



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Marian Banaś

KPB. 411.2.1.24

Pan
Nadinspektor Marek Boroń
Komendant Główny Policji

Komenda Główna Policji
ul. Puławska 148/150
02-624 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I/24/002 – Wykonywanie zadań przez Lotnictwo Policji

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Porządku i Bezpieczeństwa
Wewnętrznego
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Komenda Główna Policji, ul Puławska 148/150, 02-624 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Nadinspektor Marek Boroń W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: – Generalny Inspektor, Jarosław Szymczyk od 13 kwietnia 2016 r. do 7 grudnia 2023 r, – Nadinspektor Dariusz Augustyniak od 8 grudnia 2023 r. do 21 grudnia 2023 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Struktura i organizacja Lotnictwa Policji 2. Przestrzeganie funkcjonujących w Lotnictwie Policji procedur, dotyczących bezpiecznego wykonywania zadań lotniczych 3. Identyfikacja incydentów bezpieczeństwa 4. Zakres i uzasadnienie wykorzystania przez Lotnictwo Policji uprzywilejowanych procedur wykonywania lotów 5. Wykonywanie operacji przeciwpożarowych i gaśniczych 6. Realizacja budowy symulatora lotu śmigłowcem
Okres objęty kontrolą	1 styczeń 2020 r. do 31 maja 2024 r.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli, Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego
Kontroler/Kontrolerzy	1) Adam Zakrzewski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KPB/58/2024 z 24 maja 2024 r. 2) Krzysztof Szulc, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KPB/59/2024 z 24 maja 2024 r. 3) Sławomir Sierański, doradca prawny, upoważnienie do kontroli nr KPB/60/2024 z 24 maja 2024 r. 4) Dariusz Łukaszewicz, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KPB/61/2024 z 24 maja 2024 r. (akta kontroli tom I str. 1-6)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności:

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że Komendant Główny Policji podejmował adekwatne do posiadanych zasobów i istniejących uwarunkowań działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotów oraz prawidłowy rozwój i realizację zadań Lotnictwa Policji (LP).

Pozytywna ocena NIK dotyczyła w szczególności opracowania procedur oraz wyznaczenia organów odpowiadających za bezpieczeństwo lotów, określenia ich kompetencji oraz systemu wymiany informacji. Organy te na ogół rzetelnie wywiązywały się ze swoich zadań. Stwierdzono jednak przypadki, w których posiedzenia Zespołów Bezpieczeństwa Lotów nie odbywały się w terminach określonych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Policji, a informacje dotyczące bezpieczeństwa lotów nie zawsze były kompletne i w niektórych przypadkach przekazywane z opóźnieniem. Ustalono także, że Komendant Główny Policji przez okres trzech lat nie wszczął postępowania kwalifikacyjnego w celu zatrudnienia w Zarządzie Lotnictwa Policji Inspektora Bezpieczeństwa Lotów, co nie pozostawało bez wpływu na możliwość zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa policyjnego lotnictwa.

NIK pozytywnie oceniła postępowanie Zarządu Lotnictwa Policji (ZLP) w sytuacji zaistnienia zdarzeń lotniczych. Stwierdzono, że w takich przypadkach postępowano zgodnie z procedurami, w szczególności informowano Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP) o każdym wykrytym zdarzeniu. Weryfikacja dokonana przez NIK w KBWL LP oraz w Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) wykazała, że prowadzona w Policji ewidencja zdarzeń była kompletna. Badania zdarzeń prowadzone były przez Policję rzetelnie, a wnioski wykorzystywano w działaniach profilaktycznych oraz w przypadkach koniecznych wdrażano odpowiednie działania treningowe. W ZLP dokonywano także corocznych analiz poziomu bezpieczeństwa w Lotnictwie Policji i organizowano konferencje szkoleniowo-egzaminacyjne dla wszystkich członków personelu lotniczego, na których poruszano problematykę bezpieczeństwa lotów, w tym analizowano zdarzenia lotnicze oraz omawiano działania profilaktyczne.

NIK nie wniosła zastrzeżeń do prowadzonych przez Lotnictwo Policji operacji lotniczych, w tym lotów wykonywanych na hasło GARDA oraz działań przeciwpożarowych i gaśniczych. Oceniała również, że działania dotyczące utrzymania sprawności technicznej LP realizowane były co do zasady prawidłowo, z wyjątkiem opóźnionego wprowadzenia Programu Obsługi Technicznej dla śmigłowców S-70i. Nie stwierdzono również, aby okresowa niesprawność śmigłowców uniemożliwiła realizację istotnych zadań przez Policję.

Kontrola wykazała, że osoby zajmujące stanowiska lub pełniące funkcje w Lotnictwie Policji spełniały wszystkie wymagania formalne, w tym dotyczące wykształcenia, posiadania odpowiednich licencji i doświadczenia zawodowego. Dodatki lotnicze były przyznawane pilotom zgodnie z posiadanymi przez nich uprawnieniami, a uprawnienia te nadawano stosownie do potrzeb służby. Szkolenia pilotów organizowano i przeprowadzano zgodnie z indywidualnymi

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

planami szkoleń. Nie stwierdzono nieuzasadnionych przerw w szkoleniach, ani opóźnień w ich rozpoczęciu.

Kluczowym zidentyfikowanym w wyniku kontroli problemem były natomiast pogłębiające się niedobory kadrowe Lotnictwa Policji oraz stopniowy i systematyczny spadek poziomu ukończenia personelu latającego na stanowisku pilot śmigłowcowy. Okoliczności te w ocenie NIK mogą wpływać negatywnie na sprawną i efektywną realizację zadań LP. Przyczyną ograniczonego zainteresowania pracą w LP była niewątpliwie możliwość uzyskiwania zdecydowanie wyższych wynagrodzeń w lotnictwie cywilnym oraz ograniczone narzędzia do kompensowania różnicy w wynagrodzeniach poprzez przyznawanie dodatków lotniczych. Przeszkodę w naborze do LP stanowił również wymagany nalot ogólny na śmigłowcach nie mniejszy niż 200 godzin oraz posiadanie uprawnień do wykonywania lotów w dzień i w nocy w charakterze pilota oraz dowódcy śmigłowca, co w sytuacji, w której LP nie ma możliwości szkolenia pilotów od podstaw, ograniczało krąg potencjalnych kandydatów do służby.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej kontrolowanej działalności

1. Struktura i organizacja Lotnictwa Policji

Opis stanu faktycznego

Lotnictwo jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną Policji, wspierającą działania operacyjne innych jej jednostek za pomocą specjalistycznego sprzętu. Zarząd Lotnictwa Policji wchodzi w skład Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji (GSP KGP) i pełni rolę wiodącej jednostki, odpowiedzialnej za koordynację oraz nadzór nad działalnością lotniczą Policji. Do jego zadań należy między innymi planowanie strategiczne, ustalanie standardów operacyjnych, szkolenie personelu lotniczego, realizowanie zaawansowanych napraw i modernizacja floty śmigłowców. Zarząd Lotnictwa Policji dysponuje śmigłowcami stacjonującymi na warszawskim lotnisku Babice, które biorą udział w działaniach, akcjach i operacjach policyjnych, pozostając w dyspozycji KGP. Ustanowiono także Sekcje Lotnictwa Policji (SLP) w pięciu Komendach Wojewódzkich Policji (w Krakowie, Łodzi, Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu), które poza udziałem w działaniach, akcjach i operacjach policyjnych realizują codzienne przeglądy i kontrole przed startem oraz po zakończeniu misji, bieżącą obsługę sprzętu, zgodną ze standardami wyznaczonymi przez ZLP oraz monitorowanie parametrów technicznych floty. Śmigłowce SLP pozostają w dyspozycji dyżurnych poszczególnych komend wojewódzkich, a ich rozmieszczenie w pięciu miastach miało na celu zapewnienie optymalizacji czasu reakcji i dolotu dla całego terytorium kraju.

W kontrolowanym okresie LP podlegało istotnym modernizacjom. Sukcesywnie kończono eksploatację starych i nieperspektywicznych śmigłowców (Mi-8, W-3 Sokół, Bell-412), co pozwoliło na ograniczenie różnorodności wykorzystywanych śmigłowców z sześciu typów do trzech, z których dodatkowo dwa pochodzą od jednego producenta. Zmiany te wpłynęły na ograniczenie pracochłonności

³ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

czynności obsługowych i uprościły dostęp do części zamiennych. Utrzymując ograniczoną liczbę typów dokonano również nowych zakupów: jednego S70i oraz czterech Bell-407GX i.

Wg stanu na koniec kontroli, w skład LP wchodziło: dwie sztuki Bell-206 B3, siedem sztuk Bell-407GX i oraz cztery sztuki S-70i. Realizowana była również procedura zakupu dwóch kolejnych S-70i.

Śmigłowce eksploatowane w LP objęte były dwójakimi zasadami obsługi. Śmigłowce Bell w związku z posiadaniem certyfikatu typu objęte były zasadami istotnie zbliżonymi do stosowanych w lotnictwie cywilnym. Śmigłowce S-70i nie posiadały takiego certyfikatu i nie było możliwości objęcia ich cywilnym nadzorem lotniczym. Podstawowym dokumentem pozwalającym na eksploatację S-70i był Certyfikat zgodności wystawiony przez Radę kwalifikacyjną Sikorsky International Operations Inc. Obsługa techniczna i utrzymanie ciągłej zdolności statków powietrznych do lotu była dla S-70i realizowana w oparciu o wewnętrzne zasady LP oraz dokumentację producentów płatowca i silnika. Po stronie Policji jako właściciela śmigłowców S-70i, leżało określenie i wypełnianie wymagań odnośnie personelu obsługującego, wyposażenia, procedur oraz zarządzania jakością, w taki sposób, aby ryzyko związane z działalnością lotniczą lub operacjami lotniczymi było kontrolowalne i zmniejszone do akceptowalnego poziomu.

Nadzór nad funkcjonowaniem LP sprawował Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 20 grudnia 2013 r. zawarł on porozumienie z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie współpracy przy realizacji nadzoru nad lotnictwem służb porządku publicznego, określające zbiór regulacji operacyjno-technicznych, które z uwzględnieniem specyfiki wykonywania operacji przez lotnictwo służb porządku publicznego, były brane pod uwagę podczas czynności nadzoru nad jego statkami powietrznymi. Porozumienie dotyczyło nadzoru w obszarach: eksploatacji statków powietrznych, ich zdolności do lotu, zarządzania ciągłą zdolnością i obsługą techniczną, funkcjonowania ośrodków szkolenia lotniczego oraz szkolenia do licencji dla personelu. Uprawnieni audytorzy w ramach prowadzonych w LP na zlecenie MSWiA audytów weryfikowali sprzęt, organizację, dokumentację dotyczącą tego sprzętu i jego obsługi technicznej oraz personel lotniczy. Porozumienie nie obejmowało śmigłowców S-70i.

W piśmie skierowanym 26 lutego 2021 r. do Komendanta Głównego Policji, Prezes ULC poinformował o zaprzestaniu czynności nadzorczych nad lotnictwem Policji. Do momentu zakończenia kontroli współpraca między ULC, a KGP była jednak nadal realizowana w oparciu o Porozumienie. Mimo kroków podjętych przez Prezesa Urzędu nie doszło, z uwagi na brak woli po stronie MSWiA, do jego rozwiązania.

W trakcie kontroli trwały prace nad odpowiednimi zmianami ustawy o Lotnictwie Cywilnym, ustawy o Policji, ustawy o Straży Granicznej oraz zarządzenia nr 40 Komendanta Głównego Policji *w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę lotnictwa Policji* z dnia 4 kwietnia 2018 r. Proponowane zmiany miały dotyczyć funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego i między innymi przenieść nadzór nad LP z Ministra SWiA na Komendanta GP, uregulować: zakres jego zadań, licencje i uprawnienia – wraz z warunkami ważności, egzaminy i szkolenia, czas pełnienia czynności lotniczych oraz zasady dopuszczania statków powietrznych do użytkowania.

KGP posiadała wydany 19 listopada 2008 r. przez ULC certyfikat MSW.145.043⁴ pozwalający na prowadzenie bazowej⁵ i liniowej⁶ obsługi technicznej śmigłowców typu Bell 206, Bell 407, Mi-8, PZL W-3 i PZL W-3a. W certyfikacie wskazano, że opracowany przez ZLP dokument o nazwie „MOE & CAME”⁷ opisuje strukturę, procedury, procesy i zarządzanie organizacją obsługową. Certyfikat ten potwierdza, że KGP w zakresie obsługi wskazanych typów śmigłowców spełnia wszystkie wymagania dotyczące personelu, wyposażenia, procedur i jakości świadczonych usług, tj.:

- mechanicy lotniczy posiadają odpowiednie licencje, uprawnienia i doświadczenie oraz regularnie uczestniczą w szkoleniach;
- warsztaty i hangary są wyposażone w specjalistyczne narzędzia, urządzenia diagnostyczne i sprzęt kontrolny niezbędny do przeprowadzenia skutecznej obsługi technicznej;
- zostały opracowane i wdrożone szczegółowe procedury dotyczące poszczególnych etapów obsługi technicznej, a wszystkie prace są odpowiednio dokumentowane;
- został wdrożony i jest utrzymywany system zarządzania jakością, który zapewnia ciągłe doskonalenie świadczonych usług.

(akta kontroli, Tom I str. 221-228)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W kontrolowanym obszarze nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Komendanta Głównego Policji podejmowane w zakresie zapewnienia niezbędnych procedur, zasobów i ustanowienia struktur Lotnictwa Policji w celu umożliwienia tej służbie realizacji wyznaczanych zadań.

2. Operacje lotnicze, w tym gaśnicze i prowadzone na hasło GARDA

Opis stanu
faktycznego

Zakres zadań LP ustalony był w zarządzeniu nr 1158⁸ Komendanta Głównego Policji, z którego wynika ogólny zakres operacji lotniczych wykonywanych na potrzeby Policji polegający na:

- 1) udziale w działaniach, akcjach i operacjach policyjnych realizowanych z wykorzystaniem statków powietrznych Lotnictwa Policji;
- 2) realizowaniu zleconych zadań lotniczych zgodnie z przepisami obowiązującymi w Lotnictwie Policji;

⁴ Potwierdza, że organizacja obsługi technicznej spełnia wymagania określone w Załączniku II (Part-145) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

⁵ Bazowa obsługa techniczna obejmuje kompleksowe i czasochłonne prace serwisowe, które są wykonywane w specjalnych warsztatach lub hangarach na lotniskach wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę.

⁶ Liniowa obsługa techniczna to rutynowe czynności serwisowe wykonywane bezpośrednio na lotnisku pomiędzy lotami, zazwyczaj w krótkim czasie. Celem tej obsługi jest utrzymanie statku powietrznego w stanie zdolności do lotu przy minimalnych przestojach.

⁷ MOE (Maintenance Organization Exposition), CAME (Continuing Airworthiness Management Exposition)

⁸ Zarządzenie nr 1158 Komendanta Głównego Policji w sprawie powołania oraz określenia organizacji, zakresu działania i właściwości terytorialnej służby Lotnictwo Policji z dnia 17 października 2005 r. (Dz. Urz. KGP Nr 17, poz. 117)

3) udziale w operacjach mających na celu przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym, w tym atakom terrorystycznym oraz ograniczeniu i usuwaniu skutków tych sytuacji.

NIK zwraca jednakże uwagę na fakt, że szczegółowy zakres akcji i operacji policyjnych wymagających wykorzystania statków powietrznych, charakter tego wykorzystania, oczekiwane efekty działań LP oraz zakres i sposób współpracy z podmiotami zewnętrznymi nie został określony przepisach powszechnie obowiązujących, ani w zarządzeniach Komendanta Głównego. Zdaniem NIK, brak tych regulacji może negatywnie wpływać na współpracę pomiędzy poszczególnymi jednostkami organizacyjnymi Policji, a także podmiotami zewnętrznymi oraz utrudniać rozliczenie i kontrolę prowadzonych przez LP działań.

W kontrolowanym okresie zidentyfikowano następującą skalę operacji lotniczych:

- W roku 2020 LP użytkując 13 śmigłowców wykonało łącznie 3187 lotów o łącznym czasie trwania 1389 godzin. W porównaniu z 2019 nastąpił w ZLP spadek nalogu o ok 22% spowodowany głównie pandemią COVID-19. SLP KWP w Szczecinie nie realizowała lotów ze względu na brak śmigłowca. Personel latający realizował tam szkolenie teoretyczne oraz praktyczne w oparciu o śmigłowiec W-3 należący do ZLP. SLP w Poznaniu realizowała minimalny nalog (jedynie 3,25 godziny) w związku z brakiem śmigłowca, który uzupełniono w połowie grudnia.
- W roku 2021 LP użytkując 14 śmigłowców wykonało łącznie 4212 lotów o łącznym czasie trwania 2090 godzin. W tym roku zadania były realizowane przez wszystkie SLP. W zakresie nalogu ZLP nastąpił wzrost o 27% związany między innymi z realizacją dodatkowych zadań – dyżurów na wschodniej granicy (338 h), wsparcia TOPR (63 h), gaszenia pożarów w Turcji (61 h) oraz lotów medycznych „Akcja Serce” (36 h).
- W roku 2022 LP użytkując realnie dziewięć śmigłowców wykonało łącznie 3817 lotów o łącznym czasie trwania 1950 godzin. Stan ewidencyjny wynosił 14 maszyn, jednak pięć z nich z powodu planowego wycofywania ze służby oraz poważnych, nieoczekiwanych uszkodzeń nie było eksploatowanych. Niemal 30% nalogu zrealizowano na potrzeby podmiotów zewnętrznych (m.in. SG, PSP, SERCE, TOPR).
- W roku 2023 LP użytkując realnie 10 śmigłowców wykonało łącznie 2896 lotów o łącznym czasie trwania 1331 godzin. Stan ewidencyjny wynosił 14 maszyn, jednak dwa Mi-8, Bell-412 oraz W-3 nie były już eksploatowane. SLP Poznań nie realizowała lotów, z powodu braku wyszkolonego pilota, a przydzielony tam śmigłowiec Bell-407GX i był eksploatowany przez ZLP w Warszawie. SLP KWP w Szczecinie posiadając jeden poważnie uszkodzony śmigłowiec W-3 nie realizowała lotów. Pomimo przeszkolenia personelu w zakresie nowego śmigłowca Bell-407GX i brak odpowiedniego zaplecza technicznego w SLP Szczecin uniemożliwił jego wdrożenie. Istotny spadek liczby lotów tym roku (o 600 godzin mniej niż w roku 2022) wynikał także z: oczekiwania przez cały rok na przegląd silnika śmigłowca Bell-407GX i z ZLP, przebazowania w dniu 23 czerwca 2023 r. do Łodzi z SLP Wrocław celem wykonania przeglądów śmigłowca Bell-206, który do końca roku nie wrócił do służby, rozpoczęcia lotów przez Bell-206 z SLP Łódź po przeprowadzonym przeglądzie silnika dopiero w dniu 27 października 2023 r., zakończenia eksploatacji śmigłowca W-3 z SLP Kraków w dniu

8 września 2023 r., długotrwałego wstrzymania lotów jednego S-70i z powodu zdarzenia w Sarnowej Górze. Około 16% nalotu zrealizowano na potrzeby podmiotów zewnętrznych (SG, PSP, SERCE).

Zadania realizowane w badanym okresie przez policyjne lotnictwo obejmowały w szczególności:

- przewóz innych policjantów: antyterrorystów, funkcjonariuszy operacyjno-dochodzeniowych, pirotechników, techników kryminalistyki, negocjatorów do wykonywania zadań służbowych w terenie;
- monitoring wałów przeciwpowodziowych i ujawnianie wykroczeń na wodzie;
- ujawnianie przestępstw związanych z kradzieżami paliw z rurociągów i wyposażenia linii kolejowych i sieci energetycznych;
- przewóz grup ratowniczo-ewakuacyjnych w miejsce klęsk żywiołowych;
- wykorzystanie termowizji i transmisji obrazu TV do dyżurnego jednostki Policji w czasie rzeczywistym;
- wyszukiwanie nielegalnych upraw maku, konopi indyjskich, magazynów z kradzionymi rzeczami;
- ujawnianie pożarów lasów;
- poszukiwania osób (zaginionych, ukrywających się, uciekinierów z zakładów karnych) oraz zwłok, a także poszukiwania ukrytego mienia znacznej wartości;
- przewóz osób zatrzymanych, deportowanych, a czasami świadków;
- zabezpieczenie porządku i bezpieczeństwa publicznego w czasie imprez masowych o podwyższonym stopniu ryzyka oraz podczas wizyt VIP.

(akta kontroli, Tom III str. 160-238)

Jednym z zadań LP było meldowanie służbie dyżurnej Policji o gotowości śmigłowców mogących podjąć działania „na sygnał” w trybie alarmowym. Zgodnie z decyzją Dyrektora GSP KGP takie meldunki powinny być przekazywane Funkcjonariuszom Wydziału Dyżurnych GSP, którzy odnotowują je w Księżce Przebiegu Służby – Systemie Wspomagania Dowodzenia Policji. System ten koordynuje działania Policji między innymi poprzez optymalizację wykorzystania dyspozycyjnego potencjału osobowego i logistycznego.

Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora GSP KGP w ciągu tygodnia ZLP powinien przekazywać takie meldunki pięciokrotnie. Każdego dnia do godziny 15 na dzień następny, w czwartek na piątek, sobotę i niedzielę oraz w piątek na kolejny poniedziałek. Kontrolujący oszacowali oczekiwaną roczną liczbę meldunków o gotowości LP na około 250.

W otrzymanym z GSP wyciągu zapisów tych meldunków w systemie SWD Policji w kontrolowanym okresie ustalono 40 meldunków w roku 2020, 52 w roku 2021, 57 w roku 2022, 59 w roku 2023 oraz 37 w pierwszej połowie roku 2024. Treść meldunków wskazywała, że rutynowo dostępność w kraju w trybie alarmowym dotyczyła jednego śmigłowca wraz z załogą na okres 12 godzin na dobę przeważnie od 8:00 do 20:00 lub od 10:00 do 22:00. Meldunki były zgłaszane w dniu rozpoczęcia dyżuru (więcej na ten temat w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli, Tom I str. 265-307)

W ramach celów strategicznych Komendant Główny Policji na lata 2019-2020 wyznaczył zadanie *Utrzymanie gotowości operacyjnej Lotnictwa Policji poprzez wymianę zużytych statków powietrznych na nowe o zwiększonych parametrach operacyjnych i ekonomicznych oraz modernizację użytkowanej floty powietrznej*. Realizacja tego zadania była opisana w Sprawozdaniu z realizacji Planu działalności Komendanta Głównego Policji za rok 2020. W roku 2022 Komendant Główny Policji postawił przed LP zadanie „ochrony bioróżnorodności poprzez wspieranie między innymi akcji gaśniczych podczas wielkopowierzchniowych pożarów, w tym w najwyższych formach ochrony przyrody jakimi są parki narodowe, ograniczanie skutków zagrożeń powodziowych, w tym wywołanych zatorami lodowymi w okresie zimy oraz wczesnowiosennych roztopów jak również (...) realizacja innych zadań ustawowych Policji i Państwowej Straży Pożarnej” w tym celu podjął decyzję o uzyskaniu z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej środków (340 mln zł) na zakup dwóch śmigłowców wraz z wyposażeniem. W kontrolowany okresie procedura zakupu nie została zakończona.

W kontrolowanym okresie Komendant Główny w ramach celów strategicznych Policji nie stawiał LP innych zadań.

(akta kontroli, Tom VII str. 70-451)

Loty GARDA

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni⁹ GARDA¹⁰ to hasło, na jakie statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej. Loty takie wykonywane są m.in. przez lotnictwo Policji. W Instrukcji Operacyjnej – Zbiór Procedur Operacyjnych rozdział 14-17-00, wprowadzonej Decyzją nr 11/2018 Dyrektora GSP KGP z dnia 17 kwietnia 2018 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania w służbie Lotnictwa Policji Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Policji postanowiono, że hasło GARDA jest wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom ATS (służbom ruchu lotniczego) drogą radiową.

Zarząd Lotnictwa Policji nie prowadził statystyk lotów wykonywanych na hasło GARDA, gdyż zarówno w dokumentacji operacyjnej, w przepisach dotyczących ruchu lotniczego i w wewnętrznych regulacjach Policji nie określono wymogu ewidencji tego rodzaju lotów¹¹.

(akta kontroli, Tom X str. 477-486)

Na pytanie kontrolerów co do zasadności wprowadzenia do przepisów dotyczących ruchu lotniczego realizowanego przez lotnictwo Policji, bądź w wewnętrznych regulacjach Policji wymogu ewidencji lotów GARDA wykonywanych przez Lotnictwo Policji, biorąc pod uwagę chociażby specjalny charakter tych lotów (wzorem np. rozwiązań funkcjonujących w tym zakresie

⁹ Dz.U. z 2008 r. nr 210 poz. 1324, zwane w dalszej części Wystąpienia pokontrolnego Rozporządzeniem.

¹⁰ Nadanie tego statusu umożliwia: priorytetowego traktowania przez służby ruchu lotniczego, wlot do stref o ograniczonym ruchu Lotniczym, zwolnienia z niektórych zakazów lotów.

¹¹ Należy zauważyć, że taki wymóg określono dla lotnictwa Straży Granicznej. W Instrukcji operacyjnej lotnictwa Straży Granicznej z dnia 15 marca 2016 r. - zbiór procedur operacyjnych - zatwierdzonej przez Komendanta Głównego Straży w rozdziale 14-04-00 w pkt. 10 zobowiązano dowódcę statku powietrznego SG do odnotowania faktu wykonania lotu na hasło GARDA pod tabelą z chronometrażem startów i lądowań.

w Straży Granicznej) Dyrektor Głównego Sztabu Policji KGP odpowiedział, iż kierownictwo KGP rozważy możliwość prowadzenia ewidencji takich lotów.

Z dokonanej przez kontrolerów analizy przekazanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP) planów lotów na operacje lotnicze wykazanych w zestawieniach Excel 2020-2024, w których przywołane było hasło GARDA wynikało m.in., że wystąpiły przypadki realizacji pod hasłem GARDA przez lotnictwo Policji lotów szkoleniowych, a więc lotów nie mających charakteru lotu specjalnego GARDA. Dotyczyło to lotów śmigłowcami: o nr rej. FPL-SN70XP-VX w dniach 20.07.22 r., 04.07.23 r., 11.07.23 r., 23.07.23 r. oraz o nr. rej. FPL-SN72XP-VX w dniu 6.06.24 r.

W odpowiedzi na zapytanie kontrolujących ZLP nie przedstawił żadnych dokumentów (instrukcji, skryptów lub scenariuszy ćwiczeń) określających zasady wykorzystania hasła GARDA podczas lotów szkoleniowych i związanych z odtwarzaniem gotowości. Wyjaśniono, że każdorazowo decyzję o wykonaniu lotu na hasło GARDA podejmuje dowódca załogi śmigłowca.

(akta kontroli, Tom X str. 515-519)

Dyrektor GSP KGP wyjaśnił, iż (cyt.) *loty wykonywane przez Lotnictwo Policji na hasło GARDA są związane z bezpieczeństwem powszechnym i porządkiem publicznym. Wykonywanie lotów na hasło GARDA, podczas których statek powietrzny może być zwolniony z ograniczeń ATFM (zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) oraz zakazów obowiązujących w FIR Warszawa (polski region informacji powietrznej) wymaga treningu. Osiągnięcie odpowiedniego poziomu wyszkolenia załóg Lotnictwa Policji, również w warunkach zwolnienia z ww. ograniczeń przekłada się na bezpieczeństwo powszechne. Operacje, podczas których śmigłowiec jest wykorzystywany przez pododdziały kontrterrorystyczne do prowadzenia działań bojowych np. w warunkach morskich oraz wsparcia działań ratowniczych, nie będą mogły być zrealizowane efektywnie oraz z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa, jeżeli wcześniej nie zostaną przećwiczone w taki sposób, w jaki będą realizowane w rzeczywistości, a nie jak typowe loty szkolne. (...). Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice pozwala na wykonywanie lotów szkolnych jedynie w godzinach 6:00.-22:00. Taka sytuacja powoduje, że zwłaszcza w miesiącach letnich kiedy zachód słońca jest dość późno, przedłużenie ważności uprawnień do lotów nocnych będzie przeprowadzane po godzinie 22.00. Loty mające na celu przedłużenie ważności uprawnień do lotów nocnych (zakwalifikowane do lotów szkolnych) mogły zatem odbywać się na hasło GARDA z ww. powodów.*

NIK podziela argumentację zawartą w wyjaśnieniach Dyrektora GSP KGP w kwestii konieczności szkolenia załóg lotnictwa Policji w warunkach lotów mających charakter lotu specjalnego GARDA. Izba zauważa jednak, iż loty szkoleniowe nie mieszczą się w definicji lotów GARDA, a więc lotów statków powietrznych lotnictwa Policji, które wykonują zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej.

(akta kontroli, Tom X str. 487-519)

Loty gaśnicze

Wykonywanie lotów gaśniczych przez lotnictwo Policji określa Porozumienie w sprawie współdziałania Państwowej Straży Pożarnej i Policji z dnia 30 grudnia 2019 r., zawarte pomiędzy Komendantem Głównym Straży Pożarnej a Komendantem Głównym Policji.

(akta kontroli, Tom X str. 525-549)

Przeszkolenie pilotów lotnictwa Policji w zakresie wykonywania lotów gaśniczych realizowane było na podstawie decyzji nr 13/2028 Dyrektora GSP KGP z dnia 17 kwietnia 2018 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania w służbie Lotnictwa Policji programu szkolenia śmigłowcowego pilotów Lotnictwa Policji. Po zakończonym szkoleniu piloci uzyskiwali uprawnienia do wykonywania lotów z podwieszanym zbiornikiem gaśniczym VFR. W trakcie prowadzonej kontroli NIK, Lotnictwo Policji dysponowało czterema pilotami z uprawnieniami do wykonywania lotów gaśniczych z podwieszanym zbiornikiem gaśniczym.

(akta kontroli, Tom X str. 521-524)

Ustalono, iż w okresie objętym kontrolą:

- w 2020 r. lotnictwo Policji nie wykonywało lotów gaśniczych;
- w 2021 r. lotnictwo Policji wsparło działania gaśniczo-ratownicze na terenie Turcji w dniach 7-15.08.2021 r. – 40 lotów;
- w 2022 r. lotnictwo Policji wsparło działania gaśniczo-ratownicze na terenie naszego kraju – osiem lotów oraz na terenie Republiki Czeskiej – 26 lotów;
- w 2023 r. lotnictwo Policji wsparło działania gaśniczo-ratownicze na terenie naszego kraju – 15 lotów, zaś w 2024 r. – sześć lotów.

(akta kontroli, Tom X str. 477-481)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Meldunki o gotowości LP do działań „na sygnał” w całym okresie objętym kontrolą nie były rejestrowane zgodnie z zarządzeniem Dyrektora GSP KGP. Objęte badaniem rejestry wskazywały w tym zakresie wielodniowe braki, a Wydział Dyżurnych GSP KGP będący adresatem meldunków nie podejmował działań w celu wyjaśnienia przyczyn tych braków. Stwierdzono także, że meldunki były składane zbyt późno – dopiero w dniu rozpoczęcia dyżuru, a nie w przeddzień. Dyrektor GSP KGP wyjaśnił, że wcześniejsze przysyłanie meldunków wiązało się z częstą koniecznością ich korekt spowodowanych awariami technicznymi i zmianami składu załóg. W trakcie kontroli, 12 września 2024 Dyrektor GSP KGP dokonał zmiany godziny przekazywania meldunku na 7:40 w dniu dyżuru.

Ustalenia kontroli wykazały także, że w całym okresie objętym kontrolą gotowość śmigłowca była zgłaszana jedynie na 12 godzin, a reszta doby pozostawała niezabezpieczona. Dyrektor GSP KGP wyjaśnił, że było to spowodowane ograniczoną dostępnością maszyn i personelu latającego.

Limitowana do części doby dostępność śmigłowców mogła ograniczać dyżurnym GSP KGP możliwość sprawnego kierowania sił i środków policyjnych na miejsca zgłaszanych zdarzeń.

(akta kontroli, Tom I str. 230-307)

Ocena cząstkowa

NIK nie wnosi zastrzeżeń do prowadzonych przez Lotnictwo Policji operacji lotniczych, w tym lotów wykonywanych na hasło GARDA oraz działań przeciwpożarowych i gaśniczych. Ustalono, że loty gaśnicze wykonywane były przez Lotnictwo Policji zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu w sprawie współdziałania PSP i Policji, a szkolenia w zakresie udziału pilotów w akcjach gaśniczo-ratowniczych realizowano zgodnie z programem szkolenia śmigłowcowego pilotów Lotnictwa Policji. Braki zarejestrowanych zgodnie

z wymaganiami meldunków o gotowości oraz ograniczona dostępność śmigłowców „na sygnał” wymagają jednak w ocenie NIK podjęcia działań korygujących.

3. Zdarzenia lotnicze.

Opis stanu
faktycznego

Procedura postępowania ze zdarzeniami lotniczymi została opisana w rozdziale 14-01-02 Badanie zdarzeń lotniczych, Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Policji. Według tej procedury, każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy jest przedmiotem badania przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP). Incydenty lotnicze, w przypadku odstąpienia od ich badania przez KBWL LP są badane przez Komisje Badania Incydentów Lotniczych Lotnictwa Policji (KBI LP). Stosownie do rozdziału 14-01-02 Instrukcji Operacyjnej Komendant Główny Policji zatwierdzał wykazy specjalistów do badania incydentów lotniczych, powoływanych do składu KBI LP na każdy rok objęty kontrolą (2020-2024).

(akta kontroli, Tom III str. 137 – 141)

W przypadku badania incydentu przez KBI LP należy opracować kartę incydentu lotniczego, zawierającą opis zdarzenia, przyczyny oraz zalecane działania, w tym profilaktykę.

Według danych zaewidencjonowanych w Zarządzie Lotnictwa Policji KGP, w okresie objętym kontrolą zanotowano 22 zdarzenia lotnicze z udziałem Lotnictwa Policji. Zdarzenia te dotyczyły m.in. przekroczeń parametrów eksploatacyjnych oraz usterek technicznych w śmigłowcach.

W przypadku 18 zdarzeń, wobec zakwalifikowania ich jako „Inny Incydent”, organem właściwym do zbadania przyczyn okazała się Komisja Badania Incydentów Lotniczych Policji, która po przeprowadzeniu niezbędnych czynności badawczych przedstawiała Kartę Incydentu Lotniczego, w której zawarty był opis zdarzenia, jego przyczyny i skutki oraz zalecane działania. W zdecydowanej większości przypadków w Karcie wskazywano na potrzebę profilaktycznego zapoznania załóg(i) z wynikami postępowania oraz przeprowadzenie odpowiednich treningów. W jednym przypadku, wobec braku wpływu działania załogi na zdarzenie odstąpiono od wprowadzenia profilaktyki dla personelu lotniczego. W jednym przypadku, w efekcie przeprowadzonego postępowania, oprócz profilaktycznego poinformowania załóg o wynikach badania, zalecono sprawdzenie zapięć zamków Top Decków we wszystkich śmigłowcach S-70 eksploatowanych w LP¹². W przypadku zdarzenia z dnia 2 marca 2022 r. z udziałem śmigłowca S-70 gdzie doszło do uszkodzenia łopaty wirnika podczas zabierania na pokład strzelców, w wyniku prac komisji opracowano dodatkową procedurę dotyczącą zasad przyjmowania śmigłowca w miejscu ewakuacji, którą przekazano do stosowania wszystkim sekcjom LP.

Z przedstawionej do kontroli dokumentacji wynika, że badania prowadzone przez KBILP trwały od 20 do 226 dni, licząc od daty powołania komisji do przedstawienia zatwierdzonej Karty Incydentu Lotniczego. W jednym przypadku, upływ prawie roku od zdarzenia do przedstawienia wyników badania spowodowany był koniecznością dokonania naprawy gwarancyjnej przez producenta śmigłowca.¹³

¹² Dotyczy zdarzenia z dnia 27 marca 2024 r.

¹³ Dotyczy zdarzenia z 3 marca 2021 r.

Do czasu zakończenia kontroli, nie zostały zakończone prace KBILP dotyczące zdarzeń z: 12 maja 2024 r., 20 maja 2024 r. oraz z dnia 3 czerwca 2024 r.

W okresie objętym kontrolą wystąpiły też cztery zdarzenia lotnicze, zakwalifikowane jako poważne incydenty. Incydenty te zostały objęte badaniem przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Dotyczyły one:

- zdarzenia z 24 lutego 2021 r., podczas którego doszło do utraty zasilania elektrycznego i wyłączenia urządzeń pokładowych śmigłowca Bell-206. Raport końcowy Komisja przedstawiła w dniu 6 lipca 2021 r.;
- zdarzenia z dnia 17 marca 2022 r. dotyczącego śmigłowca Mi-8, gdzie doszło do uszkodzenia stojącego na lotnisku samolotu Bristol. Raport końcowy Komisji został przedstawiony 22 grudnia 2022 r.;
- zdarzenia z dnia 14 czerwca 2023 r. związanego ze śmigłowcem S-70i Black Hawk i polegającego na nieprawidłowym zjeździe funkcjonariusza po linie. Do czasu zakończenia kontroli Komisja nie przedstawiła raportu końcowego w tej sprawie;
- zdarzenia z dnia 20 sierpnia 2023 r. z udziałem śmigłowca S-70i Black Hawk, gdzie doszło do zerwania linii łączącej słupy energetyczne. Do czasu zakończenia kontroli badanie tego zdarzenia nie zostało przez Komisję zakończone.

W okresie objętym kontrolą w LP nie wystąpiły zdarzenia kwalifikowane jako wypadki lotnicze.

(akta kontroli, Tom II str. 3-128)

Poza powyższymi zdarzeniami do Komendanta Głównego Policji wpłynęły następujące sygnały o potencjalnych nieprawidłowościach dotyczących bezpieczeństwa lotów w Policji:

Informacja w formie dobrowolnego zgłoszenia zagrożenia bezpieczeństwa lotów wpłynęła do KBWL LP w dniu 22 sierpnia 2023 r. i dotyczyła:

- niezgodnego z procedurą usunięcia usterki śmigłowca Bell-206 nr rejestracyjny SN-16XP;
- wykonywania lotów w rejonie m. Karpacz przez pilotów SLP KWP we Wrocławiu nie posiadających uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym;
- eksploatacji przez Sekcję LP KWP we Wrocławiu śmigłowca Bell-206 SN-16XP, podczas gdy jednostka ta nie posiadała mechanika z uprawnieniami do obsługi takiego śmigłowca;
- naruszenia Instrukcji Operacyjnej LP dział IO-D-01-00-00 Szkolenie w Lotach Operacyjnych, polegającego na przeprowadzeniu szkolenia w zakresie misji operacyjnych przez osobę do tego nieuprawnioną (szkolenie prowadziła osoba, „zaraz po wykonaniu swoich misji operacyjnych (...) 14-16 sierpnia 2022 r.”).

Stosownie do wyjaśnień Przewodniczącego KBWL LP sytuacje te, ze względu na kryteria skutkowe, nie kwalifikowały się do badania przez Komisję.

(akta kontroli, Tom III str. 11-24)

Z informacji przekazanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) wynika, że w latach 2020 – 2024 do PKBWL wpłynęły cztery zgłoszenia dotyczące Lotnictwa Policji:

- zgłoszenie z 19 sierpnia 2020 r. dotyczące oślepienia laserem pilota;
- zgłoszenie z 16 września 2020 r. o naruszeniu przestrzeni powietrznej przez śmigłowiec policji;
- zgłoszenie z 13 października 2020 r. o nieprzestrzeganiu procedury ATC (brak łączności) przez pilota śmigłowca;
- zgłoszenie z 9 listopada 2020 dotyczące zderzenia policyjnego śmigłowca z nieprawidłowo zakotwiczonym na lotnisku samolotem.

Zgłoszenia te zostały przekazane, zgodnie z właściwością do KBWL LP. Z wyjaśnień Przewodniczącego KBWL LP wynika, że opisane w zgłoszeniach sytuacje nie spełniały kryteriów zdarzenia lotniczego.

(akta kontroli, Tom III, str. 25-31)

Stwierdzone
nieprawidłowości
Ocena cząstkowa

W kontrolowanym obszarze nie stwierdzono nieprawidłowości.

NIK pozytywnie ocenia postępowanie Zarządu Lotnictwa Policji w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego. Zdarzenia te były odpowiednio ewidencjonowane. Weryfikacja dokonana przez NIK w KBWL LP oraz PKBWL wskazuje, że jest to ewidencja kompletna. Policja informowała KBWL LP o każdym wykrytym zdarzeniu. Badania prowadzone były rzetelnie, z wnioskami zapoznawano personel lotniczy, a w większości przypadków wdrażano również treningi personelu lotniczego. Karty Incydentów Lotniczych, zawierające opis zdarzenia, przyczyny oraz profilaktykę, były przekazywane, zgodnie z procedurą do KBWL LP.

4. Procedury bezpieczeństwa lotów.

Opis stanu
faktycznego

W Lotnictwie Policji wprowadzono w 2018 r. do użytku Instrukcję Operacyjną Lotnictwa Policji, która stanowi zbiór procedur operacyjnych. Procedury te, m.in. ustanawiają funkcjonujący w Lotnictwie Policji Program Bezpieczeństwa Lotów. Program ten ustanawia organy bezpieczeństwa lotów oraz ich kompetencje. Organami bezpieczeństwa lotów są Inspektor Bezpieczeństwa Lotów oraz Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów w ZLP GSP KGP, a także Nieetatowi Inspektorzy Bezpieczeństwa Lotów oraz Nieetatowe Zespoły Bezpieczeństwa Lotów w Sekcjach Lotnictwa Policji w Komendach Wojewódzkich Policji (SLP KWP).

W SLP KWP, w okresie objętym kontrolą, zapewniono ciągłość pełnienia funkcji Nieetatowego Inspektora Bezpieczeństwa Lotów.

(akta kontroli Tom III, str. 314 - 315)

Stanowisko Inspektora Bezpieczeństwa Lotów LP w ZLP GSP KGP pozostawało nieobsadzone od 23 kwietnia 2021 r., a jego obowiązki pełnił Inspektor Jakości w ZLP GSP KGP.

(akta kontroli Tom II, str. 314-315)

Dyrektor Głównego Sztabu Policji KGP nie występował z wnioskiem o zarządzenie postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko inspektora bezpieczeństwa lotów LP. Wyjaśnił, że brak zamieszczenia na stronie internetowej Policji ogłoszenia o naborze na to stanowisko wynikał z faktu,

że inspektor BL jest stanowiskiem przewidzianym w LP dla funkcjonariusza – pilota w randze Radcy, który ma spełniać określone wymagania, posiadać predyspozycje oraz doświadczenie lotnicze. Stąd też wybierany był zazwyczaj ze składu osobowego personelu Lotnictwa Policji. Podał, że prowadzone były rozmowy z kandydatami z odpowiednim doświadczeniem spoza Policji, którzy mogliby spełniać warunki na to stanowisko, jednakże ewentualni kandydaci (w trzech przypadkach) nie zdecydowali się na udział w procedurze rekrutacyjnej. Dyrektor GS Policji KGP wyjaśnił, że obecnie na stronie internetowej www.policja.pl w zakładce praca jest opisana procedura rekrutacyjna dla członków personelu lotniczego w specjalności pilota, z której może skorzystać każdy potencjalny kandydat do służby w LP. Ponadto, prowadzone są cykliczne ogłoszenia na stanowiska dla pilotów.

(akta kontroli Tom IV, str. 178-186)

Stosownie do Instrukcji Operacyjnej (pkt 14-01-07) w Zarządzie Lotnictwa Policji funkcjonuje system powiadamiania o problemach, z którymi spotykają się załogi lotnicze w czasie wykonywania swoich obowiązków, błędach popełnianych przez załogi i ich okolicznościach, a także o innych zdarzeniach lotniczych.

Jak podał w wyjaśnieniach Dyrektor GSP KGP, system dobrowolnego powiadamiania spełnia swoje zadanie w postaci wymiany informacji. Informacje dotyczące problemów w trakcie wykonywania czynności lotniczych mogą trafiać bezpośrednio do Inspektora Bezpieczeństwa Lotów lub anonimowo do skrzynek na listy, które przygotowane są na taką korespondencję (jedna zamontowana jest przed wejściem na lotnisko przy biurze przepustek, druga przy wejściu na parterze budynku wieży lotniska Warszawa-Babice), jednak dotychczas nie było w nich korespondencji dotyczących przedmiotowych spraw, jak również Inspektor BL nie otrzymał osobiście informacji wymagających wyjaśnień.

(akta kontroli, Tom III, str. 3)

Stosownie do rozdziału 14-01-01 Instrukcji Operacyjnej do kompetencji Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów należy m.in. wykrywanie i przewidywanie zagrożeń bezpieczeństwa lotów, opracowanie działań profilaktycznych i analizowanie ich wdrażania, analiza zdarzeń lotniczych oraz proponowanie działań likwidujących lub zmniejszających ryzyko podczas wykonywania zadań lotniczych.

Dwa razy w roku podczas prowadzonych zajęć zgodnie z „Programem sesji szkoleniowo – egzaminacyjnej personelu lotniczego Lotnictwa Policji” uczestnicy są zapoznawani z Analizą Bezpieczeństwa Lotów. Zawiera ona wytyczne w sprawie profilaktyki, które personel operacyjny jest zobligowany bezwzględnie przestrzegać w działalności lotniczej.

Stosownie do postanowień procedury 14-01-01 pkt 10 Programu Bezpieczeństwa Lotów, Zespoły Bezpieczeństwa Lotów odbywają półroczne, roczne i doraźne posiedzenia. W terminie 14 dni Zespoły opracowują protokół z posiedzenia zawierający wnioski i zalecenia. Za objęty kontrolą okres okazano protokoły z posiedzeń Zespołu Bezpieczeństwa Lotniczego ZLP GSP KGP, które odbyły się w dniach: 27 stycznia 2021 r., 19 stycznia 2022 r., 22 grudnia 2022 r., 13 lutego 2023 oraz 23 listopada 2023 r. Na posiedzeniach tych oceniano realizację wniosków z poprzednich posiedzeń i planu rocznego, omawiano sprawy bieżące oraz formułowano wnioski do realizacji.

Jak podał w wyjaśnieniach Dyrektor GSP KGP w latach 2020-2021 odbywały się posiedzenia Zespołu BL, lecz w materiałach archiwalnych nie odnaleziono protokołów z tego okresu. Brak posiedzeń Zespołu BL w 2024 r. Naczelnik ZLP

wyjaśnił przyczynami niezależnymi, wynikającymi z działalności operacyjnej, szkoleniowej, obsady etatowej, czy też obecności członków Zespołu Bezpieczeństwa Lotów.

(akta kontroli Tom II, str. 342-352, Tom III, str. 61-62)

Nieetatowy Zespół BL KWP w Łodzi odbywał w latach 2020-2024 kwartalne posiedzenia, podczas których, m.in. zapoznawano personel z pismami dotyczącymi bezpieczeństwa lotów, omawiano okoliczności i przyczyny zaistniałych zdarzeń, oceny zagrożeń w realizacji zadań lotniczych, informowano o przedsięwzięciach profilaktycznych wynikających ze zdarzeń lotniczych.

(akta kontroli, Tom II str. 63-192)

Nieetatowy Zespół BL KWP w Krakowie odbywał w latach 2020-2024 kwartalne posiedzenia, podczas których omawiano, m.in. stan bezpieczeństwa lotniczego, realizację zadań lotniczych, sprawność statku powietrznego. Przypominano zasady postępowania w sytuacjach szczególnych oraz zobowiązywano pilotów do wnikliwej analizy warunków atmosferycznych.

(akta kontroli, Tom II str. 193-224)

Z przekazanych do kontroli dokumentów wynika, że Nieetatowy Zespół BL KWP w Szczecinie w okresie objętym kontrolą odbywał posiedzenia w następujących terminach: 31 marca 2021 r., 30 czerwca 2021 r., 31 marca 2022 r., 30 czerwca 2022 r., 30 września 2022 r., 19 stycznia 2024 r. oraz 23 kwietnia 2024 r. Na posiedzeniach tych omawiano m.in. aktualność wymaganych kontroli, uprawnień i dopuszczeń personelu lotniczego, stan bezpieczeństwa lotniczego w SLP Szczecin, a także sprawy bieżące. Nie przekazano do kontroli dokumentacji z posiedzeń Zespołu z roku 2020 oraz 2023.

(akta kontroli, Tom II, str. 225-294)

W SLP KWP we Wrocławiu powołano Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów w dniu 27.08.2021 r. Zespół ten nie odbywał posiedzeń, gdyż z sekcji lotniczej we Wrocławiu po wyłączeniu z eksploatacji śmigłowca Mi-2 na początku 2021 r. odeszli ze służby Nieetatowy Inspektor BL oraz jedyny mechanik lotniczy. Tym samym sekcja utraciła zdolności operacyjne. Nie odnaleziono również materiałów za 2020 r. Trzech pilotów pozostających w sekcji bez śmigłowca odbywało szkolenia teoretyczne i praktyczne na nowe typy śmigłowców, przebywając na przemian w Warszawie, Łodzi oraz w USA. W ramach tegorocznej sesji szkoleniowo-egzaminacyjnej planowane jest szkolenie dla nieetatowego Inspektora BL w SLP Wrocław.

Dyrektor GSP KGP wyjaśnił również, że sekcja lotnicza w Poznaniu utraciła zdolności operacyjne w lutym 2023 r.

(akta kontroli, Tom II str. 61-62)

Stosownie do postanowień rozdziału 14-01-01 pkt 14 Instrukcji Operacyjnej Nieetatowy Inspektor Bezpieczeństwa SLP KWP przesyła do Etatowego Inspektora Bezpieczeństwa Lotów ZLP LP do 5. dnia każdego miesiąca miesięczne zestawienie zdarzeń lotniczych i zestawienie zadań lotniczych, do 10. dnia po zakończeniu następnego miesiąca po zakończeniu roku, półroczną, kwartałową analizę stanu bezpieczeństwa lotów, zestawienie zadań lotniczych oraz wykaz niesprawności technicznych. Z przekazanej do kontroli dokumentacji wynika, że poszczególne sekcje lotnicze nie zawsze sporządzały i przekazywały wymagane zestawienia, np. Sekcja Lotnicza KWP w Łodzi, w okresie objętym

kontrolą, nie składała meldunków kwartalnych oraz półrocznych, a także nie raportowała o zaistniałych niesprawnościach technicznych.

(akta kontroli, Tom II str. 116-192)

Natomiast Sekcja Lotnicza KWP w Krakowie, w okresie objętym kontrolą nie przysyłała w tym trybie informacji o zdarzeniach lotniczych oraz kwartalnych i półrocznych zestawień lotów.

(akta kontroli, Tom II str. 210-224)

W SLP KWP w Szczecinie przysyłane informacje o działalności nie obejmowały wszystkich miesięcy, nie sporządzano ich też w układzie kwartalnym oraz półrocznym, a także za rok 2020.

(akta kontroli, Tom II str. 225-366)

SLP KWP w Poznaniu nie przekazywała natomiast wymaganych informacji za wszystkie miesiące oraz za poszczególne kwartały oraz półrocza

(akta kontroli, Tom II str. 367-385)

Według wyjaśnień Dyrektora GSP KGP ze względu na utratę zdolności operacyjnych SLP KWP we Wrocławiu, tj. od początku 2021 r. nie była tam prowadzona dokumentacja bezpieczeństwa lotniczego. Informacji takiej nie przekazano również w roku 2020.

(akta kontroli, Tom II str. 61-62)

Brak lub nieterminowe odbywanie się posiedzeń Zespołów ds. BL oraz nieprzekazywanie lub nieterminowe przekazywanie informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów przez Sekcje Lotnictwa Policji KWP, Naczelnik ZLP GSP KGP uzasadniał przyczynami niezależnymi, wynikającymi z działalności operacyjnej, szkoleniowej, obsady etatowej, czy też obecności członków Zespołów Bezpieczeństwa Lotów. Wskazywał także, że kierownictwo Zarządu Lotnictwa Policji uczestniczy w codziennych odprawach, na których rozpatrywane są zagadnienia związane z omawianiem wykonywanych zadań. Dokonywana jest też ocena zagrożeń i ryzyk wynikających z danego etapu realizacji zadań lotniczych i szkolenia lotniczego oraz, w przypadku takiej potrzeby, organizowane są doraźne posiedzenia Zespołu Bezpieczeństwa Lotów. Mając na uwadze niekompletność przedstawionej do kontroli dokumentacji w tym zakresie oraz nieterminowość jej sporządzania i przekazywania poinformował o zaplanowaniu szkolenia dla nieetatowych Inspektorów Bezpieczeństwa Lotów, które dotyczyć będzie m.in. ujednolicenia opracowywanej dokumentacji, zasad prowadzenia działalności oraz zadań w zakresie sprawozdawczości.

(akta kontroli, Tom III str. 297-300)

Stosownie do postanowień rozdziału 14-01-01 pkt 15 Instrukcji Operacyjnej Etatowy Inspektor Bezpieczeństwa Lotów LP przesyła do Departamentu Porządku Publicznego MSWiA analizę stanu bezpieczeństwa lotów w terminie do 31 stycznia za okres roku poprzedniego.

Dyrektor GSP KGP przysyłał ww. analizy do Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniach: 28 stycznia 2021 r. za 2020 r, 21 stycznia 2022 r. za 2021 r, 30 stycznia 2023 r. za 2022 r oraz 24 stycznia 2024 r. za 2023 r. Analizy stanu bezpieczeństwa lotów w Lotnictwie Policji zawierały: rozmieszczenie i wyposażenie komórek Lotnictwa Policji, w tym wyposażenie w śmigłowce i ukompletowanie personelu lotniczego, liczbę lotów

i nalot ogólny w okresie sprawozdawczym, opis zdarzeń lotniczych, w tym kwalifikację zdarzenia, jego przyczyny oraz zalecenia, zestawienie nalotów statków powietrznych w okresie sprawozdawczym, niesprawności statków powietrznych w okresie sprawozdawczym, profilaktykę, wnioski i propozycje, obszary zagrożeń.

(akta kontroli, Tom III str. 160-238)

W Lotnictwie Policji obowiązywały też dokumenty pod nazwą Charakterystyka Organizacji Obsługowej (MOE) oraz Charakterystyka Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdadnością Do Lotu (CAME). Dokumenty te zostały opracowane na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014 z 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania¹⁴. Dokumenty te były aktualizowane w związku, m.in. z nowelizacjami ww. rozporządzenia, W okresie objętym kontrolą, na podstawie tego rozporządzenia Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadził kilka audytów¹⁵, których przedmiotem były m.in. wymagania dotyczące zaplecza, personelu, wyposażenie, narzędzia i materiały, przygotowania obsługi, poświadczeń obsługi technicznej, charakterystyka organizacji obsługi technicznej, wykonanie obsługi technicznej, zgłaszanie zdarzeń, system zapisu ciągłej zdadności do lotu, itd. Stwierdzano niezgodności poziomu drugiego, co pozwalało na ich usunięcie w terminie trzech miesięcy. Wszystkie niezgodności stwierdzone w tych audytach zostały usunięte w czasie wyznaczonym przez audytującego.

(akta kontroli, Tom III str. 239-296)

Ustalono, że w LP dokonywane były przeglądy zapisów lotu zapisanych technicznymi środkami rejestracji obrazu.

Do głównych zadań Systemu Obserwacji Lotniczej należą rejestracja i transmisja obrazu do operacyjnego wykorzystania przez różne specjalistyczne komórki Policji w zadaniach takich jak monitorowanie i nadzorowanie ruchu drogowego na głównych ciągach komunikacyjnych kraju oraz granicach dużych aglomeracji miejskich, prowadzenie i koordynacja działań pościgowych za sprawcami wypadków drogowych oraz innych przestępstw o charakterze kryminalnym, sporządzanie dokumentacji wizyjnej z miejsc katastrof, wypadków komunikacyjnych i innych zdarzeń, ujawnianie i koordynowanie działań związanych z nielegalnymi wyścigami i przejawami „piractwa drogowego”. Materiały te były segregowane i gromadzone na nośnikach danych w Wydziale Techniki Lotniczej ZLP, które udostępnia się na wniosek służb prowadzących czynności operacyjne. Jednocześnie stanowią one dodatkowy zbiór informacji na temat zdarzeń lotniczych w czasie realizowanego lotu. Dyrektor GSP KGP wyjaśnił, że procedura zawarta w rozdziale 14-01-06 jest nieadekwatna do zakresu potrzeb i wykorzystania zawartości nagrań, ponieważ obraz zapisany z kamery jest ściśle związany z zadaniami opisanymi powyżej i nie będzie podstawą do oceny przestrzegania przepisów lotniczych. Nie może również służyć jako podstawy do oceny lotów szkolnych, które często wykonywane są bez operatora SOL. Natomiast może zapewnić dodatkowe źródło informacji w procesie prowadzenia badań dotyczących zdarzeń lotniczych. Jak

¹⁴ Dz.U.UE.L.2014.362.1

¹⁵ Audyt M.G/516/21/01 z 28 maja 2021 r, audyt 145/043/21/01 z 28 maja 2021 r, audyt M.G/516/21/02 z 10 września 2021 r, audyt 145/043/21/03 z 30 listopada 2021 r, audyt M.G/516/21/03 z 1 grudnia 2021 r, audyt M.G/516/22/01 z 10 lipca 2022 r, audyt 145/043/22/01 z 13 grudnia 2022 r, audyt 145/043/23/01 z 14 lipca 2023 r, audyt M.G/516/23/01 z 14 lipca 2023 r, audyt M.G/516/24/01 z 25 stycznia 2024 r, audyt 145/043/24/01 z 25 stycznia 2024 r.

poinformował Dyrektor GSP KGP treść zapisów Instrukcji zostanie na nowo zredagowana z uwzględnieniem rzeczywistego zakresu potrzeb. Zmiana zostanie wprowadzona w najbliższym pakiecie zmian do ww. instrukcji.

(akta kontroli, Tom II str. 5-6)

Stosownie do procedury zawartej w rozdziale 14-01-05 Instrukcji Operacyjnej dla celów nadzoru nad bezpieczeństwem lotów w Lotnictwie Policji prowadzona jest kontrola, analiza i archiwizowanie zapisów lotów.

Używane rejestratory w śmigłowcach eksploatowanych przez lotnictwo Policji monitorują, zobrazowują i zapisują informacje o parametrach lotu, a także diagnozują wszystkie instalacje płatowca i zespołu napędowego. Stosownie do Instrukcji użytkowania śmigłowców Bell oraz S-70i Black Hawk, załoga w ramach czynności przed lotem zapoznaje się z tymi zapisanymi informacjami o poprawnym działaniu lub przekroczeniach parametrów w poprzednim locie. Załoga zgodnie z Check Listą dokonuje sprawdzenia na MFD (Multifunction Display) na stronie Excedances – przekroczenia. Procedura ta dotyczy śmigłowców Bell-407, jak i S-70i Black Hawk. Jak podał w wyjaśnieniach Dyrektor GSP KGP, takie działanie jest realizacją obiektywnej kontroli lotów przez załogi śmigłowców. W przypadku stwierdzenia usterki lub przekroczenia parametrów lotu dowódca załogi ma obowiązek dokonania wpisu dotyczącego wykrytych nieprawidłowości do Pokładowego Dziennika Technicznego i zgłoszenia tego faktu do przełożonych, którzy podejmują decyzję, co do dalszego postępowania z usterką. Parametry lotów są przenoszone z pokładowych baz danych, analizowane i gromadzone w przeznaczonych do tego stanowiskach komputerowych. Częstotliwość zgrywania tych danych nie jest narzucona przez producentów, a jest ustalana przez użytkowników. W LP realizuje się to nie rzadziej niż raz w miesiącu lub po intensywnie prowadzonych operacjach lotniczych, a nawet bezpośrednio po locie, jeżeli był to lot próbny-kontrolny na sprawdzenie poprawności działania podzespołów lub urządzeń pokładowych.

(akta kontroli, str. Tom II str. 3-6, Tom III 355-398)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W SLP KWP we Wrocławiu Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów, powołano dopiero w sierpniu 2021 r, co było niezgodne z Programem Bezpieczeństwa Lotów obowiązującym w Lotnictwie Policji.
2. Posiedzenia ZBL w SLP oraz ZLP nie odbywały się w terminach określonych w Instrukcji, informacje przekazywane z SLP w KWP, dotyczące bezpieczeństwa lotów nie zawierały wszystkich danych, o których mowa w instrukcji i nie zawsze były przekazywane w wyznaczonych tam terminach

Przyczyną takiego stanu rzeczy, wg wyjaśnień Naczelnika ZLP GSP KGP, była konieczność prowadzenia działalności operacyjnej, szkoleniowej, niepełna obsada etatowa, czy też nieobecności członków Zespołów Bezpieczeństwa Lotów. NIK nie podziela tych wyjaśnień, ponieważ prowadzenie działalności operacyjnej i szkoleniowej z natury rzeczy odbywa się jednocześnie z działalnością mającą na celu utrzymanie oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa lotów i nie może być usprawiedliwieniem niepełnego wykonywania zadań z tym związanych. Podobnie, niepełna obsada etatowa nie usprawiedliwia nieprawidłowości w funkcjonowaniu organów bezpieczeństwa lotów, ponieważ jest to obszar mający najwyższy priorytet w działaniu każdej organizacji lotniczej.

W ocenie NIK, powyższe nieprawidłowości mogły skutkować niepełną i nieaktualną wiedzą na temat kluczowych obszarów bezpieczeństwa lotów. Wprawdzie, jak wyjaśnił Naczelnik ZLP GSP KGP najważniejsze informacje dotyczące bezpieczeństwa w lotnictwie były przekazywane w trakcie bieżącej działalności operacyjnej, jednakże, w ocenie NIK, sformalizowany system obiegu informacji opisany w Programie bezpieczeństwa lotów, zapewnia, że informacje te zostaną przekazane osobom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo w Lotnictwie Policji w odpowiednim czasie i odpowiedniej formie. Osobą odpowiedzialną za te nieprawidłowości był etatowy Inspektor Bezpieczeństwa Lotów w ZLP GSP KGP, który stosownie do punktu 14-01-01 pkt 4 Programu Bezpieczeństwa Lotów, stanowiącego załącznik do Instrukcji Operacyjnej Policji, był odpowiedzialny za prawidłowe działanie organów bezpieczeństwa lotów.

3. W ZLP przez ponad trzy lata nie rozpoczęto postępowania kwalifikacyjnego, którego celem byłoby zatrudnienie Inspektora Bezpieczeństwa Lotów, a funkcję tę wykonywał Inspektor do spraw Jakości.

Przyczyną tego stanu rzeczy, jak wyjaśnił Dyrektor Głównego Sztabu Policji KGP, był brak zainteresowania potencjalnych kandydatów w trakcie prowadzenia z nimi wstępnych, nieformalnych rozmów dotyczących ewentualnego ubiegania się o przyjęcie na to stanowisko.

Najwyższa Izba Kontroli przyjmuje wyjaśnienia Dyrektora GSP KGP, że do pełnienia funkcji Inspektora Bezpieczeństwa Lotów konieczne jest posiadanie unikalnych kompetencji i w związku z tym istnieje ograniczony krąg potencjalnych kandydatów na to stanowisko. Ze względu na specyfikę środowiska lotniczego, NIK nie neguje również możliwości, przeprowadzania nieformalnych, wstępnych rozmów z potencjalnymi kandydatami. Jednakże brak zainteresowania potencjalnych kandydatów do służby, z którymi prowadzono rozmowy nie może być przyczyną nieogłaszania naborów w trybie ustanowionym przez Komendanta Głównego Policji. Poszukiwanie kandydata jedynie w drodze nieformalnie prowadzonych rozmów stanowiło w istocie ograniczenie potencjalnego kręgu osób mogących się ubiegać o takie stanowisko w drodze ogłoszonego publicznie naboru.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie funkcjonujący w Lotnictwie Policji Program Bezpieczeństwa Lotów. Ustanawiał on organy bezpieczeństwa lotów, ich kompetencje oraz system wymiany informacji. Dokonywano corocznych analiz stanu bezpieczeństwa lotów, a także organizowano coroczne konferencje szkoleniowo-egzaminacyjne, na których poruszano problematykę bezpieczeństwa lotów.

W Lotnictwie Policji rzetelnie dokonywana była obiektywna kontrola lotów. Polegało to, m.in. na bieżącym (przed i po wykonaniu każdego lotu) sprawdzeniu przez personel lotniczy (piloci oraz obsługa naziemna) danych znajdujących się na wyświetlaczach statku powietrznego, jak i systematycznym wprowadzaniu danych zapisanych w pokładowych rejestratorach lotu do informatycznych systemów analitycznych dostarczonych przez producentów śmigłowców.

Akceptowalny poziom bezpieczeństwa lotów potwierdzają audyty prowadzone przez ULC. Kontrola wykazała jednakże, że organy bezpieczeństwa lotów nie odbywały posiedzeń w wyznaczonych terminach, a informacje przekazywane w systemie ustanowionym w Programie Bezpieczeństwa Lotów były niepełne i nie były przekazywane w ustalonych terminach.

5. Stan kadrowy, nabory i szkolenia pilotów.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą na stronie Komendanta Głównego Policji w BIP zamieszczono pięć ogłoszeń o zarządzeniu postępowań kwalifikacyjnych w stosunku do kandydatów ubiegających się o zatrudnienie na stanowisko pilota/starszego pilota i 13 na stanowisko mechanika/starszego mechanika. W odpowiedzi na poszczególne ogłoszenia dokumenty złożyło 28 kandydatów, wobec których przeprowadzono postępowania kwalifikacyjne, w wyniku których do służby przyjęto dziewięć osób. Do służby w Policji przyjęto ośmiu mechaników lotniczych i jednego pilota.

Rok	Liczba ogłoszeń		Liczba stanowisk		Liczba podań		Liczba osób przyjętych	
	Piloci	Mechanicy	Piloci	Mechanicy	Piloci	Mechanicy	Piloci	Mechanicy
2020	0	8	0	16	0	11	0	6
2021	2	2	2	3	5	2	1	1
2022	2	1	2	2	3	2	0	0
2023	1	2	1	2	2	3	0	1
Razem	5	13	5	23	10	18	1	8

(akta kontroli, Tom IV str. 178-179)

Komendant Główny Policji odmówił objęcia postępowaniem kwalifikacyjnym albo odstąpił od jego prowadzenia w stosunku do 19 kandydatów:

- sześciu kandydatów nie złożyło kompletu wymaganych dokumentów;
- jeden kandydat uzyskał negatywny wynik z ustalenia zdolności fizycznej i psychicznej do służby w Policji;
- trzech kandydatów nie poddało się przewidzianym w postępowaniu kwalifikacyjnym czynnościom lub etapom tego postępowania;
- trzech kandydatów zrezygnowało z ubiegania się o przyjęcie do służby w Policji;
- w przypadku sześciu kandydatów odstąpiono od przeprowadzenia postępowania kwalifikacyjnego z powodu „gdy nie znajduje to uzasadnienia w potrzebach kadrowych Policji”.

W 2024 r. dyrektor GS Policji KGP nie występował z wnioskiem o zarządzenie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska personelu lotniczego.

(akta kontroli, Tom IV str. 181-186)

W okresie objętym kontrolą w Komendach Wojewódzkich złożono razem 35 podań na stanowisko pilota/mechanika, z czego przyjętych do służby w sekcjach lotnictwa KW Policji zostało 11 funkcjonariuszy.

W KWP Poznań przeprowadzono pięć postępowań kwalifikacyjnych. Postępowaniem kwalifikacyjnym objęto dziewięciu kandydatów, z czego do służby przyjęto jednego kandydata na stanowisko pilota. Z powodu niespełniania wymagań odstąpiono od prowadzenia postępowania kwalifikacyjnego w stosunku do ośmiu¹⁶ kandydatów.

¹⁶ Trzech kandydatów – niespełnienie wymagań; jeden kandydat – negatywna komisja lekarska, jeden kandydat – brak licencji ULC, jeden kandydat – rezygnacja z postępowania

(akta kontroli, Tom IV str. 217-274)

W KWP Szczecin odbyły się dwa postępowania kwalifikacyjne, w tym jedno rozpoczęte w 2019 r. Postępowaniem kwalifikacyjnym objęto sześciu kandydatów, z czego do służby przyjęto pięciu kandydatów w tym jednego na stanowisko pilota. Z powodu niespełniania wymagań odstąpiono od prowadzenia postępowania kwalifikacyjnego w stosunku do jednego¹⁷ kandydata.

(akta kontroli, Tom IV str. 275-278)

W KWP Wrocław przeprowadzono siedem postępowań kwalifikacyjnych. Postępowaniem kwalifikacyjnym objęto siedmiu kandydatów, z czego do służby przyjęto dwóch kandydatów, w tym żadnego na stanowisko pilota. Z powodu niespełniania wymagań odstąpiono od prowadzenia postępowania kwalifikacyjnego w stosunku do pięciu¹⁸ kandydatów.

(akta kontroli, Tom IV str. 279-283)

W KWP Kraków odbyły się trzy postępowania kwalifikacyjne, którymi objęto czterech kandydatów, z czego do służby przyjęto trzech kandydatów, w tym dwóch na stanowisko pilota. Z powodu niespełniania wymagań odstąpiono od prowadzenia postępowania kwalifikacyjnego w stosunku do jednego¹⁹ kandydata.

(akta kontroli, Tom IV str. 205-213)

W KWP Łódź oraz KWP Gdańsk, w okresie objętym kontrolą nie przeprowadzały procedury naboru na stanowiska policyjne pilota, ani mechanika lotniczego Sekcji Lotnictwa Sztabu Policji KWP.

(akta kontroli, Tom IV str. 203, 214-216)

W okresie objętym kontrolą zwiększała się rok do roku liczba wakatów wśród pilotów śmigłowcowych LP w sekcjach lotnictwa KW Policji, a w szczególności w Zarządzie Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP. Z danych zawartych w *Analizie Stanu Bezpieczeństwa Lotów w Służbie Lotnictwo Policji* za lata 2020-2023 (stan na 31 grudnia każdego roku) wynika, że liczba wakatów na stanowisku pilota śmigłowcowego w Zarządzie Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP w 2023 r. wynosiła 13 i wzrosła o sześć wakatów w stosunku do 2020 r. Całkowita liczba etatów na stanowisku pilota śmigłowcowego LP w Zarządzie Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP wynosiła 22 i nie zmieniała się w okresie objętym kontrolą. W sekcjach lotnictwa KW Policji liczba wakatów na stanowisku pilota śmigłowcowego w 2023 r. wynosiła dziewięć wakatów i wzrosła o jeden wakat w stosunku do roku 2020 r. Całkowita liczba etatów na stanowisku pilota śmigłowcowego LP w sekcjach lotnictwa KW Policji wynosiła 23 i również nie zmieniała się w okresie objętym kontrolą.

kwalifikacyjnego, jeden kandydat – brak zasadności. W stosunku do jednego kandydata postępowanie kwalifikacyjne było w toku (na dzień 30.07.2024 r.).

¹⁷ Brak nalotu w porze nocnej (04. L.dz. Ks- 1720/2024).

¹⁸ Jeden kandydat - negatywny wynik ustalenia zdolności fizycznej i psychicznej do pełnienia służby w Policji przez właściwą komisję lekarską MSWiA; trzech kandydatów - brak wymaganych kwalifikacji do przyjęcia na stanowisko służbowe mechanika lotnictwa; jeden kandydat – zobowiązanie umową lojalnościową z obecnym pracodawcą na okres 1,5 roku, co skutkowało zawieszeniem postępowania (kandydat w dalszym ciągu zainteresowany służbą w Policji). (L.dz.la 4004/3806/2024)

¹⁹ Negatywna rozmowa kwalifikacyjna (l.dz. la-4135/3146/2024).

Wakaty na stanowisku pilot śmigłowcowy LP			
	ZLP GSP KGP	Sekcje lotnictwa KW Policji	Razem
2020	7	8	15
2021	10	8	18
2022	11	7	18
2023	13	9	22

(akta kontroli, To 10 str. 53-55)

Ogółem, ukompletowanie na stanowisku pilot śmigłowcowy, wg stanu na 1 stycznia 2024 r. wynosiło 23 osoby, co stanowiło 51% obsady etatowej. Dodatkowo w okresie od 2020 do 2023 r. nastąpił stopniowy spadek ukompletowania personelu latającego LP na stanowisku pilot śmigłowcowy (łącznie o siedem osób, tj. 15% stanu etatowego).

NIK zwraca uwagę, że istniejący i pogłębiający się w całym okresie objętym kontrolą problem z niedoborami kadrowymi w Lotnictwie Policji może stwarzać istotne ryzyko dla prawidłowości i skuteczności realizacji zadań tej formacji, co wymaga pilnego wypracowania kompleksowych rozwiązań pozwalających na pozyskanie nowych funkcjonariuszy na wakujące etaty.

Wymagany nalot do ubiegania się o uzyskanie licencji pilota śmigłowcowego LP określony był w zarządzeniu nr 40 Komendanta Głównego Policji w sprawie *metod i form wykonywania zadań przez służbę lotnictwa Policji* z dnia 4 kwietnia 2018 r.

Osoby ubiegające się o uzyskanie licencji pilota śmigłowcowego LP w badanym okresie posiadały nalot ogólny na śmigłowcach nie mniejszy niż 200 godzin (za wyjątkiem jednej osoby, gdzie z uwagi na braki kadrowe pozytywnie zweryfikowano osobę posiadającą nalot w wymiarze 189,01 godzin) oraz uprawnienia do wykonywania lotów w dzień i w nocy w charakterze pilota dowódcy śmigłowca.

(akta kontroli, Tom IV str.170)

Policja nie posiada możliwości szkolenia lotniczego od podstaw. Przy tak sformułowanych kryteriach naboru, rekrutacja pilotów odbywa się głównie ze środowiska wojskowego. Jak wyjaśnił Dyrektor Głównego Sztabu Policji KGP, w związku z dysproporcją uposażenia pomiędzy Policją i wojskiem, coraz trudniej pozyskać pilotów wojskowych. W związku z tym procedowane jest *Porozumienie pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej a Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie współpracy przy realizacji szkolenia lotniczego funkcjonariuszy Policji*. Zgodnie z założeniem, przewiduje się wewnętrzną rekrutację kandydatów na pilotów ze środowiska policyjnego i szkolenie ich w oparciu o podmioty podległe pod Ministerstwo Obrony Narodowej. Ponadto Dyrektor Głównego Sztabu Policji KGP wyjaśnił, że w celu poprawy poziomu zatrudnienia w LP zwiększono dodatki służbowe/funkcyjne personelu latającego oraz podniesiono dodatki lotnicze.

(akta kontroli, Tom VI str. 345-347)

W okresie objętym kontrolą zasady przyznawania dodatków lotniczych pilotom pełniącym służbę w Zarządzie Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP oraz w sekcjach lotnictwa KW Policji były określone w *Ustawie o Policji*²⁰ oraz w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie

²⁰ Z dnia 6 kwietnia 1990 r. (tj. Dz.U. z 2023 r. poz. 171).

*szczegółowych zasad otrzymywania i wysokości uposażenia zasadniczego policjantów, dodatków do uposażenia oraz ustalania wysługi lat, od której jest uzależniony wzrost uposażenia zasadniczego*²¹. Dodatki lotnicze były przyznawane pilotom śmigłowcowym rozkazem personalnym Komendanta Głównego Policji, a w sekcjach LP – Komendanta Wojewódzkiego Policji.

Dodatki lotnicze były przyznawane pilotom pełniącym służbę w komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji, w wysokości ustalonej procentowo od kwoty bazowej określonej corocznie w ustawie budżetowej, którzy w ramach obowiązków na zajmowanym stanowisku służbowym, zgodnie z posiadanymi ważnymi uprawnieniami wykonywali loty w składzie załóg policyjnych statków powietrznych lub wykonywali obsługę policyjnych statków powietrznych oraz w wysokości 20% za każde nabycie uprawnień wymienionych w §13 ust. 2 pkt 1-9 rozporządzenia. Dodatkami lotniczymi objęci byli wszyscy piloci w zależności od posiadanych uprawnień.

W okresie objętym kontrolą dodatki lotnicze w ZLP Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji wynosiły od 50% do 310%. W odniesieniu do kwoty bazowej ustalonej na 2024 r. wysokość dodatków lotniczych wahała się od 1044,39 zł do 6475,19 zł. Według stanu na czerwiec 2024 r. średnia przyznawanych dodatków w ZLP GSP Komendy Głównej Policji wynosiła 3537,85 zł. W sekcjach lotnictwa KW Policji dodatki lotnicze wynosiły od 50% do 220%. W odniesieniu do kwoty bazowej na 2024 r. wysokość dodatków lotniczych wahała się od 1044,39 zł do 4595,30 zł. Według stanu na czerwiec 2024 r. średnia przyznawanych dodatków wynosiła 2939,20 zł.

Wysokość wypłacanych dodatków była aktualizowana w zmieniających się wersjach rozporządzenia²².

(akta kontroli, Tom IV str. 202-283)

Policjanci, którzy wykonywali loty w ramach czynności inspektora lotniczego lub inspektora techniki lotniczej na policyjnych statkach powietrznych, i posiadali ważne upoważnienie wydane przez Komendanta Głównego Policji, otrzymywali dodatek lotniczy zwiększony o 30% kwoty bazowej zgodnie z § 13 ust. 3 ww. rozporządzenia. W okresie objętym kontrolą dodatek ten otrzymywało łącznie sześciu funkcjonariuszy LP. Dyrektor GSP KGP przyznał trzy dodatki za wykonywanie lotów w ramach czynności inspektora lotniczego oraz trzy dodatki za wykonywanie lotów w ramach czynności inspektora techniki lotniczej.

(akta kontroli, Tom V, str. 5, Tom VI str. 57,86,100,139,330-331, 332)

Przyznawane były także jednorazowe dodatki lotnicze, których wysokość i zasady przyznawania zostały określone w § 13 ust. 4-6 rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w *sprawie szczegółowych zasad otrzymywania i wysokości uposażenia zasadniczego policjantów, dodatków do uposażenia oraz ustalania wysługi lat, od której jest uzależniony wzrost uposażenia zasadniczego*. Dodatek jednorazowy obliczany był za poprzedni rok, w stosunku do roku, w którym był wypłacony.

W okresie objętym kontrolą w 14 przypadkach z 62 przyznanych dodatków w ZLP GSP KGP, dodatek lotniczy został obniżony z powodu utraty uprawnień przez pilotów śmigłowcowych w związku z niemożliwością wykonywania lotów na drugim typie statku powietrznego w charakterze dowódcy załogi oraz

²¹ Z dnia 6 grudnia 2001 r. (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 1236).

²² Wersje obowiązujące od: 2002.01.12 Dz.U. 2001 Nr 152, poz. 1732; 2015.04.08 Dz.U. z 2015 r. poz. 411 zm.; 2015.08.26 Dz.U. z 2015 r. poz. 1236 t.j.; 2022.01.01 Dz.U. z 2015 r. poz. 1236 t.j.

w związku z utratą uprawnień do wykonywania lotów w składzie załogi na statku powietrznym typu S-70i.

Brak możliwości wykonywania lotów wynikał z niesprawności śmigłowca Mi-8 oraz niedostępności śmigłowców Mi-8, Bell-412, Bell-407, W-3 Sokół.

(akta kontroli, Tom IV str. 189-199)

Wszyscy piloci śmigłowcowi Lotnictwa Policji spełniali wymogi dotyczące wykształcenia, czyli posiadali co najmniej minimum średnie wykształcenie o kierunku technicznym lub średnie wykształcenie ogólne oraz specjalistyczne szkolenie o kierunku lotniczym.

(akta kontroli, Tom V str. 3-243)

W LP oprócz kryteriów określonych do mianowania funkcjonariuszy Policji na stanowiska służbowe i wyznaczania pracowników Policji na stanowiska pracy, zarządzeniem nr 40 Komendanta Głównego Policji w *sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji z dnia 4 kwietnia 2018 r.* w odniesieniu do:

- naczelnika ZLP KGP;
- kierownika SLP KWP;
- zastępcy naczelnika ZLP KGP;
- naczelnika WOL ZLP KGP;
- naczelnika WSL ZLP KGP;
- inspektora bezpieczeństwa lotów LP;
- kierownika jakości LP zostały wprowadzone dodatkowe wymagania, w tym dotyczące posiadania odpowiednich licencji czy doświadczenia zawodowego.

Ustalono, że osoby zajmujące te stanowiska lub pełniące funkcje w Lotnictwie Policji spełniały ustanowione wymagania, w tym również wynikające z powyższego zarządzenia, tj. posiadali ważne licencje pilota śmigłowcowego lub mechanika lotniczego obsługi technicznej lub członka personelu lotniczego oraz co najmniej 5-letnie doświadczenie na stanowiskach w planowaniu lub stanowiskach operacyjnych czy uprawnienie audytora wewnętrznego systemu zarządzania jakością, zgodnie z wymaganiami ISO-9001²³.

²³ Wymagania w stosunku do osób zajmujących stanowiska lub pełniące funkcje w Lotnictwie Policji:

- ważną licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej LP dowolnej specjalności na co najmniej jednym typie statku powietrznego aktualnie użytkowanego przez LP;
- ważną licencję pilota śmigłowcowego LP oraz uprawnienie instruktora-pilota LP na co najmniej jednym typie statku powietrznego aktualnie użytkowanego przez LP;
- ważną licencję członka personelu lotniczego LP na co najmniej jednym typie statku powietrznego aktualnie użytkowanego przez LP;
- co najmniej 5-letnie doświadczenie na stanowiskach w planowaniu, przygotowaniu i wykonywaniu w organizacjach lotniczych obsługi technicznej statków powietrznych, o stopniu złożoności porównywalnym z aktualnie użytkowanymi przez LP, z których co najmniej 2 lata w LP.
- co najmniej 5-letnie doświadczenie na stanowiskach operacyjnych w zakresie planowania, przygotowania i prowadzenia operacji lotniczych, z których co najmniej 2 lata w LP.
- co najmniej 5-letnie doświadczenie na stanowiskach operacyjnych w zakresie planowania, przygotowania i prowadzenia szkoleń lotniczych lub operacji lotniczych, w tym co najmniej 2 lata praktyki w LP, w charakterze instruktora-pilota na co najmniej jednym typie statku powietrznego aktualnie użytkowanego przez LP.
- co najmniej 5 letnie doświadczenie na stanowiskach operacyjnych lub technicznych w zakresie prowadzenia operacji lotniczych lub obsług technicznych.

Potrzeby szkoleniowe personelu lotniczego i technicznego w okresie objętym kontrolą określano w *Planach zajęć lokalnego doskonalenia zawodowego policjantów i pracowników Policji Głównego Sztabu Policji KGP* na lata 2020, 2021, 2022 i 2024.

Dyrektor Głównego Sztabu Policji KGP wyjaśnił, że *Plan taki nie został opracowany na rok 2023 co było spowodowane przejściem na emeryturę osoby odpowiedzialnej za jego sporządzenie oraz licznymi zmianami kadrowymi jakie miały miejsce w tym okresie w sekcji zajmującej się przygotowywaniem tych planów*. Wyjaśnił również, że pomimo braku sporządzenia ww. planu potrzeby szkoleniowe personelu operacyjnego i technicznego zostały określone oraz zrealizowane podobnie jak w latach poprzednich na podstawie dokumentów normujących tok służby policjanta, w tym funkcjonariusza będącego członkiem personelu lotniczego Lotnictwa Policji.

W 2023 r. zrealizowane zostały:

- szkolenie strzeleckie,
- kształtowanie sprawności fizycznej,
- kontrola Wiadomości Teoretycznych,
- 14 dniowe turnusy szkoleniowo-kondycyjne dla personelu latającego,
- szkolenie teoretyczne personelu lotniczego Lotnictwa Policji. (GS-s-878/2024).

Plan zajęć lokalnego doskonalenia zawodowego policjantów i pracowników Policji Głównego Sztabu Policji KGP na 2024 r. został zatwierdzony 13 maja 2024 r. a nie (wzorem lat poprzednich) w roku poprzedzającym jego obowiązywanie. Dyrektor GSP KGP wyjaśnił, że przyczyną były m.in. wskazane powyżej zmiany kadrowe. Pomimo opóźnienia w przygotowaniu Planu, potrzeby szkoleniowe personelu operacyjnego i technicznego były realizowane analogicznie jak w latach poprzednich.

(akta kontroli, Tom VI str. 334-336)

Czas trwania szkolenia wśród pilotów aktualnie służących w Lotnictwie Policji w okresie objętym kontrolą wynosił od siedmiu do trzynastu miesięcy (poza jednym przypadkiem w KWP Szczecin, gdzie szkolenie trwało 18 miesięcy) i uzależniony był od doświadczenia przeszkalanego pilota, dostępności instruktorów oraz sprzętu lotniczego.

(akta kontroli, To 10 str. 53-55)

Wszyscy piloci śmigłowcowi Lotnictwa Policji spełniali wymogi uprawniające do otrzymania licencji, tzn. byli policjantami lub pracownikami LP, posiadali minimum średnie wykształcenie o kierunku technicznym lub średnie wykształcenie ogólne i specjalistyczne szkolenie o kierunku lotniczym, odpowiadali wymaganiom w zakresie wieku oraz sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego dla danej specjalności. Odbili z wynikiem pozytywnym szkolenie i praktykę lotniczą w określonej

-
- co najmniej 5 letnie doświadczenie na stanowiskach operacyjnych lub technicznych w zakresie prowadzenia operacji lotniczych lub zarządzania ciągłą zdadnością do lotu;
 - uprawnienie audytora wewnętrznego systemu zarządzania jakością, zgodnie z wymaganiami ISO-9001, udokumentowane certyfikatem wydanym przez akredytowaną jednostkę certyfikującą.

specjalności oraz zdali egzamin lotniczy przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną LP, zgodnie z programem szkolenia obowiązującym w LP.

(akta kontroli, To 10 str. 53-55; Tom V str. 6-243)

Wszyscy piloci w okresie objętym kontrolą posiadali ważną kontrolę wiadomości teoretycznych (KWT) oraz kontrolę umiejętności praktycznych dla danego uprawnienia (KUP).

(akta kontroli, To 10 str. 53-55; Tom V str. 6-243)

Personel lotniczy Lotnictwa Policji w specjalności lotniczej Pilot śmigłowcowy LP spełniał wymagania dotyczące posiadania klasy pierwszej orzeczenia lotniczo-lekarskiego, wydane przez Lekarza Orzecznika Medycyny Lotniczej.

(akta kontroli, Tom V str. 5, Tom VI str. 332)

Stwierdzone
nieprawidłowości
Ocena cząstkowa

W kontrolowanym obszarze nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli nie zgłasza zastrzeżeń odnośnie realizacji zadań związanych z procesem naborów i szkolenia pilotów śmigłowcowych LP.

Stwierdzono w szczególności, że osoby zajmujące stanowiska lub pełniące funkcje w Lotnictwie Policji spełniały wszystkie wymogi formalne, w tym dotyczące wykształcenia, posiadania odpowiednich licencji i doświadczenia zawodowego. Dodatki lotnicze były przyznawane pilotom zgodnie z posiadanymi przez nich uprawnieniami, a uprawnienia te nadawano stosownie do potrzeb służby. Szkolenia pilotów organizowano i przeprowadzano zgodnie z indywidualnymi planami szkoleń. Nie stwierdzono nieuzasadnionych przerw w szkoleniach, ani opóźnień w ich rozpoczęciu. Długość trwania szkoleń uzależniona była od doświadczenia przeszkalanego pilota, dostępności instruktorów oraz sprzętu lotniczego.

NIK zwróciła natomiast uwagę, że pogłębiające się niedobory kadrowe oraz stopniowy i systematyczny spadek poziomu ukompletowania personelu latającego na stanowisku pilot śmigłowcowy mogą wpływać negatywnie na sprawną i efektywną realizację zadań LP. Przyczyną ograniczonego zainteresowania pracą w LP jest możliwość uzyskiwania zdecydowanie wyższych wynagrodzeń w lotnictwie cywilnym, a dotychczasowe działania związane z podwyższaniem wynagrodzeń w lotnictwie policyjnym poprzez wzrost wysokości przyznawanych dodatków mogą okazać się działaniem niewystarczającym. Przeszkodę w naborze do LP stanowił również wymagany nalot ogólny na śmigłowcach nie mniejszy niż 200 godzin oraz posiadanie uprawnień do wykonywania lotów w dzień i w nocy w charakterze pilota oraz dowódcy śmigłowca, co w sytuacji, w której LP nie ma możliwości szkolenia pilotów od podstaw, ograniczało krąg potencjalnych kandydatów do służby.

6. Sprawność statków powietrznych.

Opis stanu
faktycznego

W kontrolowanym okresie skala niesprawności maszyn wykorzystywanych przez Lotnictwo Policji kształtowała się w następujący sposób.

W roku 2020 w LP wykryto łącznie 38 niesprawności śmigłowców. W jednym przypadku niesprawność śmigłowca nie została usunięta ze względów ekonomicznych z powodu dobiegającego końca ресурсu śmigłowca oraz decyzji o jego wycofaniu z eksploatacji. Najlepszą sprawność prezentowały śmigłowce Bell-407GXi (0,99 usterki na 100h nalotu) i Bell-206 (1,56 usterki na 100h) najwyższy wskaźnik osiągnęły Mi-8 (5 usterek na 100h), jednak mogło to być

spowodowane relatywnie niskim nalotem Mi-8 w porównaniu z innymi śmigłowcami. W liczbach bezwzględnych najwięcej uszkodzeń (17 co skutkowało 3,54 usterkami na 100h) odnotowały S-70i.

W roku 2021 wykryto łącznie 41 niesprawności. Największą sprawność osiągnęły śmigłowce typu Bell-407GX (0,42 usterki na 100h), a najwyższy wskaźnik niesprawności osiągnął S-70i (4,44 usterki na 100h oraz w liczbach bezwzględnych 23 usterki). Wyraźna różnica wystąpiła, pomimo że oba te typy śmigłowców należały do nowoczesnych i osiągnęły w tym roku zbliżony nalot (S-70i – 495h, Bell-407GX – 477h).

W roku 2022 wykryto łącznie 28 niesprawności. Najlepszą sprawność osiągnęły śmigłowce Bell-206 (0,3 usterki na 100h), a najwyższy wskaźnik niesprawności osiągnęły W-3/a (2,26 usterki na 100h). W liczbach bezwzględnych najwięcej uszkodzeń (10 co skutkowało 1,95 usterki na 100h) odnotowały S-70i, jednak nastąpił istotny spadek w stosunku do roku 2021.

W roku 2023 wykryto łącznie 28 niesprawności. Najlepszą sprawność osiągnęły śmigłowce Bell-206 (0 usterki na 100h), a najwyższy wskaźnik niesprawności prezentowały S-70i (4,96 usterki na 100h) oraz w liczbach bezwzględnych 21 usterek, z których sześć dotyczyło nowo odebranego egzemplarza objętego serwisem gwarancyjnym. Należy zauważyć powrót awaryjności S-70i do poziomu z roku 2021.

Zgodnie z uzyskanymi wyjaśnieniami ZLP decydującym o wysokiej usterkowości S-70i w kontrolowanym okresie był zaawansowany technicznie i technologicznie poziom pokładowych systemów elektronicznych i instalacji płatowca. Istotnym było również wyposażenie tych śmigłowców w system diagnostyki który pozwala wykrywać niesprawności wcześniej – przed rozpoczęciem lotu.

Celem właściwego zorganizowania i ujednolicenia obsługa techniczna śmigłowców LP poszczególnych typów realizowana była na podstawie *Programów Obsługi Technicznej*. Wdrożenie i stosowanie takich programów jest niezbędne do zapewnienia, że wszystkie aspekty techniczne statku powietrznego są regularnie sprawdzane i utrzymywane, co jest kluczowe dla bezpieczeństwa lotów. Programy zostały wprowadzone do użytku przez Naczelnika ZLP. Dla śmigłowców BELL zostały one również zatwierdzone przez ULC. Wdrożenie w LP Programu Obsługi Technicznej dla śmigłowca S-70i, pomimo braku jego zatwierdzenia przez ULC, miało na celu standaryzację zasad obsługi śmigłowców LP.

W ramach kontroli dokonano przeglądu prawidłowości wypełnienia, dobranych celowo (dla uzyskania reprezentatywności), pakietów dokumentów obsługi liniowej śmigłowców Bell-206, Bell-407 i S-70i. W skład pakietów wchodziły Karty kontrolne obsługi, Karty smarowania oraz odpowiadające im strony z Pokładowych Dzienników Technicznych. Analogicznie dokonano przeglądu prawidłowości wypełnienia dobranych w ten sam sposób pakietów dokumentów obsługi hangarowej śmigłowców Bell-206, Bell-407 i S-70i. W skład pakietów wchodził Zlecenia wykonania czynności, Karty kontrolne obsługi, Poświadczenia wykonania obsługi Hangarowej, Protokoły z lotu próbnego oraz odpowiadające im strony z Pokładowych Dzienników Technicznych. Przeprowadzone badanie nie wykazało nieprawidłowości w zakresie przygotowania ww. dokumentów.

(akta kontroli Tom VIII str. 116-621)

Zgodnie z zapisami „CAME & MOE” plan audytów wewnętrznych Lotnictwa Policji zapewnia, że w ciągu roku wszystkie rodzaje procesów obsługowych

i zarządzania realizowanych w tym okresie w odniesieniu do dodanego egzemplarza statku powietrznego przez każdą komórkę Organizacji Obsługowej/Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu Lotnictwa Policji podlegają, co najmniej jednemu reprezentatywnemu audytowi. Kontrolujący dokonali przeglądu dwu losowo dobranych audytów wewnętrznych. W audycie okresowym nr 4/2023 z dnia 14 marca 2023 r. dotyczącym procesów obsługowych – zarządzania w Zespole Nadzoru Techniki Lotniczej oraz Wydziale Techniki Lotniczej zidentyfikowano sześć niezgodności o poziomie „drobne” oraz pięć niezgodności o poziomie „informacyjne”. W wyniku audytu stwierdzono spełnienie wymagań i ocenę pozytywną. W audycie okresowym nr 9/2023 z dnia 7 października 2023 r. dotyczącym statku powietrznego BELL-407GXi nr rejestracyjny SN-80XP i Sekcji Obsługi Hangarowej nie stwierdzono nieprawidłowości i funkcjonowanie Sekcji oceniono pozytywnie.

(akta kontroli Tom VII str. 578 - 621)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Program Obsługi Technicznej (POT) dla śmigłowców S-70i wprowadzono do użytku w LP z dniem 2 stycznia 2023 r., chociaż eksploatacja tych śmigłowców w LP rozpoczęła się w dniu 29 listopada 2018 r. Wymóg opracowania POT dla statków powietrznych LP zawiera *Instrukcja zarządzania obsługą techniczną LP* w rozdziale *Eksploatacja statków powietrznych LP*. Odpowiedzialnym za opracowywanie i aktualizowanie programów obsługi technicznej w LP, zgodnie z treścią „MOE&CAME” jest Starszy mechanik Zespołu Nadzoru Techniki Lotniczej. Organizacja Obsługowa Lotnictwa Policji prowadzi obsługę w oparciu o Programy Obsługi i z pełnym wykorzystaniem dokumentacji opisowo – eksploatacyjnej, opracowanej przez producentów statków powietrznych i sprzętu lotniczego oraz zatwierdzonej przez Państwowy Nadzór Lotniczy.

Zgodnie z uzyskanymi wyjaśnieniami Dyrektora GSP KGP przyczyną opóźnień w opracowaniu POT dla S-70i był brak odpowiedniego doświadczenia eksploatacyjnego, brak przeszkolonego personelu oraz interes służby w postaci konieczności sprawnego wprowadzenia śmigłowców do użytku operacyjnego. Podkreślił, że „Nie wystąpiły przypadki kwestionowania procedur obsługowych przez producenta w szczególności naruszenia warunków gwarancji (...)”

Opracowany z opóźnieniem Program Obsługi Technicznej dla śmigłowców S-70i był już stosowany w trakcie prowadzenia przez NIK czynności kontrolnych.

W ocenie NIK opóźnienie we wdrożeniu tego dokumentu mogło być jednym z czynników wpływających w kontrolowanym okresie na awaryjność śmigłowców S-70i.

Ocena częściowa

Kontrola wykazała, że działania dotyczące utrzymania sprawności technicznej LP realizowane były co do zasady prawidłowo. Izba ocenia jednak negatywnie opóźnione wprowadzenia POT dla śmigłowców S-70i w sytuacji ich podwyższonej awaryjności stwierdzonej w całym kontrolowanym okresie.

7. Symulator śmigłowca

Opis stanu
faktycznego

W dniu 25 listopada 2019 r. została podpisana umowa nr DOB-BIO10/07/01/2019 na wykonanie i finansowanie Projektu, w ramach konkursu nr 10/2019 pt. „Symulator śmigłowca dla Lotnictwa Policyjnego”. Umowa została zawarta pomiędzy Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBR), a Wyższą Szkołą Policji (WSPol) w Szczycie, będącą liderem konsorcjum/centrum

naukowo-przemysłowego w składzie: WSPol w Szczytnie (Wykonawca), Akademia Sztuki Wojennej, ETC-PZL Aerospace Industries sp. z o.o. Umowa określiła zasady udzielenia przez Centrum finansowania realizacji Projektu pt. „Symulator śmigłowca dla Lotnictwa Policyjnego”²⁴. Celem projektu było wybudowanie symulatora dla śmigłowca Black Hawk S70i. Zgodnie z § 21 umowy właścicielem wynalazków, wzorów użytkowych i wzorów przemysłowych lub topografii układu scalonego oraz autorskich praw majątkowych powstałych w wyniku wykonania projektu miał być Skarb Państwa reprezentowany przez: Komendanta Głównego Policji.

Komendant Główny Policji wyznaczył do realizacji Projektu pięciu funkcjonariuszy z KGP (Dyrektora Głównego Sztabu Policji KGP, trzech funkcjonariuszy z ZLP GSP KGP oraz jednego funkcjonariusza z CPK Policji „BOA”, do których zadań należało wykonywanie – jako eksperci - prac badawczych i rozwojowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Projektu. Eksperti Policji uczestniczyli w badaniach prowadzonych w ramach etapów I-IV projektu i na koniec każdego z nich formułowali wnioski.

W toku realizacji Projektu wystąpiły problemy w jego finansowaniu, w wyniku których - na dzień 11 października 2024 r. - Konsorcjum zrealizowało tylko cztery z siedmiu założonych do wykonania etapów budowy symulatora (projekt został wykonany w 80%-85%), a zakończenie całego Projektu było istotnie zagrożone i finalnie przedłużyło się co najmniej o ponad półtora roku. W znaczący sposób wzrosły również koszty całego przedsięwzięcia.

O trudnościach w realizacji Projektu zarówno niezależnych od Konsorcjum (działania siły wyższej, COVID-19, napięcia na granicy z Białorusią, wojna z Ukrainą, wzrost cen produktów i usług), jak i wynikających z rekomendacji ekspertów policji, których realizacja wpłynęła na zwiększenie kosztów Projektu i opóźnienie terminu jego zakończenia, Wykonawca informował cyklicznie w 2023 r. i 2024 r. Komendanta Głównego Policji oraz jego zastępców. Przekazywał także kierownictwu Policji informacje o wynikach zrealizowanych do tej pory etapów Projektu. W dniu 31 stycznia 2024 r. Zastępca Komendanta Głównego Policji nadinspektor Rafał Kochańczyk wystąpił z pismem do Dyrektora Działu Zarządzania Programami i Projektami na rzecz Bezpieczeństwa i Obronności Państwa NCBR, w którym poinformował m.in. o konsekwencjach niezrealizowania Projektu, co mogło nastąpić w przypadku jego niedofinansowania. Przypomniał również, że zakres kompetencyjny w obszarze dofinansowania Projektu należy do NCBR.

W dniu 25 września 2024 r. Dyrektor NCBR wydał decyzję nr DOBBIO10/07/01/2019/2024 w zakresie zwiększenia środków finansowych na finansowanie realizacji Projektu pt. „Symulator śmigłowca dla Lotnictwa Policyjnego”. Na podstawie aneksu do umowy przedłużono termin zakończenia Projektu z 24 listopada 2023 r. na 30 września 2025 r. oraz ustalono, iż całkowity koszt Projektu będzie wynosić 61 381 548,45 zł brutto (pierwotnie planowana wartość projektu wynosiła 50 068 639,00 zł brutto).

W dniu 11 września 2020 r. Komendant-Rektor WSPol wystąpiła do Komendanta Głównego Policji z prośbą o wskazanie docelowego miejsca umiejscowienia symulatora śmigłowca Black Hawk S70i, przedstawiając jednocześnie

²⁴ Szczegółowe informacje dotyczące realizacji projektu dotyczącego budowy symulatora śmigłowca dla Lotnictwa Policji zostały przedstawione w wystąpieniu pokontrolnym nr KPB.411.2.2.2024 z dnia 11 października 2024 r. skierowanym do Komendant – Rektor Akademii Policji w Szczytnie.

wymagania na pomieszczenia do jego zabudowy. Prośbę powyższą Komendant-Rektor WSPol ponowiła 8 czerwca 2021 r. W odpowiedzi, w dniu 22 czerwca 2021 r. poinformowano, iż pomieszczenie zostanie wybudowane na terenie lotniska Warszawa-Balice, a sprawą będzie się zajmowało Biuro Logistyki Policji KGP. W dniu 18 października 2021 r. Komendant-Rektor WSPol poinformowała Wydział Inwestycji i Remontów KGP, że szczegółowe wytyczne dot. pomieszczeń, w których będzie usytuowany symulator śmigłowca Black Hawk s-70i zostaną przesłane po otrzymaniu ich od firmy ETC-PZL, tj. do końca listopada 2021 r. Ostatecznie wytyczne te zostały przekazane do KGP w dniu 14 grudnia 2021 r. Z notatki sporządzonej w dniu 20 kwietnia 2022 r. przez Kierownika Sekcji Realizacji Inwestycji i Remontów Biura Logistyki KGP wynika, iż w 2022 r. w KGP ujęto w planie inwestycji zadanie inwestycyjne pn. „Budowa budynku do zabudowy symulatora śmigłowca na terenie Lotniska Warszawa-Babice z terminem jego realizacji w latach 2022- 2023. W harmonogramie prac budowy przyjęto zakończenie inwestycji i uzyskanie pozwolenia na użytkowanie do 31 lipca 2023 r. W dniu 27 stycznia 2023 r. KGP przesłała do Komendanta-Rektora WSPol pismo, w którym poinformowała, że budowa pomieszczenia do zabudowy symulatora śmigłowca będzie realizowana w formule zaprojektuj i zbuduj etapowo. I etap obejmował prace projektowe, mające się zakończyć 100 dni kalendarzowych od dnia podpisania umowy z wykonawcą (tj. od 26 stycznia 2023 r.) natomiast II etap – wielobranżowe roboty budowlane – 280 dni kalendarzowych od dnia podpisania umowy. Na mocy aneksu do ww. umowy z dnia 26 stycznia 2023 r. przedłużono realizację pierwszego etapu do 14 sierpnia 2023 r., zaś wielobranżowych robót budowlanych z odbiorem do 10 lutego 2024 r. Koszty inwestycji wyniosły 8 108 160,00 zł brutto. Odbiór obiektu nastąpił 10 lutego 2024 r.

(akta kontroli, Tom X str. 7-11, 293-367, 369-454)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli nie wniosła zastrzeżeń do podjętych przez Komendanta Głównego Policji zadań związanych ze wsparciem realizacji projektu dotyczącego wybudowania symulatora dla śmigłowca Black Hawk S70i. Komendant wyznaczył zespół ekspertów uczestniczących w pracach badawczych nad symulatorem oraz zrealizował inwestycję budowlaną służącą przygotowaniu miejsca jego lokalizacji. Podejmował również działania monitorujące wobec NCBR mające na celu zapewnienie finansowania projektu.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK przedstawia następujące uwagi i wnioski:

1. Niezwłoczne podjęcie działania zmierzających do zatrudnienia Inspektora Bezpieczeństwa Lotów w ZLP GSP KGP.
2. Zapewnienie zwoływania posiedzeń Zespołów Bezpieczeństwa Lotów w terminach wynikających z Programu Bezpieczeństwa Lotów.
3. Zapewnienie obiegu informacji pomiędzy organami bezpieczeństwa lotów w sposób zgodny z Instrukcją Operacyjną Lotnictwa Policji.

4. Zapewnienie powołania Zespołu Bezpieczeństwa Lotów w KWP we Wrocławiu.
5. Poprawa obiegu meldunków o dostępności śmigłowca „na sygnał”.
6. Analiza możliwości wydłużenia godzin dostępności śmigłowca „na sygnał” na całą dobę.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, 15 listopada 2024 r.

Wiceprezes
Najwyższa Izba Kontroli
Michał Jędrzejczyk

/podpisano elektronicznie/