



Warszawa, dnia października 2012 r.

KOMENDANT GŁÓWNY

176
147

Egz. nr 2

STRAŻY GRANICZNEJ	
KOMENDA GŁÓWNA STRAŻY GRANICZNEJ	
KANCELARIA TAJNA	
Wpisano dnia	2012 -10- 18
Nr	1482/III/12
Zał.	Str.
04	04

SPRAWOZDANIE

z kontroli w trybie uproszczonym, przeprowadzonej na podstawie § 39 wytycznych, stanowiących załącznik do decyzji nr 65 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 maja 2012 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wytycznych w zakresie zasad i trybu przeprowadzania kontroli w urzędach obsługujących organy lub w jednostkach organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych, w zakresie prawidłowości uzyskania licencji mechanika lotniczego przez [REDAKTOWANE]

Kontrolę przeprowadzono w Biurze Lotnictwa Straży Granicznej¹, ul. Podchorążych 38, 00-463 Warszawa.

I. W okresie objętym kontrolą stanowisko dyrektora BLSG zajmowali:

- do dnia 18.11.2007 r. - [REDAKTOWANE] (dyrektor Biura Techniki i Zaopatrzenia KGSG),
- od dnia 19.11.2007 r. do dnia 31.05.2012 r. - [REDAKTOWANE]
- od dnia 1.06.2012 r. - [REDAKTOWANE]

II. Kontrolę przeprowadził zespół w składzie:

- kierownik zespołu: - [REDAKTOWANE] - radca w Inspektoracie Nadzoru i Kontroli Komendanta Głównego Straży Granicznej, upoważnienie nr 13/1/UK/INIK/III/12 z dnia 2 sierpnia 2012 r.,
- członkowie zespołu: - [REDAKTOWANE] - ekspert w Inspektoracie Nadzoru i Kontroli Komendanta Głównego Straży Granicznej, upoważnienie nr 13/2/UK/INIK/III/12 z dnia 2 sierpnia 2012 r.,
- [REDAKTOWANE] - st. specjalista w Zarządzie Spraw Wewnętrznych Straży Granicznej, upoważnienie nr 13/3/UK/INIK/III/12 z dnia 2 sierpnia 2012 r.

III. Czynności kontrolne rozpoczęto w dniu 2 sierpnia, a zakończono w dniu 14 września 2012 r. Fakt przeprowadzenia kontroli odnotowano w książce kontroli Komendy Głównej Straży Granicznej wg opisu nr 177/09, karta 44, pozycja 6/2012 r.

¹ Zwane dalej „BLSG”.

IV. Kontrolą objęto prawidłowość trybu uzyskania licencji mechanika lotniczego przez [REDAKTOWANE] w okresie od dnia 7.07.2007 r. do dnia 24.09.2010 r.

V. Ocena skontrolowanej działalności, ze wskazaniem ustaleń, na których została oparta.

Zespół kontrolny, po dokonaniu szczegółowej analizy dokumentacji źródłowej, w tym zgromadzonej przez funkcjonariuszy Zarządu Spraw Wewnętrznych Straży Granicznej² w związku z anonimową informacją, wskazującą na możliwość wystąpienia nieprawidłowości przy uzyskaniu licencji mechanika lotniczego, oraz po przyjęciu wyjaśnień od osób bezpośrednio zaangażowanych w proces uzyskania tej licencji - **nie stwierdził niezgodnego z przepisami działania [REDAKTOWANE] w ww. zakresie.**

Ocenę tę oparto na następujących ustaleniach.

Sprawa dotycząca sposobu uzyskania licencji mechanika lotniczego przez [REDAKTOWANE] rozpoczęła się od anonimowego pisma, które 22.11.2011 r. wpłynęło do ZSW. Autor tego pisma informował, że: „Aby zdobyć taką licencję niezbędna jest praktyka na sprzęcie lotniczym podczas jego obsługi. (...)” oraz że uzyskanie licencji mechanika „(...) nastąpiło poprzez niezgodne z prawem oraz rzeczywistością poświadczenie tej praktyki (...)”³

W celu rozpoznania tej informacji oraz ustalenia stanu prawnego i faktycznego dotyczącego odbycia praktyki obsługowej przez [REDAKTOWANE] w ZSW podjęto czynności służbowe wg właściwości tej komórki organizacyjnej.

Przede wszystkim zbadano przebieg służby [REDAKTOWANE]. Ustalono, że pełni on służbę w strukturach lotnictwa Straży Granicznej od 1.07.2007 r. Starania o wydanie licencji mechanika obsługi statków powietrznych podjął w momencie objęcia stanowiska zastępcy naczelnika Wydziału Lotniczego w Warmińsko-Mazurskim Oddziale Straży Granicznej⁴ (1.07.2007-31.05.2008 r.). Stwierdzono również, że w okresie od 15.08. do 15.11.2007 r. był delegowany do czasowego pełnienia służby w Biurze Techniki i Zaopatrzenia KGSG w Warszawie, a od 1.12.2007 r. do 31.05.2008 r. - do pełnienia służby w Biurze Lotnictwa Straży Granicznej w Warszawie⁵. Od dnia 5.05.2008 r. wykonuje obowiązki na stanowisku zastępcy dyrektora Biura Lotnictwa Straży Granicznej⁶.

Ustalono, że w okresie służby w strukturach lotnictwa SG [REDAKTOWANE] uzyskał następujące licencje lotnicze:

- licencję mechanika obsługi nr PL-19646-MML09, wydaną 13.07.2009 r. przez Urząd Lotnictwa Cywilnego⁷, ważną do dnia 13.07.2014 r. Obejmuje ona kategorie

² Zwanego dalej „ZSW”.

³ Dowód: akta kontroli nr 1, str. 8.

⁴ Zwanego dalej „W-MOSG”.

⁵ W okresie 1.12.2007 r.- 4.05.2008 r. pełnił obowiązki na stanowisku naczelnika Wydziału Organizacyjno-Finansowego BLSG.

⁶ Od 5.08.2008 do 26.10.2008 r. jako pełniący obowiązki zastępcy dyrektora, a od 27.10.2008 r. mianowany na stanowisko zastępcy dyrektora BLSG.

⁷ Zwanego dalej „ULC”.

i podkategorii wg Załącznika III Część 66⁸ na samoloty z silnikami tłokowymi - kategoria B1, na typy statków powietrznych wg Załącznika III Część 66 PZL-104 Wilga - kategoria B1.2.

Licencja ta uprawniała jej posiadacza do obsługi technicznej statków powietrznych z silnikami tłokowymi - typ statku powietrznego PZL-104 Wilga, w zakresie płatowca i zespołu napędowego,

- licencję obsługi technicznej statku powietrznego nr PL.66.19646, wydaną w dniu 29.10.2010 r. przez ULC, ważną do dnia 13.07.2014 r. Obejmuje ona kategorie i podkategorie wg Załącznika III Część 66 na samoloty z silnikami tłokowymi - kategoria B1, awionika - kategoria B2, na typ statku powietrznego PZL-104 Wilga - kategoria B1.2. (od 13.07.2009 r.) i kategoria B2 (od 29.10.2010 r.).

Licencja uprawniała jej posiadacza do obsługi technicznej statków powietrznych z silnikami tłokowymi - typ statku powietrznego PZL-104 Wilga w zakresie płatowca i zespołu napędowego oraz systemów awioniki.

Poza uzyskaniem tych licencji, [REDAKTOWANE] (w ramach szkolenia wewnętrznego SG organizowanego w Kętrzynie) odbył w systemie zaocznym w okresie od 9.01.2008 r. do 1.04.2008 r. wstępne szkolenie specjalistyczne operatorów systemów obserwacji lotniczej. Po zdanym egzaminie otrzymał zaświadczenie uprawniające go do obsługi systemów obserwacji lotniczej i do pełnienia służby w składzie personelu latającego na samolotach i śmigłowcach SG w charakterze operatora systemów pokładowych (obserwacyjnych).⁹

Do dokonania oceny prawidłowości uzyskania wspomnianych wyżej licencji niezbędne było zapoznanie się z regulacjami prawnymi dotyczącymi procedur i wymagań związanych z wydawaniem tego rodzaju dokumentów. Po przeglądzie aktów normujących szeroko rozumiane prawo lotnicze stwierdzono, że w okresie ubiegania się [REDAKTOWANE] o wydanie licencji mechanika obsługi statku powietrznego, tj. w latach 2007-2009, wymagania dla wydania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego oraz warunki jej ważności i eksploatacji dla samolotów i śmigłowców określał Załącznik III Część 66 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. *w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania* (Dz. U. L 315 z 28.11.2003 r., str. 1).¹⁰

Na podstawie analizy tych przepisów oraz informacji uzyskanych z ULC funkcjonariusze ZSW ustalili, że [REDAKTOWANE] ubiegając się o wydanie licencji nr PL-19646-MML09 powinien, zgodnie z pkt. 66.A.30 Załącznika III do rozporządzenia Komisji, odbyć praktykę w obsłudze technicznej statku powietrznego w wymiarze 24 miesiące (2 lata), natomiast w przypadku licencji nr PL.66.19646 w wymiarze 36 miesięcy (3 lata). Nie było jednak obowiązku szczegółowego dokumentowania przebiegu praktyk obsługowych. Czynności przeprowadzone przez ZSW wykazały bowiem, że ULC - jako instytucja uprawniona do wydawania licencji w lotnictwie cywilnym, zgodnie ze stanowiskiem wyrażonym przez naczelnika Inspektoratu Licencjonowania Personelu Technicznego Departamentu

⁸ Załącznik III Część 66 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. *w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania - zwanego dalej „Załącznikiem III Część 66”.*

⁹ Dowód: akta kontroli nr 16, str. 564.

¹⁰ Zwanego dalej „Załącznikiem III do rozporządzenia Komisji”.

Personelu Lotniczego ULC¹¹, [REDAKTOWANE] - „(...) ocenia praktykę obsługową na podstawie str. 3 wniosku EASA Form 19 „Poświadczenie praktyki obsługowej”. Strona ta jest wypełniana i poświadczana przez osobę z kierowniczego personelu zatrudniającej wnioskującego organizacji obsługowej”. Wskazywało to, że z punktu widzenia ULC do udokumentowania odbycia praktyk przez osobę z SG wystarczyło potwierdzenie tego faktu we wniosku przez dyrektora BLSG.¹²

Pod tym kątem sprawdzono przebieg procesu ubiegania się przez [REDAKTOWANE] o obydwie licencje.

Ustalono, że w złożonym przez niego w dniu 7.07.2009 r. pierwszym wniosku o wydanie licencji oraz wpis typu statku powietrznego w zakresie kategorii B1 (na samoloty z silnikami tłokowymi i na śmigłowce z silnikami tłokowymi), B2 (na awionikę) oraz w zakresie kategorii B1.2 i B2 na samolot PZL-104 Wilga oraz B1.3 i B2 (na śmigłowiec Mi-2/silnik GTD-350) znajdowało się poświadczenie praktyki obsługowej o treści „Niniejszym potwierdzam, że Pan [REDAKTOWANE] przepracował jako mechanik lotniczy przy obsłudze liniowej/hangarowej nw., pozostających w eksploatacji statków powietrznych w zakresie objętym kategorią/podkategorią B1.2 i B1.3 licencji Część 66, wykonując rutynowe działania obsługowe, w tym m.in.: inspekcje oraz usuwanie defektów, zgodnie z zatwierdzonymi danymi statków powietrznych i zatwierdzonymi procedurami Organizacji Obsługowej”. W zakresie objętym kategorią B2 poświadczenie praktyki obsługowej brzmiało tak samo. Potwierdzony okres praktyki wynosił 24 miesiące (od 7.07.2007 r. do 7.07.2009 r.), w tym 9 miesięcy w certyfikowanej organizacji obsługowej wg Załącznika II Część 145¹³. Poświadczenia zostały podpisane przez uprawnionego Kierownika Odpowiedzialnego w Organizacji Obsługowej, tj. dyrektora BLSG [REDAKTOWANE] a. Było to zgodne z opisanymi przez ULC wymogami.

W odpowiedzi Prezes ULC w dniu 13.07.2009 r. wydał decyzję (nr 5806), uwzględniającą wniosek jedynie w części. [REDAKTOWANE] otrzymał licencję (PL-19646-MML09) uprawniającą do obsługi technicznej statku powietrznego Wilga w zakresie kategorii B1.2. Odmówiono natomiast wydania licencji w zakresie Part 66 w kategorii B1.3 do chwili wykazania, w drodze egzaminu, właściwego poziomu wiedzy w module tematycznym nr 15 - turbinowe silniki gazowe. W uzasadnieniu odmowy wskazano, że dla kategorii B1.3 oraz B2, zgodnie z Part 66.A.30, wymagana jest praktyka obejmująca okres 36 miesięcy. Odmówiono także wpisania typu statku powietrznego Mi-2 do licencji Część 66 w kategorii B1.3 uzasadniając to koniecznością „(...) satysfakcjonującego ukończenia szkolenia na wymieniony typ śmigłowca”.¹⁴

Ustalono również, że drugi wniosek [REDAKTOWANE] (ULC - 47533/2010 z dnia 19.10.2010 r.) dotyczył zmiany licencji Part 66, tj. wprowadzenia do niej nowej kategorii B2 w zakresie awioniki oraz w zakresie kategorii B2 (na samolot PZL-104 Wilga). W drugiej części wniosku znajdowały się wymagane poświadczenia praktyki obsługowej. [REDAKTOWANE] potwierdził w nich odbycie 35-miesięcznej praktyki (w tym 18 miesięcy w organizacji Część 145) dla kategorii B1.2, B1.3 oraz B2. Praktyka ta odbywała się w okresie od 7.07.2007 r. do 24.09.2010 r. Należy nadmienić, że w dokumentacji

¹¹ Mieszczonego się przy ul. Flisa 2 w Warszawie.

¹² Dowód: akta kontroli nr 1, str. 63.

¹³ Załącznik II Część 145 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania - zwany dalej „Załącznik II Część 145”.

¹⁴ Dowód: akta kontroli nr 1, str. 13-17, 43-44.

uzyskanej z ULC znajdowały się dwa druki, w których potwierdzono praktykę. W obydwu wskazano tę samą datę sporządzenia (10.10.2010 r.) oraz tożsamy okres odbycia praktyki. Różniły się one ilością wyliczonych miesięcy potwierdzonej praktyki (odpowiednio 35 i 38 miesięcy). Różnica prawdopodobnie wynikała z popełnionej pomyłki, którą sprostowano - działania matematyczne dowodzą, że w odniesieniu do okresu praktyk wykazanego we wniosku to druga z podanych liczb była właściwa.

W odpowiedzi na drugi wniosek [REDAKTED] Prezes ULC decyzją nr 9297 z dnia 29.10.2010 r. wydał licencję obsługi technicznej statku powietrznego kat. B1.2 i B2, nr PL.66.19646, z wpisanymi uprawnieniami na statek powietrzny PZL-104 Wilga w kategorii B1.2 i B2.¹⁵

Mimo formalnego spełnienia wymogów ULC poprzez wpisy dyrektora BLSG we wnioskach, pozostały wątpliwości dotyczące faktycznego odbycia praktyk obsługowych przez [REDAKTED] przed uzyskaniem pierwszej licencji. W zgromadzonych przez ZSW materiałach związanych z procedurą ubiegania się o tę licencję, pochodzących zarówno z BLSG, jak i bezpośrednio z ULC, nie było żadnych innych potwierdzających to dokumentów. W związku z tym BLSG - na potrzeby prowadzonych przez ZSW czynności - uzyskało oświadczenie mechanika z II Wydziału Lotniczego BLSG w Kętrzynie, [REDAKTED] (z dnia 9.05.2012 r.). Potwierdził on, że [REDAKTED] pod jego nadzorem odbył praktykę obsługową na śmigłowcu Mi-2 i na samolocie PZL-104 Wilga w okresie, w którym ubiegał się o wydanie licencji. Nie rozwiało to istniejących wątpliwości, ponieważ w materiałach ZSW znajdowało się już oświadczenie (z dnia 2.01.2012 r.) [REDAKTED], ówczesnego naczelnika II Wydziału Lotniczego BLSG w Kętrzynie, w którym stwierdził, że „(...) podobno niezbędną do uzyskania licencji praktykę Pan Dyrektor zdobywał w Kętrzynie w okresie 2008-2009 roku. Pragnę stwierdzić że nic mi o tym nie wiadomo i zaprzeczam, że praktyka mogła odbyć się w Kętrzynie (...)”.¹⁶

Jedynie w przypadku drugiej licencji udało się potwierdzić - w wymiarze 22 dni - fakt odbywania praktyki obsługowej w okresie od 7.07.2007 r. do 24.09.2010 r. Ustalono to na podstawie:

- 2 zaświadczeń wystawionych przez firmę Aviation Service (4 dni),
- karty pracy statku powietrznego nr 117/2010 z III Wydziału Lotniczego BLSG w Białymstoku (1 dzień),
- karty praktyki obsługowej (17 dni).

Przeprowadzone przez funkcjonariuszy ZSW czynności nie doprowadziły do jednoznacznego wyjaśnienia wszystkich okoliczności dotyczących ewentualnych nieprawidłowości w zakresie uzyskania licencji mechanika lotniczego przez [REDAKTED]. Podsumowując działania funkcjonariuszy ZSW dyrektor tej komórki organizacyjnej, [REDAKTED] w notatce z dnia 18.07.2012 r. stwierdził, że oświadczenie [REDAKTED] „(...) budzi poważne wątpliwości co do jego zgodności ze stanem faktycznym, ponieważ jest całkowicie sprzeczne z oświadczeniem [REDAKTED] (...)”. [REDAKTED] jednocześnie wskazał, że „(...) z uwagi na nieostre sformułowania przepisów lotnictwa regulujących kwestie praktyk poprzedzających uzyskiwanie licencji (w szczególności formy odbywania praktyki i sposoby ich

¹⁵ Dowód: akta kontroli nr 1, str. 47-55, 57.

¹⁶ Dowód: akta kontroli nr 1, str. 9.

64
116

dokumentowania), dokumentacja dot. [REDACTED] w rozumieniu tych przepisów może być wystarczająca do wydania mu stosownej licencji.”¹⁷

Z uwagi na wątpliwości związane z uzyskaniem jednoznacznej opinii na temat tego zagadnienia, zdaniem dyrektora ZSW zasadne byłoby powołanie biegłego oraz przeprowadzenie kontroli w tym zakresie. W związku z tym, po uzyskaniu akceptacji Komendanta Głównego SG, dyrektor ZSW w dniu 31.07.2012 r. przekazał do Inspektoratu Nadzoru i Kontroli KG SG¹⁸ materiały z rozpoznania tej sprawy (nr wch. 1217/III/12).

Po otrzymaniu dokumentacji przez Inspektorat Nadzoru i Kontroli KG SG został powołany zespół kontrolny mający zbadać prawidłowość trybu uzyskania licencji mechanika lotniczego przez [REDACTED]. Kontrolujący dokonali szczegółowej analizy materiałów zgromadzonych i przekazanych przez ZSW do Inspektoratu. W ich ocenie, z uwagi na wątpliwości dotyczące faktu odbywania obsługi statków powietrznych, wynikające w zdecydowanej mierze z braku dokumentów je potwierdzających, niezbędne było uzyskanie dowodów w postaci wyjaśnień osób bezpośrednio zaangażowanych w proces potwierdzania oraz przebieg praktyki [REDACTED].

Ze względu na to, że - jak ustalono - bezpośrednio czynności obsługowe w ramach praktyk przed wydaniem licencji ww. funkcjonariusz miał odbywać na lotnisku w Wilamowie (Wydział Lotniczy W-MOSG, aktualnie II Wydział Lotniczy BLSG z siedzibą w Kętrzynie), na lotnisku w Krywlanach (III Wydział Lotniczy BLSG z siedzibą w Białymstoku) oraz w Warszawie, przyjęto wyjaśnienia od funkcjonariuszy SG i pracownika z tych Wydziałów. Potwierdzili oni fakt odbycia praktyk przez [REDACTED].

Pierwszą z tych osób był [REDACTED] (aktualnie zatrudniony na stanowisku kierownika zespołu magazynów w II Wydziale Lotniczym BLSG z siedzibą w Kętrzynie, z lotnictwem związany ponad 35 lat, licencję mechanika lotniczego posiada od 1971 r.). Gdy [REDACTED] rozpoczął swoją służbę w Wydziale Lotniczym W-MOSG, L. Wegner wykonywał obowiązki mechanika lotniczego w tej komórce organizacyjnej. Odnosząc się do przebiegu praktyk wyjaśnił, że „(...) Z chwilą rozpoczęcia pracy w Wydziale Lotniczym rozpoczęła się jego praktyka, choć już wcześniej jak pracował w Sekcji Gospodarki Transportowej to bardzo często kontaktowaliśmy się, bo on odpowiadał za obsługę wydziału w kwestiach technicznych i to było normalne. Już wtedy bywał bardzo często na lotnisku. [REDACTED] praktyki odbywał na samolocie PZL Wilga i sporadycznie na śmigłowcu. W trakcie wykonywania obsługi lub prac okresowych, zlecałem mu wykonywanie określonych czynności na sprzęcie po czym kontrolowałem sposób ich wykonywania, wykorzystania właściwych narzędzi i materiałów, a po zakończeniu sprawdzałem jakość wykonanej pracy i w razie potrzeby wspólnie dokonywaliśmy sprawdzenia działania np. pracy silnika. [REDACTED] należy powiedzieć posiada bardzo dużą wiedzę techniczną i zdolności manualne, które z zaangażowaniem wykorzystywał w trakcie praktyk. (...). W odniesieniu do stanowiska [REDACTED] [REDACTED] który twierdził, że w okresie 2008-2011 r. w kierowanym przez niego wydziale nie odbywały się żadne praktyki mechaników obsługi technicznej statków powietrznych, [REDACTED] wyjaśnił, że „(...) Nie jestem w stanie powiedzieć, w oparciu o jakie informacje

¹⁷ Dowód: akta kontroli nr 1, str. 3.

¹⁸ Zwany dalej „Inspektoratem”.

Matuła tak twierdzi, jako mechanik który praktycznie wykonywał czynności w zakresie nadzoru nad praktykantami potwierdzam, że takie praktyki były.”¹⁹

Pozostałe osoby, tj. funkcjonariusze III Wydziału Lotniczego BLSG z siedzibą w Białymstoku: [REDACTED] - starszy asystent, mechanik lotniczy, [REDACTED] starszy kontroler, mechanik lotniczy, operator oraz [REDACTED] - starszy kontroler, mechanik lotniczy, w złożonych ustnych wyjaśnieniach potwierdzili fakt odbywania praktyk przez [REDACTED] pod ich nadzorem.²⁰

Kontrolujący przyjęli także wyjaśnienia od [REDACTED] który opisując okoliczności ubiegania się o wydanie licencji mechanika lotniczego wskazał, że szkolenie z obsługi technicznej statków powietrznych rozpoczął z chwilą podjęcia służby w Wydziale Lotniczym W-MOSG. Równoległe odbywał szkolenie w zakresie wykonywania zadań operatora systemów pokładowych. Ponadto stwierdził, że w zakresie praktycznego doświadczenia obsługowego nie było żadnej procedury, natomiast ówczesny naczelnik wydziału, [REDACTED] wyznaczył mu doświadczonego mechanika nadzorującego przebieg jego praktyki, tj. [REDACTED]. W ramach tych praktyk wykonywał czynności na samolocie PZL-104 Wilga oraz śmigłowcu Mi-2. Z chwilą przeniesienia do BLSG w Warszawie praktykę odbywał w ramach delegacji, które otrzymywał od dyrektora BLSG w celu wykonywania zadań związanych z podtrzymaniem uprawnień lotniczych dotyczących operatora systemów pokładowych oraz kontynuowania doświadczenia w zakresie obsługi statków powietrznych. Jednocześnie odbył szkolenie prowadzone przez producenta samolotu PZL-104 Wilga, firmę PZL EADS Okęcie, wg programu przeszkolenia mechaników lotniczych do obsługi technicznej i liniowej oraz napraw bieżących samolotu PZL-104 Wilga, oraz wg programu przeszkolenia pilotów i mechaników lotniczych Straży Granicznej do obsługi systemu rozpoznania Argus-350 na samolocie PZL-104 Wilga. [REDACTED] wyjaśnił, że w okresie odbywania przez niego praktyk nie było obowiązku ich dokumentowania, dlatego nie może przedstawić do wglądu jakichkolwiek innych dokumentów w tym zakresie.²¹

Kwestię podejścia do dokumentowania praktyk w BLSG obrazuje np. przypadek wątpliwości naczelnika II Wydziału Lotniczego, [REDACTED], zgłoszonych w tej sprawie na posiedzeniu Zespołu Bezpieczeństwa Lotów BLSG w dniu 24.11.2011 r. Ze względu na to, że wątpliwości te nie znalazły właściwego odzwierciedlenia w protokole nr 4 z posiedzenia, [REDACTED] złożył do przewodniczącego Zespołu pisemny wniosek (fax BL/IIWL/181/11 z dnia 9.12.2011 r.) o „(...) **analizę nie tylko poświadczania praktyk ale także potwierdzeń na złożonych wnioskach do ULC, ale także faktycznego zgodnego z prawem ich odbycia (...).**”²² Reakcja kierownictwa Biura Lotnictwa SG na ten wniosek w istocie sprowadzała się do tego, że „(...) Podczas trwania posiedzenia Zespołu Bezpieczeństwa Lotów Kierownik Jakości BLSG [REDACTED] [REDACTED] udzielił panu [REDACTED] ustnej odpowiedzi na zadane przez niego pytanie. Poinformował go, że on jako Naczelnik Wydziału Lotniczego, zgodnie z przepisami zawartymi w „Podręczniku procedur licencjonowania personelu obsługi technicznej samolotów i śmigłowców - Dział 4 - Wydawanie licencji, pkt 5 - Analiza

¹⁹ Dowód: akta kontroli nr 21, str. 589-591.

²⁰ Dowód: akta kontroli nr 18, 19, 20, str. 581-588.

²¹ Dowód: akta kontroli nr 13, str. 558-561.

²² Dowód: akta kontroli nr 1, 11, str. 10, 543.

637
148 spełnienia wymagań w zakresie doświadczenia obsługowego” nie jest osobą uprawnioną do poświadczenia doświadczenia obsługowego na stronie nr 3 druku EASA Form 19. Osoby do tego uprawnione to Kierownik Odpowiedzialny i Kierownik Jakości.”

W ocenie kontrolujących odpowiedź taka świadczyła o braku zrozumienia wagi problemu oraz wskazywała bardziej na próbę zdyskredytowania osoby zadającej pytanie, niż wyjaśnienia zgłaszanych wątpliwości. Należy wskazać, że brak właściwej reakcji ze strony kierownictwa BLSG w tej sprawie mógł w zdecydowany sposób przyczynić się do niepotrzebnej eskalacji napięcia i wyolbrzymienia skali zagrożenia zgłaszanego przez [REDACTED]

Zespół kontrolny usiłował ustalić, czy w sprawie wniosku podjęto jakiegokolwiek praktyczne działania dotyczące dokumentowania praktyk obsługowych. Dyrektor BLSG wskazał, że informacja na ten temat została umieszczona w protokole z posiedzenia Zespołu Bezpieczeństwa Lotów BLSG (4/2011), a w „Harmonogramie realizacji zaleceń profilaktycznych/ZBL/4/2011 z dnia 24.11.2011 r.” zapisano zadanie do realizacji (punkt nr 3), tj. „Dokonać analizy poświadczeń praktyk mechanika lotniczego w BLSG”. Zgodnie z poleceniem dyrektora BLSG za wykonanie tej analizy odpowiedzialny był Kierownik Jakości. Według wyjaśnień dyrektora BLSG zadanie to (jako jedyne ze wspomnianego Harmonogramu) zostało zrealizowane „ustnie”. Nie sporządzono jakiegokolwiek dokumentu ani w żaden inny sposób nie udokumentowano wykonania tego polecenia. Ponadto dyrektor BLSG stwierdził, że w związku z naruszeniem obowiązujących w biurze zasad dokumentowania czynności zleczanych do wykonania polecił aktualnemu Kierownikowi Jakości przeprowadzenie w dniu 3.09.2012 r. audytu obszaru Bezpieczeństwa Lotów.²³ Jednak w przedstawionym zespole kontrolnym raporcie z tego audytu (12/11//BL z dnia 3.09.2012 r.) nie było zapisów wskazujących, aby jego zakresem przedmiotowym objęto kwestie związane z analizą poświadczeń praktyk mechaników lotniczych w BLSG.²⁴ Czynności audytowe wymienione w liście kontrolnej związane były ze zgłaszaniem zdarzeń lotniczych - niesprawności. Należy zatem uznać, że - poza papierowymi zapisami - BLSG nie podjęło żadnych faktycznych działań w sprawie przeanalizowania sposobu poświadczania i dokumentowania praktyk obsługowych.

Podsumowanie.

Jak ustalono, w okresie, w którym [REDACTED] ubiegał się o wydanie licencji mechanika lotniczego, przepisy regulujące działalność Lotnictwa Straży Granicznej (zarówno europejskie, jak i wewnętrzne SG) nie obligowały do prowadzenia dokumentacji praktyk osób ubiegających się o uzyskanie takiej licencji.

W tym zakresie, tj. stosowania i interpretacji przepisów dotyczących licencjonowania personelu lotniczego, kontrolujący przeprowadzili rozmowę z naczelnikiem w Inspektoracie Licencjonowania Personelu Technicznego Departamentu Personelu Lotniczego ULC w Warszawie, [REDACTED]²⁵. Rozmówca potwierdził, że w okresie, w którym [REDACTED] ubiegał się o uzyskanie licencji, obowiązujące przepisy nie wskazywały precyzyjnie, jaka ilość godzin musi być przepracowana w ramach praktyki oraz czy praktyka musi się odbywać w sposób ciągły, czy cykliczny. W przepisach znajdowały się ogólne zapisy dotyczące wymaganej praktyki

²³ Dowód: akta kontroli nr 12, str. 545-546.

²⁴ Dowód: akta kontroli nr 29, str. 615.

²⁵ Dowód: akta kontroli nr 25, str. 600-602.

określonej w latach i miesiącach. W obowiązujących w tym okresie regulacjach prawnych nie było zapisów wymuszających dokumentowanie praktyk oraz określających formę ich dokumentowania. W związku z tym ULC nie wymagał dołączenia do wniosku [REDAKTED] a dodatkowych dokumentów potwierdzających odbycie przez niego wymaganych praktyk. Urząd w trakcie procedury weryfikacji wniosku o wydanie licencji uznawał za wystarczające potwierdzenie odbycia praktyk przez dyrektora BLSG jako uprawnionego kierownika organizacji obsługowej, tj. lotnictwa SG.

[REDAKTED] potwierdził również, że dopiero z dniem 1.02.2012 r. ULC wprowadził jako obowiązujący nowy wzór formularza 19 EASA Część 66 (wniosek o wydanie licencji obsługi statków powietrznych) oraz zmianę zapisów w pkt AMC 66.A.10 *Wniosek Załącznika III* do rozporządzenia Komisji. Zgodnie z tymi zmianami osoba wnioskująca o wydanie licencji zobowiązana jest przedstawić dowody potwierdzające zdobycie praktycznego doświadczenia, umożliwiające ocenę tego gdzie, kiedy i jaką obsługę techniczną, stanowiącą praktykę, odbyła. We wniosku przewidziano miejsce na informacje, które należy obligatoryjnie podać, wskazując dokumenty danej lotniczej organizacji obsługowej, w których zostały zapisane czynności obsługowe wykonywane przez osobę wnioskującą o wydanie licencji. Natomiast do dnia 1.02.2012 r. nie było szczegółowych regulacji prawnych, obligujących organizację lotniczą do dokumentowania praktyk obsługowych.

Uwzględniając zatem stan prawny obowiązujący w latach 2007-2012 należy uznać, że [REDAKTED] składając w dniu 7.07.2009 r. wniosek do ULC o wydanie licencji mechanika lotniczego, spełniał wymóg posiadania 2-letniego doświadczenia praktycznego.

W toku czynności kontrolnych uzyskano informacje, z których wynika, że przyczyną „pojawienia się wątpliwości” w zakresie prawidłowości uzyskania licencji lotniczej przez [REDAKTED] mógł być konflikt personalny pomiędzy nim a [REDAKTED]. Wpływ na pogłębienie tych animozji i przeniesienie ich na grunt działalności służbowej mogło mieć również wszczęcie postępowania dyscyplinarnego wobec [REDAKTED]. W związku z tą ostatnią informacją kontrolujący wystąpili o udostępnienie akt wspomnianego postępowania dyscyplinarnego. Na podstawie przeglądu akt ustalono, że Komendant W-MOSG pismem z dnia 25.05.2011 r. (nr fax WM/1273/11) poinformował dyrektora BLSG o dokonaniu przez [REDAKTED] zmiany trasy lotu bez zachowania stosownej procedury, wnioskując o poczynienie ustaleń w zakresie merytorycznej oceny opisanego zdarzenia. W odpowiedzi zawartej w piśmie z dnia 1.06.2011 r. (fax KG-BL-614/II/11) dyrektor BLSG [REDAKTED] określił jednoznacznie, że „(...) po szczegółowej analizie zgromadzonej dokumentacji lotniczej związanej z powyższym lotem, stwierdzam, że lot był wykonywany zgodnie z przepisami prawa lotniczego i obowiązującą Instrukcją Operacyjną Lotnictwa SG.” Jednak po otrzymaniu w dniu 26.07.2011 r. dodatkowych informacji od Kierownika Jakości BLSG, dotyczących zdarzenia opisanego w piśmie Komendanta W-MOSG z dnia 25.05.2011 r., dyrektor BLSG [REDAKTED] postanowieniem nr 149/III/11 z dnia 5.08.2011 r. wszczął postępowanie dyscyplinarne wobec [REDAKTED] pod zarzutem naruszenia dyscypliny służbowej. Naruszenie polegało na tym, że: „(...) w dniu 23 maja 2011 r., w okolicach m. Święta Lipka podczas lotu śmigłowcem PZL-Kania jako pilot i dowódca załogi statku powietrznego obniżył lot do wysokości około 50 m wraz z gwałtownymi zmianami związanymi z naborem wysokości i znaczącymi przechyleniami, przez co w nieuzasadniony sposób spowodował obniżenie marginesu bezpieczeństwa, a także nie dopilnował zachowania całości nagrania video z przebiegu tego lotu, co stanowiło naruszenie dyscypliny służbowej określonej w art. 135

64/150
ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej." W czasie postępowania dyscyplinarnego [REDAKTION] wystąpił do Komendanta Głównego SG z prośbą o zwolnienie ze służby w Straży Granicznej. Postanowieniem nr 99/III/12 z dnia 8.05.2011 r. dyrektor BLSG [REDAKTION] umorzył to postępowanie dyscyplinarne w związku ze zwolnieniem ze służby [REDAKTION] z dniem 7.05.2012 r. rozkazem nr 1668 z dnia 21.03.2012 r.

Reasumując przeprowadzone czynności kontrolne należy wskazać, że po weryfikacji informacji przedstawionych w materiałach ZSW, uzyskaniu dodatkowych informacji i wyjaśnień oraz dokonaniu analizy przepisów, zespół kontrolny nie stwierdził, aby w trakcie ubiegania się o uzyskanie licencji mechanika lotniczego przez [REDAKTION] zostały naruszone obowiązujące przepisy prawa. Normy regulujące ten obszar działalności służbowej miały wówczas ogólny charakter i nie wymagały szczegółowego dokumentowania przebiegu praktyk odbywanych w trakcie procedury ubiegania się o wydanie licencji mechanika lotniczego.

Istotne jest w tej sprawie, że sposób interpretacji przepisów, dokonany przez funkcjonariuszy ZSW SG rozpoznających anonimową informację oraz zespół kontrolny, był zgodny z prezentowanym przez urzędników podejmujących decyzje w zakresie wydawania licencji lotniczych. Pozwoliło to przyjąć, że ewentualne powoływanie biegłego w tej sprawie byłoby działaniem nieuzasadnionym i - poza wygenerowaniem dodatkowych kosztów - nie doprowadziłoby do uzyskania innych ustaleń i ocen działań funkcjonariuszy i pracowników BLSG w tej sprawie.

Natomiast jako przyczynę pojawienia się pod adresem [REDAKTION] zarzutów dotyczących nieprawidłowości przy uzyskaniu licencji mechanika lotniczego można wskazać personalny konflikt pomiędzy nim, a byłym funkcjonariuszem SG [REDAKTION]

Biorąc powyższe pod uwagę zespół kontrolny nie formułował wniosków i zaleceń związanych z kontrolowaną działalnością.

Niezależnie od ustaleń związanych z uzyskaniem przez [REDAKTION] licencji mechanika lotniczego, zespół kontrolny zwrócił również uwagę na kwestię związaną ze sposobem kształtowania zakresów obowiązków i uprawnień tego funkcjonariusza oraz organizację działalności BLSG w zakresie „dyżurów lotniczych przedstawicieli kierownictwa BLSG”. Wątpliwości kontrolujących wzbudził też funkcjonujący w BLSG dwuinstancyjny poziom kierowania komórką. Jednak informacje w ww. sprawach nie podlegają ocenie w ramach niniejszego dokumentu – sprawozdania.

Przedkładam do podpisu:

[REDAKTION]
[REDAKTION]

ZASTĘPCA
KOMENDANTA GŁÓWNEGO
STRAŻY GRANICZNEJ
pik SG Andrzej PILASZNEWICZ

Wykonano w 2 egz.:
Egz. nr 1 – dyrektor Biura Lotnictwa Straży Granicznej w Warszawie.
Egz. nr 2 - ad acta.
Wykonał zespół kontrolny