



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.411.002.03.2021

Bogusław Trela
Przewodniczący Państwowej Komisji
Badań Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I/21/002 – Wykonywanie zadań przez państwowe komisje badania wypadków występujących w obszarze transportu kolejowego, morskiego i lotniczego cywilnego.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ¹ ul. Chałubińskiego 4/6, 00- 928 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Bogusław Trela Przewodniczący Komisji (dalej: Przewodniczący), od 30 października 2020 r. Uprzednio Przewodniczącym Komisji był Andrzej Lewandowski od 23 września 2016 r. do 22 września 2020 r. (akta kontroli str. 18-20)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Ocena funkcjonowania i działań Komisji w zakresie legalności i rzetelności. 2. Ocena wydatkowania środków publicznych wg kryteriów celowości i gospodarności.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2017 r. do końca III kwartału 2021 r., z uwzględnieniem zadań realizowanych w tym okresie, a rozpoczętych wcześniej tj. przed 2017 r.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Anna Woźniakiewicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/63/2021 z dnia 25 października 2021 r., 2. Agnieszka Sej, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/64/2021 z dnia 25 października 2021 r. (akta kontroli str.1-4)

¹ Dalej: Komisja.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Komisja wykonywała zadania w zakresie prowadzenia lub nadzorowania badań zdarzeń lotniczych w sposób legalny i rzetelny. Wyniki jej badań były rzetelnie dokumentowane, a przyczyny i okoliczności wystąpienia zdarzeń precyzyjnie określone.

Środki publiczne przeznaczone na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę wydatkowane były w sposób celowy i gospodarny.

Natomiast nierzetelnie Komisja monitorowała realizację wydanych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, nie egzekwując od niektórych adresatów informacji o sposobie realizacji zaleceń.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Członkowie Komisji spełniali wymogi, o których mowa w art. 17 ustawy Prawo lotnicze⁴, w zakresie wykształcenia, doświadczenia oraz specjalizacji. Umowy podpisywane z ekspertami na wykonywanie ekspertyz, oględzin lub analiz związanych z badaniem zdarzeń lotniczych były zasadne i zawierały niezbędne klauzule umowne, w szczególności: o osobistym wykonywaniu przedmiotu umowy przez wykonawcę oraz o zachowaniu poufności wszelkich danych i informacji w związku z wykonywaniem umowy. Do udziału w postępowaniach wyjaśniających przyczyny wypadku, powoływane były zespoły badawcze. Były one wyznaczane z uwzględnieniem specjalizacji członków Komisji, właściwej do zaistniałego zdarzenia.

Zlecenie sporządzania ekspertyz na potrzeby badanych zdarzeń lotniczych instytucjom, które przeprowadzały badania specjalistyczne było celowe. Każdorazowo prawidłowo oceniane były umiejętności i doświadczenie podmiotu, z którym zawierano umowy.

Rzetelnie realizowane były zadania organizacyjne, tj. prowadzenie rejestru zgłaszanych wypadków i incydentów, prowadzenie ewidencji legitymacji i upoważnień wydanych członkom Komisji oraz ekspertom, sporządzanie miesięcznych planów dyżurów członków Komisji oraz rocznych sprawozdań z realizacji zadań Komisji za lata 2017-2020 przekazywanych do ministra właściwego ds. transportu.

Środki finansowe przeznaczone na działalność Komisji wydatkowane były w sposób celowy i gospodarny, w tym środki na utrzymanie i podwyższanie kwalifikacji lotniczych członków Komisji oraz ich wyjazdy służbowe.

Umowy z ekspertami dotyczące ustalenia przyczyn i okoliczności badanych zdarzeń lotniczych były zawarte celowo i gospodarnie.

Pozytywną ocenę funkcjonowania Komisji obniżają stwierdzone nieprawidłowości. Najistotniejszą było nierzetelne monitorowanie realizacji zaleceń Komisji dotyczących poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Pozostałe dotyczyły nieprzedstawiania ministrowi właściwemu ds. transportu raportów końcowych po zakończeniu badania zdarzeń lotniczych wraz z uchwałami oraz nierzetelnego nadzoru nad realizacją umowy z ekspertem.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 ze zm.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Ocena funkcjonowania i działań Komisji wypadkowych w zakresie legalności i rzetelności.

Opis stanu faktycznego

1.1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych to stała, niezależna Komisja, działająca przy ministrze właściwym ds. transportu, do właściwości której należy prowadzenie lub nadzorowanie badań zdarzeń lotniczych⁶. Do jej zadań należy badanie wypadków i poważnych incydentów zarejestrowanych statków powietrznych oraz nadzór nad badaniami incydentów prowadzonych przez: użytkownika, PAŻP⁷, Porty Lotnicze⁸.

W latach 2017-2021 (do końca III kwartału), tj. w okresie objętym kontrolą, w skład Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych wchodziły łącznie 24 osoby, w tym: dwóch Przewodniczących, czterech Zastępców Przewodniczącego, dwóch Sekretarzy oraz 16 członków Komisji.

Pierwszy z ww. Przewodniczących Komisji został powołany przez ministra właściwego ds. transportu z dniem 23 września 2016 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 22 września 2020 r., a drugi Przewodniczący został powołany z dniem 30 października 2020 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 29 października 2024 r. Powołani Przewodniczący Komisji spełniali wymogi, o których mowa w art. 17 ust. 7, 12, 14 i 15 Prawa lotniczego.

Wszyscy czterej Zastępcy Przewodniczącego Komisji pełniący funkcję w latach 2017-2021 (III kwartał) powołani zostali przez Ministra na wniosek przewodniczącego Komisji⁹ i spełniali wymogi określone w art. 17 ust. 9, 12, 14 i 15 Prawa lotniczego.

Pozostałych 16 członków Komisji oraz dwóch Sekretarzy pełniących funkcje w okresie objętym kontrolą¹⁰ spełniały warunki, o których mowa w art. 17 ust. 12, 14 i 15 Prawa lotniczego. Byli oni powoływani przez Ministra po przedstawieniu opinii Przewodniczącego Komisji, na okres 4 lat, zgodnie z art. 17 ust. 10 Prawa lotniczego.

Według stanu na 2 listopada 2021 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych liczyła 17 osób (w tym: Przewodniczący, dwóch Zastępców Przewodniczącego, Sekretarz oraz 13 członków). Na podobnym poziomie kształtowała się liczba osób w Komisji w całym okresie objętym kontrolą (od 14 do 17 osób)¹¹.

(akta kontroli str. 5-23, 254-259)

⁵ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁶ Komisja działa na podstawie przepisów dotyczących zasad badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, które regulują: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (dalej: ustawa Prawo lotnicze); Dz. U. z 2020 r. Nr 1970 ze zm oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE nr L 295/35 z 12.11.2010 z późn. zm.), (dalej: rozporządzenie Nr 996/2010). Natomiast normy postępowania i zalecane praktyki międzynarodowe określone zostały w Załączniku nr 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, ze zm.).

⁷ Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

⁸ W myśl art. 135 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.

⁹ Pierwszy powołany z dniem 7 października 2016 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 6 października 2020 r. (z dniem 27 listopada 2019 r. przestał pełnić funkcję zastępcy przewodniczącego), drugi powołany również z dniem 7 października 2016 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 6 października 2020 r., trzeci powołany z dniem 15 stycznia 2020 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 14 stycznia 2024 r., czwarty powołany z dniem 16 listopada 2020 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 15 listopada 2024 r.

¹⁰ Pierwszy powołany przez Ministra z dniem 7 października 2016 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 6 października 2020 r., drugi powołany z dniem 16 listopada 2020 r. na okres 4 lat, tj. do dnia 15 listopada 2024 r.

¹¹ Wg stanu na 31 grudnia 2017 r. 14 osób, na 31 grudnia 2018 r. 16 osób, na 31 grudnia 2019 r. 17 osób, na 31 grudnia 2020 r. 14 osób.

W pracach Komisji w miarę potrzeb uczestniczyli eksperci. Zgodnie z postanowieniami § 31 ust. 1 Regulaminu Komisji¹² (dalej: Regulamin), Sekretarz Komisji sporządzał listy ekspertów. W latach 2017-2021 (III kw.) listy były uaktualniane czterokrotnie, co spełniło wymagania wskazane w § 31 ust. 2 Regulaminu w zakresie częstotliwości uaktualniania listy (nie rzadziej niż co 2 lata). Liczba ekspertów ujętych na listach wynosiła od 60 do 78 osób (oraz od 6 do 8 podmiotów współpracujących). Listy zawierały m.in. opis kompetencji ekspertów przydatnych w pracach Komisji.

(akta kontroli str. 5-6, 24-27, 51-58, 152-153)

W latach 2017 – 2021 (III kw.) Komisja zawarła 28 umów z ekspertami na wykonanie różnego rodzaju czynności i dokumentów, w tym: ekspertyz, oględzin, projektów raportów końcowych zdarzeń lotniczych. W ww. okresie zawarto umowy na łączną kwotę 75 750 zł (średnia kwota 2,7 tys. zł). Udział kosztów zawartych umów w wydatkach Komisji wynosił 2,63%¹³. Dwie z ww. umów, w których ustalono najwyższe kwoty wynagrodzenia, dotyczyły opracowania projektu raportu końcowego z wypadku lotniczego samolotu Boeing B767-300 ER (5,25 tys. zł) oraz wykonania ekspertyzy skopiowania i deszyfracji danych z rejestratorów (5,5 tys. zł). W ocenie NIK wyższa wartość wynagrodzenia w przypadku dwóch najwyższych kwotowo umów była zasadna, ponieważ wynikała z zakresu, pracochłonności oraz obszerności opracowań.

Szczegółowym badaniem kontrolnym objęto 10 umów cywilnoprawnych zawartych z ekspertami¹⁴, tj. 35,7% wszystkich takich umów. Dziewięć umów zostało wykonanych terminowo¹⁵. Umowy zawarte z ekspertami zawierały w ocenie NIK niezbędne klauzule umowne, w szczególności: o osobistym wykonywaniu przedmiotu umowy przez wykonawcę oraz o zachowaniu poufności wszelkich danych i informacji w związku z wykonywaniem umowy¹⁶. Ponadto zgodnie z obowiązującą w Komisji Instrukcją badania zdarzeń lotniczych, już na etapie wyboru eksperta do konkretnego zdarzenia, nadzorujący badanie miał na uwadze jego niezależność i obiektywizm w pracy badawczej¹⁷. Jednym z kryteriów było zapewnienie, żeby nie było rzeczywistych lub pozornych konfliktów interesów między oddelegowanymi badaczami/ekspertami, a ich instytucjami macierzystymi. Aby zapewnić bezstronność ekspertów, lista badaczy/ekspertów powoływanych doraźnie była dłuższa niż przewidywane potrzeby, co umożliwiało powoływanie do konkretnego badania eksperta z organizacji niez zaangażowanej w badane zdarzenie.

(akta kontroli str. 5-6, 15-17, 24-42, 51-62, 154-188)

¹² Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych stanowiący załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych; Dz.Urz. MlIR. z 2015 r. poz. 30.

¹³ Udział w sumie wydatków Komisji (Plan zakupów w danym roku). Wydatki obejmowały zakupy, nie obejmowały natomiast plac członków Komisji.

¹⁴ Po dwie najwyższe kwotowo umowy z każdego roku objętego kontrolą (2017-2021 (III kw.)). Umowy z ekspertami o następujących numerach: PKBWL-UD-1/2017/39 z 27.02.2017 r., PKBWL-UD-13/2017/39 z 25.10.2017 r., PKBWL-UD-11/2018/39 z 03.09.2018 r., PKBWL-UD-18/2018/39 z 26.11.2018 r., PKBWL-UD-11/2019/39 z 04.08.2019 r., PKBWL-UD-17/2019/39 z 9.10.2019 r., PKBWL-UD-6/2020/39 z 25.07.2020 r., PKBWL-UD-7/2020/39 z 03.08.2020 r., PKBWL-UD-1/2021/39 z 12.04.2021 r., PKBWL-UD-4/2021/39 z 11.08.2021 r.

¹⁵ W przypadku jednej umowy tj. PKBWL-UD-7/2020/39 z 03.08.2020 r. podpisany został aneks w dniu 28 stycznia 2021 r. wydłużający termin wykonania umowy. Pierwotny termin wykonania umowy określony został na 30 października 2020 r.

¹⁶ Dodatkowo eksperci podpisali oświadczenia (w związku z uzyskaniem statusu eksperta Komisji), w których zobowiązywali się do zachowania tajemnicy zawodowej i nieujawniania bez upoważnienia właściwego członka Komisji żadnych informacji uzyskanych w związku ze statusem eksperta, w tym dotyczących szczegółów zgłoszonych zdarzeń, zapisów rejestratorów pokładowych i korespondencji, zeznań świadków, uczestników zdarzenia i ich danych osobowych, wszelkich danych medycznych i innych objętych szczególną ochroną prawną. Zgodnie z art. 17 ust. 22 pkt 1 Prawa lotniczego ekspert biorący udział w pracach Komisji jest obowiązany zachować w tajemnicy wiadomości uzyskane w związku z badaniem zdarzenia lotniczego, obowiązek ten wiąże eksperta również po zakończeniu prac w Komisji (art. 17 ust. 23 Prawa lotniczego).

¹⁷ Przy ustalaniu składu zespołu badawczego należy uwzględnić, o ile to możliwe, aby osoby wskazane do badania zdarzenia lotniczego nie pozostawały w zależności służbowej od osób i instytucji mających związek z badanym zdarzeniem lub w nim uczestniczących, nie były uczestnikami tego zdarzenia lub nie pozostawały w więzach rodzinnych z uczestnikami tego zdarzenia. § 9 ust. 3 Regulaminu działania Komisji.

Spośród 28 umów zawartych z ekspertami 15 dotyczyło przygotowania analiz, opinii lub ekspertyz oraz projektu raportu końcowego z badania zdarzenia.

(akta kontroli str. 28-30)

Przewodniczący Komisji wyjaśnił, że zlecenie ekspertom również przygotowania/opracowania projektów raportów końcowych było wynikiem braku odpowiednich specjalistów w Komisji oraz dużego obciążenia członków Komisji bieżącymi oraz zaległymi badaniami. Ponadto Przewodniczący Komisji wskazał m.in., że: projekt raportu końcowego nie jest ostatnim dokumentem dotyczącym badania zdarzenia, ani też ostatnim jego etapem. Kolejne etapy to m.in. zapoznanie się z projektem raportu końcowego i ewentualne zgłoszenie uwag przez członków Komisji, zapoznanie się z uwagami i ich ewentualne uwzględnienie przez nadzorującego badanie (IIC), w uzasadnionych przypadkach konsultacje z podmiotami zewnętrznymi, pisemne powiadomienie zainteresowanych podmiotów krajowych o możliwości wniesienia zastrzeżeń i uwag, opracowanie rekomendacji w zakresie uwzględnienia uwag lub ich odrzucenia, przyjęcie raportu końcowego uchwałą Komisji.

(akta kontroli str. 28-30, 154-172)

1.2. Do udziału w postępowaniach wyjaśniających przyczyny wypadku powoływane były zespoły badawcze. Zgodnie z treścią § 9 ust. 1 i 2 Regulaminu Przewodniczący lub osoba przez niego upoważniona wskazywała osobę nadzorującą badanie, natomiast skład zespołu badawczego wskazywany przez nadzorującego badanie wymagał akceptacji Przewodniczącego. W skład zespołów badawczych wchodził członkowie Komisji oraz ewentualnie eksperci.

Członkom Komisji wystawiane były legitymacje upoważniające do podejmowania wszelkich czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów lotniczych wszystkich cywilnych statków powietrznych na obszarze RP i wydawania doraźnych zaleceń profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa lotów. Legitymacje członków Komisji były bezterminowe.

Powoływanym ekspertom były wystawiane upoważnienia do działania w imieniu Komisji uprawniające do podejmowania wszelkich niezbędnych czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów lotniczych wszystkich cywilnych statków powietrznych na obszarze RP. Upoważnienia wydawane były na okres 2 lat i uprawniały również do prowadzenia badania zdarzenia lotniczego, do którego zostali wyznaczeni.

Sekretarz Komisji zgodnie z treścią § 7 ust. 1 pkt 10 i 11 Regulaminu prowadził ewidencję legitymacji i upoważnień wydanych członkom Komisji oraz ekspertom. Wykaz prowadzony był od 2003 r. i zawierał 45 pozycji¹⁸. Sekretarz Komisji aktualizował i przechowywał ewidencję w pliku zabezpieczonym hasłem na dysku twardym komputera stacjonarnego w siedzibie Komisji¹⁹.

Zespoły badawcze były wyznaczane na podstawie dobierania specjalizacji członków do charakterystyki zdarzenia. Od listopada 2020 r. skład zespołu badawczego wpisywany był do Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ). Do listopada 2020 r. skład zespołów badawczych wyznaczany był ustnie przez Przewodniczącego/osobę nadzorującą badanie, ostateczny skład zespołu wpisywany był w raporcie końcowym.

(akta kontroli str. 5-6, 24-27, 43, 154-188, 189-190, 195, 198-200, 203)

¹⁸ Legitymacja nr 1 wydana została 3 października 2003 r., a legitymacja nr 45 - 12 maja 2021 r.

¹⁹ Przed wygaśnięciem upoważnienia eksperta, Sekretarz Komisji w porozumieniu z Przewodniczącym Komisji, zwraca się do ekspertów z pisemnym zapytaniem o deklarację dotyczącą przedłużenia współpracy na kolejny okres. Nowe upoważnienie jest wydawane z nowym numerem i zawiera zaktualizowaną datę obowiązywania.

Wg stanu na dzień 10 listopada 2021 r. w latach 2017-2021 (III kwartały), odbyły się łącznie 132 posiedzenia Komisji (27 w 2017 r., 38 w 2018 r., 35 w 2019 r., 28 w 2020 r. i 4²⁰ w 2021 r.). Z wybranych losowo do szczegółowego badania 10 posiedzeń Komisji²¹ zostały sporządzone protokoły, zgodnie z wymogami przepisów § 23 Regulaminu.

(akta kontroli str. 5-6, 24-27, 44-48, 198-206, 231-233)

Sekretarz Komisji w okresie objętym kontrolą sporządzał:

- do dnia 6 października 2020 r. tygodniowe sprawozdania o zakończonych badaniach (zgodnie z wymogami przepisów § 25 Regulaminu Komisji) w formie „papierowej”. Natomiast od 6 października 2020 r. zostały przygotowane tylko dwa sprawozdania za okresy znacznie dłuższe niż tydzień, tj. za okres od dnia 6 października 2020 r. do dnia 21 listopada 2020 r. (sprawozdanie nr 41) oraz od dnia 21 listopada 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. (sprawozdanie nr 43). Od początku 2021 r. wykaz zakończonych badań prowadzono jedynie w formie elektronicznej (w pliku xls), wpisując na bieżąco informację o zakończonych badaniach (zrezygnowano z tygodniowych sprawozdań w formie „papierowej”). Zdaniem NIK przepisy § 25 Regulaminu nie ograniczają Komisji w sposobach i zakresach ewidencji, lecz jednoznacznie wskazują na konieczność sporządzenia tygodniowych sprawozdań o zakończonych badaniach. Do dnia zakończenia kontroli²², nie dokonano zmian zapisów Regulaminu. Jeśli sprawozdania w formie papierowej nie były przekazywane przez Komisję konkretnym odbiorcom i w ocenie Komisji lepszą formą rejestrowania informacji o zakończonych badaniach jest prowadzenie bieżącego rejestru w formie elektronicznej, konieczna jest zdaniem NIK aktualizacja zapisów w regulaminie;
- miesięczne plany dyżurów członków Komisji i przekazywał je (zgodnie z treścią § 27 ust. 4 Regulaminu) najpóźniej w ostatnim dniu miesiąca poprzedzającego miesiąc, którego plan dotyczył.

(akta kontroli str. 5-6, 24-27, 44-48, 63-80, 198-233)

Terminowo zostały przygotowane przez Przewodniczącego i przekazane do Ministra roczne sprawozdania z realizacji zadań Komisji za lata 2017, 2018, 2019 i 2020, tj. do dnia 15 lutego roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczyło (zgodnie z treścią § 26 Regulaminu). Sprawozdania zawierały m.in.: statystyki dotyczące zdarzeń lotniczych, przeprowadzonych i nadzorowanych badań zdarzeń lotniczych, zatrudnienia w Komisji, planowanych do realizacji zadań.

W sprawozdaniu za 2020 r. wskazane zostały działania, które dotyczyły m.in.:

- zahamowania procesu narastania zaległości w badaniach zdarzeń lotniczych, w tym: zaproponowanie zmian legislacyjnych mających na celu m.in. ograniczenie prowadzenia badań, które nie zawsze przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, dokonywanie bardziej szczegółowej analizy zgłoszonych zdarzeń i podejmowanie badań tylko tych zdarzeń (w granicach obowiązujących przepisów), których wyniki mogą przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym (specjalna komórka analityczna), podejmowanie badań w szczególności w lotnictwie komercyjnym, a w odniesieniu do lotnictwa ogólnego (w szkoleniu lotniczym, lotach

²⁰ Wg stanu na 10.11.2021 r. w 2021 r. odbyły się tylko 4 spotkania Komisji. Ze względu na sytuację pandemiczną, wszystkie badania prowadzone lub nadzorowane przez członków Komisji zostały zakończone w trybie określonym w § 12 ust. 3 Regulaminu Komisji, czyli bez konieczności zwolnienia posiedzenia. Posiedzenia były organizowane wyłącznie w celu omówienia m.in. wyników ważniejszych badań, tematów z zakresu organizacji pracy i spraw bieżących.

²¹ Posiedzenia komisji w dniach: 24.04.2017 r., 26.09.2017 r., 06.02.2018 r., 31.07.2018 r., 28.05.2019 r., 5.11.2019 r., 14.01.2020 r., 14.07.2020 r., 16.06.2021 r., 05.10.2021 r.

²² 14 stycznia 2022 r.

zarobkowych, zdarzeniach związanych z podejrzeniem wad konstrukcyjnych statku powietrznego i w przypadku ofiar śmiertelnych), pozyskanie do Komisji nowych członków i ekspertów ze znajomością nowoczesnych narzędzi informatycznych i doświadczeniem w dziedzinie analiz bezpieczeństwa lotniczego,

- opracowania NIMP (National Investigation Management Plan)²³ wymaganego przez ENCASIA (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities)²⁴,
- utworzenia w strukturze Komisji pionu wsparcia i zatrudnienie w nim m.in. prawnika, analityka, informatyka oraz technika,
- zatrudnienia specjalisty ruchu lotniczego,
- modernizacji strony internetowej i dostosowanie jej do obecnych standardów,
- zaproponowanie zmian legislacyjnych: zapewnienie zgodności Prawa lotniczego z dokumentami unijnymi i ICAO²⁵, w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury ws. wypadków i incydentów, w Regulaminie Komisji.

Zadania te zaplanowane zostały do realizacji w 2021 r. oraz kolejnych latach i były sukcesywnie realizowane przez Komisję. Do czasu zakończenia kontroli NIK m.in.: zatrudniony został specjalista ruchu lotniczego (od 15 lutego 2021 r.), wyznaczony został członek Komisji, zajmujący się m.in. szczegółową analizą zgłoszonych zdarzeń pod kątem potrzeby ich badania ze względu na korzyści, które badanie może przynieść dla poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w 2021 r. do Komisji zostało pozyskanych 4 członków i 16 ekspertów, w październiku 2021 roku Komisja pozyskała nowego pracownika administracyjnego, do obowiązków którego należy wspieranie prac Komisji w zakresie wykorzystywania nowoczesnych narzędzi informatycznych, Komisja opracowuje wstępny projekt zmian w ustawie Prawo lotnicze.

(akta kontroli str. 5-6, 24-27, 51-58, 261-268)

W latach 2017-2021 (III kw.) zgłoszonych zostało do Komisji 535 wypadków²⁶, 137 poważnych incydentów²⁷ oraz 9743 incydentów²⁸.

W ww. okresie Komisja podjęła badania: 450 wypadków (84,1% zgłoszonych), 106 poważnych incydentów (77,4% zgłoszonych) oraz 776 incydentów (8% zgłoszonych).

(akta kontroli str. 5-6, 24-27, 49, 154-176)

Przepisy art. 135 ust. 6 ustawy Prawo Lotnicze przewidują, że Komisja może odstąpić od badania wypadku lub incydentu lotniczego w przypadku stwierdzenia, że: statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych. Natomiast przepisy art. 135 ust. 2 powyższej ustawy stanowią, że Komisja ma obowiązek badania wypadków i poważnych incydentów z udziałem statków powietrznych objętych obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych – pozostałe zdarzenia są badane przez inne podmioty (np. użytkownika statku

²³ Plan badania dużego wypadku.

²⁴ Europejska Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych.

²⁵ Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. International Civil Aviation Organization, ICAO), z siedzibą w Montrealu.

²⁶ W 2017 r. - 91, w 2018 r. - 112, w 2019 r. - 127, w 2020 r. - 126, w 2021 (I-III kw.) - 79.

²⁷ W 2017 r. - 26, w 2018 r. - 17, w 2019 r. - 38, w 2020 r. - 29, w 2021 (I-III kw.) - 27.

²⁸ W 2017 r. - 1300, w 2018 r. - 1214, w 2019 r. - 2730, w 2020 r. - 2159, w 2021 (I-III kw.) - 2340.

powietrznego, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, zarządzającego lotniskiem) pod nadzorem Komisji chyba, że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję²⁹.

Komisja w okresie 2017-2021 (III kw.) wydała 10 zaleceń w raportach końcowych³⁰ oraz 2 zalecenia w trakcie trwania badania³¹ (zalecenie z raportu wstępnego oraz alocenie z informacji o zdarzeniu). Zalecenia dotyczyły np.: zarządzenia sprawdzenia na wszystkich samolotach PZL-104 Wilga stanu końcówek popychaczy układów sterowania płotowcem ze szczególnym zwróceniem uwagi na obecność pęknięć oraz objawów występowania zjawisk zmęczeniowych, zwiększenia nadzoru i uściślenia procedur kontroli nad statkami powietrznymi zarejestrowanymi w innych państwach, wykorzystywanymi do prowadzenia działalności komercyjnej/lotniczej na terenie Polski, w szczególności używanymi do szkolenia skoczków spadochronowych oraz przewozu innych osób, wykonania otworów drenażowych odprowadzających wodę, która może się zbierać we wnętrzu usterzenia (zalecenie do producenta samolotu UL Pelegrin Tarragon).

Ponadto, jak wyjaśnił Przewodniczący, w przypadku wykrytych nieprawidłowości, które są wynikiem błędu ludzkiego lub gdy wydanie formalnego zalecenia opierałoby się na odniesieniu do funkcjonujących przepisów, Komisja przekazywała informacje w sprawie działań profilaktycznych, na przykład w formie: dyskusji zespołu badawczego, dyskusji z zainteresowanymi podmiotami, briefingu, pisemnych tymczasowych oświadczeń. Forma i czas działania zależały od stopnia zagrożenia, jakie stanowiła zidentyfikowana nieprawidłowość.

W okresie objętym kontrolą, Komisja nie zaproponowała globalnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; wydane zalecenia (10 wyżej wymienionych z raportów końcowych) miały zasięg lokalny i były ewidencjonowane w bazie SRIS³².

(akta kontroli str.5-6, 24-58, 189-197, 249-253, 269-278)

1.3. Komisja prowadziła rejestr zgłaszanych wypadków i incydentów w formie elektronicznej od początku istnienia Komisji, tj. od 2002 r. Zakres wprowadzanych danych zmieniał się na przestrzeni kolejnych lat. W latach 2017-2021 (III kwartał) wprowadzone zmiany dotyczyły:

- w 2020 - dodane lub zmienione zostały niektóre kolumny, co pozwoliło na szybkie generowanie pożądaných danych w określonych obszarach.

Były to następujące zmiany:

- dodano: „Podmiot badający”;
- zmieniono: „Słowa kluczowe” na „Nagłówek” - zgodnie z CBZ;
- usunięto „Numer PAŻP” – Komisja nadaje zdarzeniu swój numer, którym się posługuje w korespondencji;

²⁹ Ponadto zgodnie z art. 5 ust. 5 Rozporządzenia (UE) 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im (tekst jednolity rozporządzenia z 11.09.2018 r.) właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych może postanowić, biorąc pod uwagę spodziewane wnioski mogące mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa lotniczego, o niewszczygnięciu badania zdarzenia lotniczego, jeżeli wypadek lub poważny incydent dotyczy bezzalogowego statku powietrznego, w odniesieniu do którego nie są wymagane certyfikat lub deklaracja zgodnie z art. 56 ust. 1 i 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, lub dotyczy zalogowanego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej mniejszej lub równej 2 250 kg, i w którym nikt nie odniósł poważnych ani śmiertelnych obrażeń.

³⁰ Zalecenia z raportów końcowych nr: 2017/1676, 2022/18, 4305/19, 1260/20, 228/20, 981/14, 3088/17, 2388/18, 982/17, 2416/17.

³¹ Zalecenia z raportu wstępnego nr 3656/20, zalecenie z informacji o zdarzeniu nr 3243/19.

³² System informacji o zaleceniach dotyczących bezpieczeństwa (SRIS), stanowi europejskie centralne repozytorium zaleceń dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie. Od stycznia 2022 r. będzie funkcjonowała nowa operacyjna wersja SRIS 2, która zastąpi dotychczasową bazę SRIS. Docelowo system ma pozwolić na zintegrowanie europejskiej bazy zgłoszeń ECCAIRS (europejski centralny system koordynacji powiadomienia o zdarzeniach w lotnictwie) z bazą zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, a więc w przyszłości planowane jest automatyczne przesyłanie monitów do podmiotów zgłaszających, również w zakresie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, czy też przesyłania raportów zawierających te zalecenia. Nowa baza pozwoli na monitorowanie przez IIC oraz kierownictwo Komisji statusu zalecenia dotyczącego bezpieczeństwa oraz odpowiedzi podmiotu, do którego zalecenie zostało zaadresowane. Dla wszystkich zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które zostaną wydane po 1 stycznia 2022 r. Komisja przewiduje operacyjne wykorzystywanie systemu SRIS2.

- usunięto: „Poszkodowani”, „Ofiary” i „Stan badania”; dodano „Kategoria zdarzenia” zgodnie z taksonomią ADREP³³, „ACCREP kategoria”³⁴ – identyfikująca „Pełnomocnego przedstawiciela”³⁵ zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, oraz „Ofiary śmiertelne”;
- w 2021 - dodano kolumny: „Poważne obrażenia” oraz „Format raportu”.

Według stanu na dzień 9 listopada 2021 r. rejestr zawierał m.in. następujące dane: numer zdarzenia, klasyfikację zdarzenia, datę zdarzenia, miejsce zdarzenia, typ i rodzaj statku powietrznego, znaki rejestracyjne, podmiot badający, nagłówek (tj. syntetyczny opis zdarzenia), kategoria zdarzenia, format raportu.

Ogłędziny prowadzonego przez Komisję rejestru zgłaszanych wypadków i incydentów nie wykazały nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 5-17, 154-158, 189-195 i 332-333)

W myśl art. 135a ust. 4 ustawy Prawo lotnicze o zaistniałych zdarzeniach lotniczych Komisja zobowiązana była niezwłocznie powiadamiać Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej: Prezesa ULC). Powiadomienie powinno obejmować dane o osobach biorących udział w zdarzeniu umożliwiające zidentyfikowanie tych osób w celu podjęcia działań pozwalających na realizację ustawowych zadań Prezesa ULC.

W okresie 2017-2018 (do 31 sierpnia) Prezes ULC o zaistniałych zdarzeniach lotniczych informowany był za pośrednictwem poczty elektronicznej lub faksu, co było zgodne z zapisami zawartego Porozumienia z dnia 7 sierpnia 2014 r. pomiędzy Komisją i Prezesem ULC³⁶.

Kontrola terminowości 135 zgłoszeń w zakresie informowania przez Komisję, Prezesa ULC o zdarzeniach zaistniałych w dniach 3-6 lipca 2018 r. wykazała, że zgłoszenia o zdarzeniach dokonywane były: w dniu zdarzenia (w jednym przypadku), następnego dnia po zaistnieniu zdarzenia (w ośmiu przypadkach), dwa dni po zdarzeniu (w 32 przypadkach), od 3-7 dni po zdarzeniu (w 89 przypadkach), dziewięć dni po zdarzeniu (w dwóch przypadkach), 12 dni po zaistnieniu zdarzenia (w jednym przypadku)³⁷, 15 dni po zdarzeniu (w jednym przypadku)³⁸, 17 dni po zdarzeniu (w jednym przypadku)³⁹.

(akta kontroli str. 154-188)

Odnosnie przyczyn poinformowania Prezesa ULC o zaistniałych zdarzeniach lotniczych w pięciu przypadkach dopiero po 9-17 dniach od zdarzenia lotniczego, Przewodniczący wyjaśnił, że rozpatrując czasy zgłoszeń zdarzeń przez Komisję do Prezesa ULC trzeba uwzględnić cały proces zgłaszania zdarzenia od momentu jego zaistnienia, w tym czas otrzymania zgłoszenia przez Komisję. Czas ten nie jest tożsamy z czasem zdarzenia, gdyż niekiedy zdarzenie zgłaszane jest do Komisji z kilkudniowym opóźnieniem. Ponadto Przewodniczący wyjaśnił, że biorąc pod uwagę odstępy między czasami otrzymania zgłoszenia przez Komisję, a czasami

³³ Taksonomia to ogólne wyrażenie obejmujące określenia, pojęcia i definicje dotyczące zgłaszania, gromadzenia, przechowywania, ochrony, wymiany, udostępniania oraz badania i analizowania informacji dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego; ADREP - z j.ang.: Accident/Incident Data Reporting System (system raportowania danych dotyczących wypadków/incydentów); taksonomia ADREP to standardowy system odowania zdarzeń lotniczych na całym świecie w taki sposób, żeby łatwiej je było grupować, a następnie obrabiać statystycznie.

³⁴ Z j.ang. ACCREP oznacza Accredited Representative, czyli Pełnomocny Przedstawiciel.

³⁵ Przedstawiciel to osoba wyznaczona przez Państwo na podstawie jej kwalifikacji w celu wzięcia udziału w badaniu prowadzonym przez inne Państwo. Pełnomocny przedstawiciel wyznaczany jest zwykle z organu badającego wypadki swojego Państwa.

³⁶ Porozumienie zawarte w celu określenia m.in. zasad współpracy między organami działającymi w związku z zaistnieniem zdarzenia lotniczego.

³⁷ Zdarzenie nr 1868 z dnia 22.06.2018 r.; Komisja dokonała zgłoszenia do ULC 04.07.2018 r.

³⁸ Zdarzenie nr 1846 z dnia 18.06.2018 r.; Komisja zgłosiła zdarzenie telefonicznie 03.07.2018 r. i mailowo w dniu 06.07.2018 r. (o zaistnieniu zdarzenia osoba, która brała w nim udział poinformowała Komisję pismem z dnia 02.07.2018 r.; data wpływu do Komisji 05.07.2018 r.).

³⁹ Zdarzenie nr 1850 z dnia 16.06.2018 r.; zgłoszenie Komisja dokonała 03.07.2018 r.

przekazania ich do Prezesa ULC w rozpatrywanych przypadkach, informację o zdarzeniach przesłano w tym samym dniu lub dnia następnego od otrzymania zgłoszenia przez Komisję.

(akta kontroli str. 269-282)

W myśl Porozumienia zawartego 8 czerwca 2018 r. pomiędzy Komisją i Prezesem ULC (dalej: Porozumienie z 8 czerwca 2018 r.) i w związku z uruchomieniem Centralnej Bazy Zgłoszeń, od 1 września 2018 r. zgłoszenia zdarzeń lotniczych dokonywane były poprzez CBZ, tj. elektroniczną bazę danych⁴⁰, administrowaną przez ULC i służącą do zgłaszania zdarzeń lotniczych.

Zgłaszanie zdarzeń do CBZ było obowiązkiem podmiotów lotniczych, zgodnie z treścią art. 9 Rozporządzenia (UE) 996/2010⁴¹, art. 4 i 5 Rozporządzenia (UE) 376/2014⁴², art. 135a. ustawy Prawo lotnicze oraz § 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych⁴³.

Kontrola w zakresie terminowości zgłaszania zdarzeń lotniczych⁴⁴ przez podmioty lotnicze wykazała, że wpisy o zdarzeniach do CBZ przez podmioty dokonane zostały w tym samym dniu co zdarzenie (w ośmiu przypadkach), jeden dzień po zdarzeniu (w 26 przypadkach), 2-5 dni po zdarzeniu (w 28 przypadkach) oraz 6-9 dni po zdarzeniu (w 4 przypadkach).

(akta kontroli str. 207-230, 269-282)

Przewodniczący Komisji wyjaśnił, że: jeżeli zaistnieje zdarzenie lotnicze, to zwykle kilka podmiotów ma obowiązek go zgłosić, np. operator statku powietrznego, PAŻP, port lotniczy. Podmiot powinien to zgłosić w ciągu 72 godzin; jeden podmiot zgłasza zdarzenie w tym samym dniu, inny po 2 dobach, a jeszcze inny w trzeciej dobie. Komisja analizuje zgłoszenia od różnych podmiotów i jeżeli 2 lub 3 dotyczą tego samego zdarzenia, to nadawany jest jeden wspólny numer zdarzenia, chociaż zostało ono zgłoszone przez 2 lub 3 podmioty w różnym czasie.

(akta kontroli str. 332-335)

Komisja zapewniała uzupełnienie CBZ o zgłoszenie zdarzenia w przypadku otrzymania zgłoszenia zdarzenia od organów porządkowych poprzez e-mail czy fax, zgodnie z zapisami § 1 pkt 7 Porozumienia z 8 czerwca 2018 r.

W okresie od dnia 1 września 2018 r. do końca III kwartału 2021 r. Komisja otrzymała i wprowadziła do CBZ łącznie 215 takich zgłoszeń. Zgłoszenia dokonywane były przez: organy porządkowe (w tym komendy i komisariaty Policji), organy badające wypadki lotnicze (komisje) innych krajów, które zaistniały na statkach powietrznych produkowanych lub projektowanych w RP oraz na pokładach których byli obywatele RP (w tym piloci).

Kontrola losowo wybranych 11 zgłoszeń w zakresie terminowości dokonania wpisów do CBZ przez Komisję z lipca 2021 r. wykazała, że: Komisja dokonywała wpisu zdarzenia do CBZ w dniu otrzymania zgłoszenia (w jednym przypadku), 1-5 dni po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym (w pozostałych 10 przypadkach).

(akta kontroli str. 334-336)

⁴⁰ CBZ funkcjonuje pod adresem: <https://cbz.gov.pl>, zapewnia jednoczesny równorzędny dostęp zarówno Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych jak i Urzędowi Lotnictwa Cywilnego.

⁴¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE.

⁴² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007; Dz. U. UE. L 2014. 122. 18 z dnia 24.04.2014 r.

⁴³ Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225.

⁴⁴ 49 zdarzeń lotniczych, które wydarzyły się w okresie od 27.05.2021 r. do 03.06.2021 r.; 14 zdarzeń zgłoszonych zostało przez 2-3 podmioty.

Regulamin Komisji w § 7 ust. 1 pkt 6 stanowił, że do obowiązków Sekretarza Komisji należy m.in. prowadzenie ewidencji dokumentacji badań zdarzeń lotniczych. Regulamin nie precyzował sposobu prowadzenia ewidencji dokumentacji badań zdarzeń lotniczych. Komisja opracowała i wprowadziła do stosowania „Wytoczne dotyczące wytwarzania i dalszego postępowania z dokumentacją badania”⁴⁵. Dokument ten obejmował następujące zagadnienia: przykładowy (sugerowany) spis dokumentów gromadzonych w trakcie badania, wytwarzanie dokumentów, katalogowanie i kompletowanie oryginałów dokumentów i korespondencji, zabezpieczenie dokumentów, przesyłanie wyników badania, archiwizowanie dokumentów.

Ponadto, w związku z wprowadzeniem obostrzeń związanych z sytuacją pandemiczną wprowadzona została „Tymczasowa procedura Komisji dotycząca kolejności procedowania dokumentów”⁴⁶, celem ułatwienia obiegu dokumentów i zamykania badań w okresie pracy zdalnej, kiedy nie ma możliwości regularnego organizowania posiedzeń Komisji.

Przed 2018 rokiem ewidencja była prowadzona w formie papierowej, a następnie do 2021 (III kwartał) ewidencja dokumentacji z badań zakończonych była prowadzona w rejestrze elektronicznym. Po zakończeniu badania nadzorujący badanie⁴⁷ dostarczał dokumentację z badania zdarzenia do sekretariatu w celu jej wysyłki; m.in. *Raportu końcowego* z badania zdarzenia lotniczego⁴⁸ i archiwizacji w archiwum wewnętrznym Komisji. Od początku roku 2021 Sekretarz Komisji prowadził ewidencję spraw zakończonych, dokumentacji wysłanej i przygotowanej do archiwizacji, spraw przekazanych do archiwum wewnętrznego Komisji, spraw przekazanych do archiwum zakładowego MI (we współpracy z MI).

Za przygotowanie dokumentacji z przeprowadzonego badania odpowiedzialny był nadzorujący badanie. Nadzorujący badanie gromadził dokumentację, każdorazowo dopasowując zakres i rodzaj gromadzonych dokumentów do potrzeb badania zdarzenia. Na nadzorującym badanie spoczywał obowiązek przygotowania do publikacji uchwały raportu końcowego wraz z załącznikami, z uwzględnieniem zasad ochrony danych osobowych.

(akta kontroli str. 269-282)

Szczegółowa kontrola losowo wybranej dokumentacji, dotyczącej 10 zdarzeń lotniczych z okresu 2017-2021 (III kwartał)⁴⁹, przeprowadzona pod względem rzetelnego prowadzenia postępowania wyjaśniającego zaistniałego zdarzenia nie wykazała nieprawidłowości.

Regulamin Komisji w § 15 ust. 1 stanowił, że dokumentacja badania zdarzenia lotniczego obejmuje w szczególności: Uchwały Komisji, zgłoszenie zdarzenia lotniczego, raport końcowy oraz inne dokumenty zebrane w trakcie badań (np. zeznania świadków, stan pogody, materiały policyjne). W przypadku jednego zdarzenia⁵⁰ odstąpiono od prowadzenia postępowania na podstawie przepisów art. 135 ust. 6 ustawy Prawo lotnicze. Statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną. Komisja powiadomiła o podejrzeniu naruszenia obowiązujących przepisów policję, prokuraturę oraz Prezesa ULC.

⁴⁵ Wytoczne funkcjonowały od 26 czerwca 2018 r.

⁴⁶ Tymczasowa procedura funkcjonowała od 14 stycznia 2021 r.

⁴⁷ Każdorazowo po otrzymaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia lotniczego podlegającego badaniu Komisji, spośród członków Komisji wyznaczany był nadzorujący badanie.

⁴⁸ Dystrybucja i publikacja Raportu końcowego została wskazana w „Instrukcji Badania Zdarzeń Lotniczych”, wprowadzonej do stosowania 25 czerwca 2018 r. oraz w „Wytocznych dotyczących wytwarzania i dalszego postępowania z dokumentacją badania”.

⁴⁹ z 2017 r.: nr 2017/1676 i 2017/709; z 2018 r.: 2018/2022 i 2018/2416, z 2019 r.: 2019/1647 i 2019/4305; z 2020 r.: 2020/1155 i 2020/3035; z 2020 r.: 2021/0772 i 2021/1845.

⁵⁰ Zdarzenie nr 2020/3035 z 21 września 2020 r.

W pozostałych zbadanych przypadkach wskazano przyczyny i okoliczności powstania zdarzenia.

(akta kontroli str. 318-331)

W myśl przepisów art. 138 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, po zakończeniu badania Komisja zobowiązana była do przedstawienia raportu końcowego wraz z uchwałą ministrowi właściwemu ds. transportu. Zgodnie z przepisami art. 138 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, minister właściwy do spraw transportu był zobowiązany do przekazania w terminie 14 dni Prezesowi ULC do wykorzystania raportu końcowego wraz z uchwałą w celu analizy i podjęcia stosownych działań, o których mowa w art. 21 ust. 2 pkt 15 i 18 ustawy.

W okresie 2017-2021 (do 30 września) Komisja nie przekazywała ministrowi właściwemu ds. transportu raportów końcowych wraz z uchwałami, o których mowa powyżej.

W „Procedurze realizacji przepisów Regulaminu działania Komisji”⁵¹ część 6 sprawozdawczość, wprowadzonej do użytku służbowego z dniem 6 maja 2015 r. wskazano, że: „W sierpniu 2009 r. ówczesny Sekretarz Stanu, w celu uproszczenia stosowanych procedur, a także biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia właściwego poziomu ochrony informacji, upoważnił Przewodniczącego do bezpośredniego przekazywania Prezesowi ULC dokumentów o których mowa w art. 138 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, bez konieczności uzyskiwania od Ministra każdorazowo dyspozycji na dokumentach badanych zdarzeń lotniczych. Jednocześnie zobowiązał Przewodniczącego do przedkładania informacji o zakończonych badaniach w formie informacji zbiorczej⁵². Dodatkowo zastrzeżone zostało prawo do zapoznania się z dokumentacją zdarzeń, w oparciu o przepisy art. 138 ust. 2 – Prawo lotnicze, w każdym przypadku, gdy Minister uzna to za konieczne. O decyzji zapoznania się z dokumentacją Przewodniczący miał być poinformowany odrębnie”.

W wyjaśnieniu złożonym w sprawie ww. upoważnienia, Przewodniczący wyjaśnił, że nie dysponuje upoważnieniem ówczesnego Sekretarza Stanu, o którym mowa powyżej.

W okresie od listopada 2020 r. do III kwartału 2021 r. kwestia przepisów art. 138 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze nie była przedmiotem dyskusji lub korespondencji z Ministrem. Przewodniczący Komisji wyjaśnił, że aktualne kierownictwo Komisji nie ma wiedzy na temat wcześniejszego okresu.

(akta kontroli str. 81-88, 154-188)

W okresie 2017-2021 (III kwartał) Minister nie otrzymywał raportów końcowych o których mowa w art. 138 ust.2 ustawy Prawo lotnicze. Minister Infrastruktury wyjaśnił⁵³, że niezbędne informacje⁵⁴ są dostępne na stronie internetowej Komisji.

(akta kontroli str. 254-260 i 283-287)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W Komisji nierzetelnie monitorowano realizację zaleceń Komisji dotyczących poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Z 10 zaleceń zawartych w raportach końcowych Komisji z okresu 2017-2021 (III kw.), wg stanu na 10 grudnia 2021 r.

⁵¹ Decyzją Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 6 maja 2015 r.; Procedurę wprowadzono do użytku służbowego (PKBWL-4724-4/15 NK:121651/15).

⁵² Sprawozdania roczne z działalności Komisji: za 2017, 2018, 2019 i 2020 r.

⁵³ Wyjaśnienia pozyskane w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

⁵⁴ Raport końcowy wraz z uchwałą publikowane są na stronie internetowej Komisji.

tylko 3 zalecenia⁵⁵ były oznaczone przez Komisję jako zamknięte (Komisja uznała odpowiedź podmiotu, któremu wydano zalecenia jako wystarczającą w zakresie realizacji zalecenia), a w przypadku 3 zaleceń⁵⁶ Komisja nie monitorowała realizacji zaleceń i nie posiadała żadnej lub aktualnej informacji na temat stopnia ich realizacji przez adresata zalecenia.

Regulamin w § 17 ust. 2 stanowi, że nadzorujący badanie jest odpowiedzialny za monitorowanie sposobu realizacji zaleceń zgodnie z art. 18 rozporządzenia nr 996/2010 oraz przyjętymi w tym zakresie procedurami Komisji⁵⁷. Przewodniczący może też na mocy przepisu § 17 ust. 3 wskazać inną osobę lub zespół, któremu powierzy monitorowanie realizacji zaleceń.

W odniesieniu do braku skutecznego sposobu monitorowania zaleceń bezpieczeństwa Przewodniczący wyjaśnił m.in., że w związku ze szczególnym statusem zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, problem braku nadzoru nad ich prawidłową realizacją jest nierozwiązany nie tylko w skali kraju, ale i na poziomie globalnym, w związku z czym od wielu lat stanowi temat omawiany podczas spotkań szefów międzynarodowych organów badania wypadków lotniczych. Ponadto Przewodniczący wyjaśnił, że Komisja posiada procedurę monitorowania zaleceń, jednak nie posiada możliwości pełnej jej realizacji ze względu na braki kadrowe w Komisji.

(akta kontroli str. 269-271, 273-274)

Biorąc pod uwagę liczbę wydanych zaleceń (10 w raportach końcowych w okresie 2017-2021 (III kw.)), w ocenie NIK nie jest to skala, której monitorowanie byłoby nadmiernie pracochłonne i mogło być usprawiedliwiane brakami kadrowymi.

2. W okresie 2017-2021 (do 30 września) Komisja po zakończeniu badania zdarzenia lotniczego nie przedstawiała ministrowi właściwemu ds. transportu raportów końcowych wraz z uchwałami, w myśl art. 138 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.

W wyjaśnieniu złożonym w tej sprawie, Przewodniczący Komisji wskazał, że zgodnie z obowiązującą w Komisji procedurą od 2015 r. dokumenty, o których mowa w art. 138 ust. 2 Prawa lotniczego, były przekazywane bezpośrednio Prezesowi ULC.

(akta kontroli str. 81-88)

Obowiązująca i przyjęta do stosowania procedura w sprawie przekazywania ww. raportów Prezesowi ULC nie zwalniała Komisji z wykonania obowiązku określonego, przepisami art. 138 ust. 2 ustawy Prawo Lotnicze, tj. po zakończeniu badania przedstawienia ministrowi właściwemu ds. transportu raportu końcowego wraz z uchwałą.

Należy zauważyć, że przepis art. 138 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze obowiązywał w latach objętych kontrolą i winien być przestrzegany.

3. Przewodniczący Komisji podpisał aneks do umowy z ekspertem wydłużający termin wykonania umowy (umowa o numerze PKBWL-UD-7/2020/39 z dnia 3 sierpnia 2020 r.) blisko trzy miesiące po upływie terminu jej wykonania ustalonego na 30 października 2020 r. Aneks nr 1 wydłużający termin wykonania umowy do dnia 31 stycznia 2021 r. został podpisany dopiero w dniu 28 stycznia 2021 r.

Przyczyną niedotrzymania terminu wskazanego w umowie (tj. 30 października 2020 r.) była choroba wykonawcy umowy (od 1 października do 16 listopada

⁵⁵ O numerach: 2018/2022, 2018/2388, 2019/4305.

⁵⁶ O numerach: 2020/0228, 2017/0982, 2017/2416.

⁵⁷ Od 2017 r. funkcjonowała w Komisji procedura: „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa – wytyczne – procedura opracowywania i monitorowania – wersja 2”, wcześniej od 2014 r. funkcjonowała procedura „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa – monitorowanie”; wprowadzone decyzjami Przewodniczącego Komisji.

2020 r.). Jednak wpływ na podpisanie aneksu wydłużającego termin wykonania umowy dopiero 28 stycznia 2021 r. miały problemy organizacyjne po stronie Komisji, o których mowa w wyjaśnieniach Przewodniczącego Komisji, który wskazał m.in.: że osoba odpowiedzialna za nadzorowanie terminu wykonania umowy przez eksperta (tj. Zastępcę Przewodniczącego Komisji) zakończyła kadencję w dniu 6 października 2020 r., nie przekazując obowiązków innemu członkowi Komisji. Od tego terminu badanie zdarzenia było zawieszono do czasu wyznaczenia nowej osoby nadzorującej to badanie, będącej właściwą do merytorycznej oceny wykonanej ekspertyzy, przyjęcia pracy i sporządzenia protokołu odbioru. Wyznaczenie nowej osoby nadzorującej nie było możliwe ponieważ od 23 września 2020 r. nie było Przewodniczącego Komisji, a od dnia 7 października 2020 r. również jednego z zastępców, co uniemożliwiało formalną zmianę nadzorującego badanie (zgodnie z przepisem §10 Regulaminu przydział badań odbywał się każdorazowo w składzie złożonym co najmniej z Przewodniczącego Komisji oraz dwóch Zastępców). W dniu 9 listopada 2020 r. aktualny Przewodniczący uzyskał pełnomocnictwo do dysponowania środkami budżetowymi, a dopiero dnia 16 listopada 2020 r. został wyznaczony drugi Zastępca. Kierownictwo Komisji w kolejnych tygodniach przystąpiło do sukcesywnego przydziału badań po członkach Komisji, którzy ją opuścili. W dniu 15 grudnia 2020 r., Przewodniczący zwrócił się do Departamentu Prawnego MI z prośbą o opinię w sprawie możliwości aneksowania umowy i przygotowanie aneksu do ww. umowy. Procedura konsultacji w MI trwała do dnia 27 stycznia 2021 r., w związku z czym aneks został podpisany dopiero dnia 28 stycznia 2021 r.

(akta kontroli str. 198-248)

W ocenie NIK powyższe wyjaśnienia świadczą o niedołożeniu należytej staranności w zakresie nadzoru nad realizacją wskazanej wyżej umowy. Nadzór nad realizacją umowy został powierzony Zastępcy Przewodniczącego Komisji, którego kadencja kończyła się 6 października 2020 r., w sytuacji gdy termin wykonania umowy określony był na 30 października 2020 r. i wykraczał poza jego kadencję. Ustępujący Przewodniczący Komisji nie wystąpił do ministra właściwego ds. transportu z wnioskiem o powołanie nowego Zastępcy Przewodniczącego, który rozpocząłby pełnienie funkcji bezpośrednio po wygaśnięciu kadencji Zastępcy Przewodniczącego, tj. z dniem 7 października 2020 r. Ponadto Przewodniczący Komisji wystąpił do Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury o przygotowanie aneksu do ww. umowy dopiero 15 grudnia 2020 r.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia spełnianie przez członków Komisji wymogów, o których mowa w art. 17 ustawy Prawo lotnicze, w zakresie wykształcenia, doświadczenia oraz specjalizacji. Umowy podpisywane z ekspertami do wykonywania ekspertyz, oględzin lub analiz związanych z badaniem zdarzeń lotniczych były celowe i zawierały niezbędne klauzule umowne (w szczególności: o osobistym wykonywaniu przedmiotu umowy przez wykonawcę oraz o zachowaniu poufności wszelkich danych i informacji w związku z wykonywaniem umowy), nie zawierały natomiast klauzul zabezpieczających przed potencjalnym konfliktem interesów.

Do udziału w postępowaniach wyjaśniających przyczyny wypadku powoływane były zespoły badawcze, które były wyznaczane z uwzględnieniem specjalizacji jej członków dobranej do charakterystyki zdarzenia.

Prawidłowo była prowadzona ewidencja legitymacji i upoważnień wydanych członkom Komisji oraz ekspertom. Terminowo były sporządzane miesięczne plany

dyżurów członków Komisji oraz roczne sprawozdania z realizacji zadań Komisji za lata 2017-2020.

Komisja natomiast nierzetelnie monitorowała realizację zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego. Nieprawidłowości dotyczyły też braku należytej staranności w zakresie nadzoru nad realizacją umowy z ekspertem.

OBSZAR

2. Ocena wydatkowania środków publicznych wg kryteriów celowości i gospodarności

Opis stanu faktycznego

2.1. W myśl art. 18 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę⁵⁸ zapewniał z części budżetu państwa, której jest dysponentem, minister właściwy do spraw transportu. Obsługę Komisji sprawowały odpowiednie komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

Objęte szczegółową kontrolą umowy z ekspertami⁵⁹ podpisane w związku z prowadzonymi postępowaniami wyjaśniającymi przyczyny i okoliczności badanych zdarzeń lotniczych, zostały zawarte zasadnie, celowo i gospodarnie. Niezbędne umiejętności i doświadczenie ekspertów, z którymi zawierano umowy oceniano prawidłowo. Specjalizacja wykonawców ekspertyz odpowiadała zakresom zamówienia.

(akta kontroli str. 28-30, 61)

W latach 2017 – 2021 (III kwartał) Przewodniczący zlecał sporządzenie ekspertyz na potrzeby badanych zdarzeń lotniczych instytucjom, które przeprowadzały badania specjalistyczne. W tym okresie zlecono wykonanie ogółem 15 ekspertyz za łączną kwotę 146,0 tys. zł.

Szczegółową kontrolą objęto dokumentację dotyczącą sporządzenia 10 ekspertyz⁶⁰ o najwyższej wartości w danym roku: po 2 ekspertyzy: w roku 2017, 2018 i 2021, jedną ekspertyzę sporządzoną w 2019 r.⁶¹ i trzy ekspertyzy w 2020 r.⁶² Poniesione przez Komisję koszty ww. dziesięciu ekspertyz wyniosły 133,6 tys. zł.

Wszystkie podmioty, którym zlecono sporządzenie ekspertyz były ujęte na aktualnych w tym czasie listach ekspertów Komisji.

Za każdym razem konieczność wykonania ekspertyz była uzasadniona merytorycznie we „wniosku o dokonanie zakupu, zlecenie usługi, zaangażowanie środków publicznych”, składanym do właściwej komórki organizacyjnej MI.

We wszystkich badanych przypadkach ekspertyzy zostały wykonane zgodnie z terminami określonymi w zawartych umowach lub aneksach do umów. Wykonanie przedmiotu umowy było każdorazowo stwierdzone protokołem odbioru, który stanowił podstawę do wystawienia faktury.

W § 4 ust. 3 Regulaminu ustalono, że Członek Komisji ma prawo ubiegać się o finansowanie lub współfinansowanie ze środków przeznaczonych na prowadzenie działalności Komisji, kosztów związanych z utrzymaniem lub podwyższaniem kwalifikacji lotniczych i innych kwalifikacji zawodowych.

W latach 2017 – 2021 (III kwartał) na zadania w zakresie utrzymania kwalifikacji i podwyższanie kwalifikacji lotniczych i innych kwalifikacji zawodowych przewodniczącego i członków Komisji przeznaczono środki w łącznej kwocie

⁵⁸ W szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów, osób obsługi oraz wyposażenie techniczne Komisji, koszty szkolenia, koszty publikacji materiałów Komisji, a także koszty ekspertyz.

⁵⁹ 10 umów, o których mowa w pkt 1.1. niniejszego wystąpienia.

⁶⁰ Na podstawie umów: nr PKBWL-184/17 z 25.10.2017 r., nr PKBWL-U-185/17 z 25.10.2017 r., nr PKBWL-U-7/18 z 20.03.2018 r., nr PKBWL-U-62-18 z 21.08.2018 r., nr PKBWL-U-162-19 z 11.12.2019 r., nr PKBWL-U-69/20 z dnia 03.08.2020 r., nr PKBWL-U-61/20 z 27.07.2020 r., nr PKBWL-U-106/20 z 28.10.2020 r., nr PKBWL-U-71/21-T z dnia 05.07.2021 r., nr PKBWL-U-85/21-T z 05.08.2021 r.

⁶¹ W 2019 r. zlecono sporządzenie jednej ekspertyzy.

⁶² Ponieważ w 2019 r. sporządzono tylko jedną ekspertyzę, w 2020 r. kontrolą objęto dokumentację dotyczącą opracowania trzech ekspertyz.

89,5 tys. zł. Środki te w szczególności wydatkowane zostały na: badania lotniczo-lekarskie - 13,2 tys. zł, utrzymanie i przedłużenie uprawnień lotniczych członków Komisji - 27,5 tys. zł oraz na podwyższenie kwalifikacji lotniczych z zakresu deszyfracji i uzyskania licencji/uprawnień pilota instruktora samolotowego - 43,4 tys. zł), a także podwyższenie innych kwalifikacji zawodowych (w zakresie znajomości języka angielskiego dla członków Komisji) - 5,4 tys. zł.

Kontrola dokumentacji w zakresie trzech najwyższych wartościowo⁶³ dofinansowań na łączną kwotę 39,9 tys. zł wykazała, że dofinansowanie zadań było uzasadnione, a ich realizacja i rozliczenia były prawidłowe.

(akta kontroli str. 63-80, 92-95)

Wydatki dotyczące krajowych wyjazdów służbowych członków Komisji wynosiły w latach 2017-2021 (III kwartał) łącznie 213,6 tys. zł, w tym:

- w 2017 r. - 44,5 tys. zł (165 delegacji);
- w 2018 r. - 45,2 tys. zł (170 delegacji);
- w 2019 r. - 74,6 tys. zł (244 delegacji);
- w 2020 r. - 45,7 tys. zł (161 delegacji);
- w 2021 r (I-III kwartał) - 3,6 tys. zł (49 delegacji służbowych).

Badanie wybranej losowo próby dokumentacji dotyczącej 80 wyjazdów służbowych⁶⁴ stanowiących 10,1% ogółu wyjazdów krajowych wykazało, że wyjazdy te były zasadne. Dotyczyły w szczególności: badań zdarzeń lotniczych, uczestnictwa w konferencjach, a także posiedzeniach Komisji. Rozliczanie kosztów wyjazdów służbowych członków Komisji odbywało się zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi Ministerstwa Infrastruktury⁶⁵.

Wydatki dotyczące zagranicznych wyjazdów służbowych członków Komisji wynosiły w latach 2017-2020⁶⁶ łącznie 176,3 tys. zł, w tym:

- w 2017 r. - 29,2 tys. zł (9 delegacji);
- w 2018 r. - 76,7 tys. zł (21 delegacji);
- w 2019 r. - 62,3 tys. zł (22 delegacje);
- w 2020 r. - 8,1 tys. zł (3 delegacje).

(akta kontroli str. 63-80, 337)

W okresie objętym kontrolą Komisja była organizatorem dwóch szkoleń:

- w 2017 r. (w dniu 28 czerwca) z okazji 15-lecia Komisji. Podczas spotkania zostały węczone nagrody i wyróżnienia przyznane członkom Komisji. Ponadto omówione zostały następujące zagadnienia dotyczące m.in.: roli i miejsca Komisji w systemie bezpieczeństwa Państwa, badania zdarzeń lotniczych z punktu widzenia Komisji oraz Instytutu Lotnictwa (IL), psychologicznych i medycznych uwarunkowań bezpiecznego wykonywania lotów i badań zdarzeń lotniczych,

⁶³ 1. Podwyższenie kwalifikacji lotniczych Członka Komisji, dotyczące uczestnictwa w cyklu szkoleń do uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego (PPL (A)) na samolotach jednosilnikowych tłokowych (SEPL) – na kwotę 17,1 tys. zł; 2. Podwyższenie kwalifikacji lotniczych Członka Komisji, dotyczące uczestnictwa w cyklu szkoleń do uzyskania licencji/uprawnień pilota instruktora samolotowego (FI (A)) – na kwotę 13,3 tys. zł; 3. Utrzymanie i przedłużenie uprawnień lotniczych dla ówczesnego Przewodniczącego Komisji – na kwotę 9,5 tys. zł.

⁶⁴ 49 wyjazdów służbowych w 2021 r. (wszystkie wyjazdy w 2021 r.) i 31 wyjazdów służbowych w 2020 r. (numery delegacji: 121-132/20 i 165-183/20).

⁶⁵ Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 167); Zarządzenie Dyrektora Generalnego z dnia 17 września 2018 r. w sprawie instrukcji sporządzenia, obiegu i kontroli dokumentów finansowo - księgowych w Ministerstwie Infrastruktury; Zarządzenie Dyrektora Generalnego z dnia 1 lutego 2017 r. w sprawie obsługi transportowej, korzystania z samochodów służbowych oraz transportu obcego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa; Zarządzenie Dyrektora Generalnego z dnia 10 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych regulacji w zakresie obsługi administracyjnej PKBWK, PKBWL oraz PKBWM; Zarządzenie Dyrektora Generalnego z dnia 20 lipca 2017 r. w sprawie instrukcji sporządzania, obiegu i kontroli dokumentów finansowo-księgowych w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa; Zarządzenie Dyrektora Generalnego z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie trybu organizacji w Ministerstwie Infrastruktury zagranicznych podróży służbowych oraz przyjmowania delegacji zagranicznych przez Ministerstwo Infrastruktury.

⁶⁶ W 2021 r. (I-III kwartał) – brak było wyjazdów służbowych zagranicznych.

- w 2019 r. (w dniach 24-26 września) odbyło się Osiemnaste spotkanie ENCASIA. Podczas spotkania omówione zostały: sprawy organizacyjne, lotnictwo z polskiego punktu widzenia (głos przedstawicieli ULC, PAŻP, ITWL⁶⁷, IL) wzajemne przeglądy (peer reviews), wzajemny system wsparcia (Mutual Support System).

Komisja nie organizowała szkoleń dedykowanych podmiotom lotniczym, które były adresatami zaleceń powypadkowych.

Przewodniczący w wyjaśnieniu w sprawie nieorganizowania szkoleń dedykowanych podmiotom, które były adresatami zaleceń powypadkowych wskazał, że dostrzega potrzebę takich szkoleń i deklaruje udział w nich członków Komisji w charakterze prelegentów, natomiast ze względów organizacyjnych nie widzi możliwości organizowania ich przez Komisję. Od listopada 2020 r. Komisja nie zwracała się do Ministra z wnioskami o zabezpieczenie środków na organizację ww. szkoleń. Ponadto Przewodniczący wyjaśnił, że aktualne kierownictwo nie ma wiedzy na ten temat z okresu wcześniejszego.

Członkowie Komisji w latach 2017-2021 (III kwartał) uczestniczyli w 23 szkoleniach/konferencjach/seminariach specjalistycznych, m.in. w zakresie:

- metodyki i badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym w ramach powołanego Ośrodka Szkolenia Członków Komisji Badania Zdarzeń Lotniczych Lotnictwa Cywilnego i Ekspertów w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych w Warszawie,
- deszyfracji zapisów z rejestratorów pokładowych statków powietrznych,
- organizacji i metodyki badania zdarzenia lotniczego.

(akta kontroli str. 63-80)

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

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

Środki publiczne przeznaczone na prowadzenie działalności Komisji wydatkowane były w sposób celowy i gospodarny.

Nie stwierdzono nieprawidłowości w wydatkowaniu środków na zadania w zakresie utrzymania kwalifikacji i podwyższania kwalifikacji lotniczych i innych kwalifikacji członków Komisji.

Wydatki dotyczące wyjazdów służbowych członków Komisji poniesione w szczególności na badanie zdarzeń lotniczych, uczestnictwo w konferencjach, a także udział w posiedzeniach Komisji były poniesione zasadnie.

Objęte szczegółową kontrolą umowy z ekspertami, podpisane w związku z prowadzonymi postępowaniami wyjaśniającymi przyczyny i okoliczności badanych zdarzeń lotniczych, zostały zawarte zasadnie, celowo i gospodarnie.

Zlecenie sporządzenia ekspertyz na potrzeby badanych zdarzeń lotniczych instytucjom przeprowadzającym badania specjalistyczne było celowe i zasadne.

IV. Wnioski

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

1. Zapewnienie ciągłego monitorowania realizacji wydanych zaleceń dotyczących poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

⁶⁷ Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych.

2. Przedstawianie ministrowi właściwemu ds. transportu każdego raportu końcowego Komisji z badania zdarzenia lotniczego wraz z uchwałą podjętą w tym zakresie.

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 dyrektora Departamentu Infrastruktury 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 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, 17 marca 2022 r.

Kontroler
Agnieszka Sej
Specjalista k.p.



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
p.o. Dyrektor
Marek Maj



.....
podpis

