

STANOWISKO

Zespołu ds. lotnictwa przy Zarządzie Głównym NSZZ FSG

Zespół ds. lotnictwa przy NSZZ FSG powołany Uchwałą nr 40/IX/2015 po analizie projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie uposażenia zasadniczego oraz dodatków do uposażenia funkcjonariuszy Straży Granicznej NSZZ FSG, wnosi o uwzględnienie poniższych uwag:

W ocenie Zespołu brak konkurencyjności na rynku pracy to problem każdej formacji państwowej lotniczej. Lotnictwo w przeciągu ostatnich 10-u lat ukształtowało na rynku pracy poziom wynagrodzeń, który zakłada pewne minimum. To minimum koreluje z kwalifikacjami personelu i bezpieczeństwem wykonywanych operacji lotniczych. W polskim lotnictwie państwowym tylko Lotnictwo Wojskowe w przeciągu ostatniej dekady potrafiło się obronić i poprzez kilkukrotne zmiany płacowe zaoferowało personelowi godne i zgodne z kwalifikacjami warunki płacowe.

Lotnictwo Policji wiele lat próbowało osiągnąć wysokość wynagrodzeń w Lotnictwie Straży Granicznej tak by nie tracić personelu. W chwili obecnej można śmiało powiedzieć, że odnieśli swego rodzaju sukces, gdyż ostatnie zmiany płacowe Policji i Straży Granicznej z roku 2014 spowodowały, że Lotnicy Policji otrzymali podwyżki dodatków lotniczych o 100 % i więcej, a Lotnicy Straży Granicznej o 40 % mniej. Spowodowało przejście części personelu lotniczego do Policji i Wojska.

Należy zwrócić uwagę, że lotnicze stanowiska służbowe zarówno w Lotnictwie Wojskowym i w Lotnictwie Policji są zdefiniowane w przepisach płacowych. Stanowiska Lotnictwa Straży Granicznej mają ogólne nazwy tak jak i te które występują w Placówkach na granicy. Taka sytuacja jest nie do przyjęcia, powoduje wiele antagonizmów i sprzeczności. Na całym świecie pilot jest pilotem, operator operatorem a mechanik mechanikiem. W Straży Granicznej pilot jest specjalistą, operator asystentem, a mechanik starszym asystentem.

W chwili obecnej Polska prowadzi politykę migracyjną opartą na pomocy państwom daleko od granic naszego państwa. Jednym z elementów tej polityki jest wielkie poświęcenie i oddanie Straży Granicznej poprzez uczestnictwo w misjach zagranicznych. Lotnictwo Straży Granicznej wykonało w tym roku 18-stą misję poza granicami naszego kraju. MSWiA przygotowało w latach ubiegłych środki z Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego dedykowane Lotnictwu Straży Granicznej na zakup 2 samolotów wielosilnikowych



– turbośmigłowych do wykonywania zadań nad obszarami morskimi. Mają one zostać skierowane m.in. nad Morze Śródziemne, nad którymi praktycznie co roku operuje Lotnictwo Straży Granicznej odnosząc kolejne sukcesy w walce z nielegalną migracją i chroniąc naszych obywateli w bezpiecznej odległości od Polski. W zamian za to lotnikom Straży Granicznej w 2013 roku obniżono uposażenia i zwolniono ze służby w Lotnictwie ponad 30 % osób. Na marginesie trzeba dodać, że osoby te w innych firmach lotniczych odnalazły stabilną i spokojną pracę za 2 razy więcej, a Lotnictwo Straży Granicznej przechodzi największy w historii kryzys personalny w sytuacji, kiedy państwo polskie i Europa potrzebuje nas jak nigdy dotąd.

Do roku 2019 do Lotnictwa Straży Granicznej trafią 2 najnowocześniejsze samoloty do zadań na obszarach morskimi i 1 śmigłowiec wielosilnikowy turbinowy z systemem obserwacji lotniczej do zadań nad obszarami lądowymi (zakup w ramach ustawy modernizacyjnej). Zachodzi pytanie, kto je obsłuży i kto będzie nimi latać. W trakcie prowadzonego naboru na stanowiska załóg dla planowanych do zakupu samolotów zgłosiło się tylko kilka osób, z których większość w trakcie procedury kwalifikacyjnej złożyło rezygnację ze względów finansowych. Obecnie tylko 1 osoba przechodzi skomplikowaną procedurę naboru do Straży Granicznej jako potencjalny kandydat na członka załogi lotniczej. Jest duże prawdopodobieństwo, że liczba osób w Lotnictwie Straży Granicznej w tym roku zwiększy się o 1 osobę. Do końca czerwca odeszło 2 pilotów.

Lotnictwo Straży Granicznej jest w ciągłej modernizacji. W ostatnim czasie pozyskaliśmy 2 nowoczesne samoloty, które poprzez zaawansowanie technologiczne odnoszą wymierne sukcesy w walce z przestępczością zorganizowaną. Kolejne maszyny czekają na zakup i są na to dedykowane specjalne fundusze. Niestety zapomniano o załogach, o ich wynagrodzeniu, o wysokich kwalifikacjach, których uzyskanie trwa wiele lat, o nazewnictwie lotniczych stanowisk, itd.

Powyższe argumenty uzasadniają konieczność wprowadzenia proponowanych zmian, których celem jest wzrost uposażeń i zatrzymanie odejść ze służby. Jednakże, zaproponowane zmiany w projekcie rozporządzenia są małym krokiem w przód i zachęcą do pozostania w służbie obecnie zatrudniony personel. Natomiast nie gwarantują, że do służby w pionie lotnictwa w SG będą przychodzić nowi funkcjonariusze.

W związku z tym proponujemy zmiany, które umożliwią realne zrównanie warunków pracy personelu LSG na poziomie lotnictwa Policji:

dokonać zmiany zapisu w §1 pkt 1:



„Funkcjonariuszowi pełniącemu służbę w komórce organizacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej, który posiada ważne uprawnienia pilota, operatora systemów pokładowych, technika pokładowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej lub poświadczającego obsługę techniczną przysługują dodatki lotnicze w następującej wysokości, ustalonej procentowo od kwoty bazowej:”

Uzasadnienie:

Użycie sformułowań: „*wykonujący zadania, realizacja lotów, bezpośrednia obsługa*” nie są zdefiniowane. Z dotychczasowej pragmatyki służbowej wynika, że ta kwestia wymaga jednoznacznego doprecyzowania. Proponujemy spójny zapis zastosowany w Policji, nie pozostawiający niedomówień.

- dokonać zmiany zapisu w § 1 pkt 2:

„Funkcjonariusz wchodzący w skład personelu latającego zawieszony w lotach, zachowuje prawo do dodatku lotniczego przez okres 12 miesięcy”

Uzasadnienie:

Jest to klauzula wypłacania dodatku lotniczego tylko po zawieszeniu w lotach z powodów zdrowotnych i do tego przyznawana w sposób uznaniowy. Z dotychczasowej praktyki wynika jednak iż oprócz utraty zdrowia i czasu na jego poprawę zachodzą również przypadki nieutrzymywania ważności uprawnień z powodów leżących po stronie pracodawcy i innych przypadków losowych co do których nie przysługuje czas na wznowienie uprawnień. Uznaniowość stosowania takiej klauzuli daje możliwość nierównego traktowania funkcjonariuszy. Proponujemy zapis regulujący to w sposób jednoznaczny bez uznaniowości.

- dokonać zmiany zapisu w § 1 pkt 3:

„Dodatek lotniczy, na wniosek właściwego przełożonego, przyznaje się w następujących wysokościach ustalanych procentowo od kwoty bazowej:

L.p	Personel lotniczy i pokładowy z nalotem życiowym w godzinach.	Mnożnik
1	Piloci pow. 2000 h	100 %
2	Piloci pow. 1000 do 2000 h	80 %
3	Piloci pow. 500 do 1000 h, personel pokładowy pow. 1000 h	50 %
4	Piloci do 500 h, personel pokładowy pow. 500 do 1000 h, mechanik lotniczy	40 %

5	personel pokładowy do 500 h	20 %
6	Uprawnienie instruktorskie	+10 %
7	Uprawnienie IR/ME lub ATPL(frozen)	+10 %
8	Uprawnienie do wykonywania lotów, obsług technicznych i obsługi systemów obserwacji na dwóch i więcej typach statku powietrznego	+10 %
9	Piloci z uprawnieniem korespondencji radiotelefoniczna w języku angielskim lub dla pozostałego personelu egzamin państwowy poziom języka angielskiego B2.	+10 %
10	Uprawnienie poświadczania obsługi dla personelu technicznego	+10%

Uzasadnienie:

Projekt przewiduje, iż na wniosek przełożonego przyznaje się w sposób uznaniowy dodatek lotniczy w wysokościach od 0 do 1,1, 0,9 i 0,6. Tak nieprecyzyjny zapis spowoduje możliwość manipulacji w stosunku do funkcjonariuszy. Ta ułomność poprzedniego rozporządzenia nie została poprawiona w projekcie pomimo, iż nie ma takich rozwiązań w strukturach lotniczych Policji i MON. Proponujemy klarowne, obiektywne zasady przyznawania dodatku lotniczego w zależności od doświadczenia i uprawnień a nie od subiektywnego uznania przełożonego.

- wykreślić zapis w § 1 pkt 4.

Uzasadnienie:

Ten zapis spowoduje iż pilot czy też operator będący mechanikiem, który może w trakcie dyżuru pełnić dwie funkcje (co będzie oszczędnością w zatrudnieniu dodatkowej osoby) nie będzie mógł pełnić jednej z nich. Oszczędność kilkaset złotych w zamian za opłacenie dodatkowego etatu za kilka tysięcy złotych jest nielogiczne i ze szkodą dla Straży Granicznej. Proponujemy wykreślenie tego punktu z oczywistych powodów.

- wpisać § 2 o treści:

„Funkcjonariuszowi wchodzącemu w skład personelu latającego, posiadającemu co najmniej 5-letni staż służby pełnionej w składzie personelu latającego Lotnictwa Straży Granicznej, który w danym roku kalendarzowym wykonywał bezpiecznie zadania lotnicze na statkach powietrznych Straży Granicznej w wymiarze co najmniej 40 godzin nalotu, przyznaje się jednorazowo dodatek lotniczy w wysokości 200% miesięcznego dodatku lotniczego”

Uzasadnienie:

Brak zapisu o jednorazowym rocznym dodatku lotniczym psuje założenie zbliżenia się do płac w resorcie MSWiA i dalej Lotnictwo Straży Granicznej będzie na ostatnim miejscu w poziomie płac w lotnictwie. Ponadto personel lotniczy będzie mocniej zmotywowany do bezpiecznego i zgodnego z przepisami wykonywania zadań. Takie założenie jest realizowane w lotnictwie Policji i Wojsku Polskim.

- przesunąć w związku z wprowadzeniem nowego § 2 numerację pozostałych paragrafów

Ponadto w uzasadnieniu projektu powołano się na wzorowaniu projektu na odpowiednich rozporządzeniach w Policji i Wojsku Polskim. Po dokładnej analizie tych aktów prawnych stwierdzamy iż żaden paragraf projektu nie ma wspomnianych wspólnych rozwiązań i podobieństw przywołanych z innych służb wzorców.

Dodatkowo powołano się na zbliżone do Policji dodatki lotnicze ale nie wykonano symulacji ani porównań rocznych zarobków danych specjalności co stawia pod znakiem zapytania rzetelność uzasadnienia zaprezentowanych w projekcie rozwiązań.

Kolejnym problemem jest wskazywana konieczność zatrudnienia personelu o wysokich kwalifikacjach do projektu zakupu dwóch samolotów wielosilnikowych - turbośmigłowych. Żaden punkt proponowanego rozporządzenia nie uwzględnia wyższych kwalifikacji i nie zapewnia przejrzystych warunków otrzymywania dodatku dla personelu lotniczego o znacznie wyższym doświadczeniu czy posiadającym drogie i czasochłonne w uzyskaniu specjalistyczne kwalifikacje.

Porównanie działań Lotnictwa SG z lotnictwem Policji także nie jest trafione ponieważ Policja nie wykonuje lotów zagranicznych czy lotów w warunkach bez widzialności, nad morzem lub w goglach noktowizyjnych.

Projekt nie posiada rozwiązań uzależniających dodatek lotniczy od doświadczenia i kwalifikacji. Jest tylko uznaniowy od 0 do 1.1 uzależniony od wniosku właściwego przełożonego.

Jeśli konieczne będą dalsze konsultacje w sprawie uzasadnienia poprawek czy też ich udokumentowania, NSZZ FSG pozostaje do dyspozycji pana Komendanta.

Z wyrazami szacunku

mjr SG Robert SUDNIKOWSKI

