



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA – 4101-13-01/2013
P/13/080

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30
lka@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/080 – Wydawanie dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym w Polsce.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Witold Wilk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86748 z dnia 28 czerwca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1 – 2)
Jednostka kontrolowana	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze Spółka Akcyjna, al. W. Korfatego 38, 40 – 161 Katowice, regon 270 504 889, zwane w dalszej części wystąpienia „Spółką”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Artur Tomasik, Prezes Zarządu Spółki. (dowód: akta kontroli str. 3 – 16)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie, tj. zgodności prowadzenia działalności lotniczej z warunkami uzyskanych uprawnień.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W całym okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2011 – 2013 (I półrocze), Spółka prowadziła działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu, wydanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.² W sposób trwały zachowano zdolność do bezpiecznego wykonywania działalności określonej w certyfikacie lotniska. Spółka zapewniła ciągłość i aktualność instrukcji wykonawczych oraz realizowała szkolenia dla pracowników.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Zgodność prowadzenia przez Spółkę działalności lotniczej z warunkami uzyskanych uprawnień.

1. Przestrzeganie przez Spółkę warunków prowadzenia działalności lotniczej określonych w zezwoleniu na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego Katowice–Pyrzowice.

Opis stanu faktycznego

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Zwanego w dalszej części „Prezesem ULC”.

W dniu 28 kwietnia 2005 r. Prezes ULC udzielił Spółce, na okres 30 lat, zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego Katowice-Pyrzowice.³ Działalność ta obejmowała świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych w ruchu krajowym i międzynarodowym, na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników eksploatujących statki powietrzne, z wyłączeniem zadań należących do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym. Zezwolenie, wydane na podstawie art. 173 ust. 1 pkt 1 oraz art. 224 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze⁴, zawierało elementy wymagane art. 175 ust. 6 tej ustawy.

(dowód: akta kontroli. 17 – 22)

W przedmiotowym zezwoleniu Prezes ULC określił szczególne warunki wykonywania działalności, w tym wynikające z art. 68 i 175 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze. Spółka prowadziła działalność zgodnie z warunkami określonymi przez Prezesa ULC w zezwoleniu na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego.

(dowód: akta kontroli str. 17 – 95)

Na dzień 1 stycznia 2011 r. kapitał zakładowy Spółki wynosił 125 301,2 tys. zł. W dniu 20 lutego 2013 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie dokonało podwyższenia kapitału zakładowego o kwotę 11 798,1 tys. zł.⁵ Po zarejestrowaniu przez Sąd Rejonowy Katowice-Wschód zmiany struktury kapitałowej, pismem z 17 kwietnia 2013 r. Spółka poinformowała o tym fakcie Prezesa ULC.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły zmiany pozostałych danych zawartych w ww. zezwoleniu.

(dowód: akta kontroli str. 23 – 38)

Stosownie do art. 175 ust. 7 pkt 3 ustawy Prawo lotnicze, Spółka przekazywała do wiadomości Prezesa ULC sprawozdanie z działalności oraz sprawozdanie finansowe wraz z opinią biegłego rewidenta w terminie 7 miesięcy od zakończenia roku obrotowego. Sprawozdania za 2010 r. zostały przekazane 1 lipca 2011 r., sprawozdania za 2011 r. – 9 lipca 2012 r., a sprawozdania za 2012 r. – 9 lipca 2013 r.⁶ Biegły rewident nie wniósł zastrzeżeń do sporządzonych sprawozdań finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 52 – 74)

Spółka, na wnioski Prezesa ULC⁷, przekazała wymagane informacje i dokumenty istotne dla oceny jej działalności, tj. m.in. dane o źródłach przychodów Spółki w latach 2008 – 2010, podstawowych parametrach przepustowości portu lotniczego, właścicielach terenów w granicach lotniska oraz terenów obejmujących część lotniczą lotniska. W kontrolowanym okresie nie nabyto i nie objęto akcji lub udziałów, o których mowa w art. 64 i 64a ustawy Prawo lotnicze.

(dowód: akta kontroli str. 75 – 95)

³ Decyzja Prezesa ULC z 28 kwietnia 2005 r. (znak: ULC-LER-1-4020/AK/4/15/05).

⁴ Dz. U. z 2012 r., poz. 933 ze zm., zwanej w dalszej części „ustawą Prawo lotnicze”.

⁵ Kapitał zakładowy Spółki dzielił się na 1 370 993 akcje o wartości nominalnej 100,00 zł każda. Akcjonariuszami posiadającymi ilość akcji wyższą niż 1% kapitału zakładowego byli: „Węglokoks” SA w Katowicach – 582 440 akcji (42,48% kapitału Spółki), Województwo Śląskie – Urząd Marszałkowski w Katowicach – 478 134 akcje (34,87% kapitału Spółki), Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie – 237 184 akcje (17,30% kapitału Spółki) i Gmina Katowice – 67 037 akcji (4,89% kapitału Spółki).

⁶ W 2010 r. Spółka wypracowała zysk netto w wysokości 20.162,0 tys. zł, w 2011 r. w wysokości 15.061,9 tys. zł, a w 2012 r. w wysokości 17.486,1 tys. zł.

⁷ Pisma: z 4 marca 2011 r., 14 stycznia 2011 r., 14 września 2012 r. i 19 września 2012 r.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym obszarze.

2. Zachowanie przez Spółkę w sposób trwały zdolności do bezpiecznego wykonywania działalności określonej w certyfikacie lotniska użytku publicznego Katowice-Pyrzowice.

Opis stanu faktycznego

2.1. Spółka, 9 lipca 2010 r., zwróciła się do Prezesa ULC z wnioskiem o przedłużenie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego Katowice-Pyrzowice. Do wniosku załączono dowód wniesienia opłaty lotniczej w wysokości 20,0 tys. zł. Następnie, pismem z 28 lipca 2010 r. Spółka przekazała Prezesowi ULC: regulamin organizacyjny Spółki, wykaz umów kooperacyjnych na świadczenie usług przez podmioty zewnętrzne na rzecz Spółki, kopie polisy aktualnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora portu lotniczego,⁸ wstępny harmonogram audytu certyfikacyjnego, odpis z Krajowego Rejestru Sądowego oraz oświadczenie Spółki – wymagane na podstawie pisma Prezesa ULC z dnia 3 marca 2010 r. – iż wszystkie wymagane dla prowadzenia wnioskowanej działalności procedury zawarte w Instrukcji operacyjnej lotniska zostały wprowadzone do stosowania oraz są w pełni przestrzegane przez wszystkie służby i osoby funkcyjne włącznie z podwykonawcami i dostawcami usług.

(dowód: akta kontroli str. 96 – 135)

Spółka nie załączyła do wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu charakterystyk zawodowych personelu kierowniczego, których decyzje wpływają na stan bezpieczeństwa wnioskowanej działalności w lotnictwie cywilnym oraz szczegółowego wykazu zasobów i urządzeń technicznych jakie będą wykorzystane do prowadzenia tej działalności. Informacje te nie były również wcześniej składane Prezesowi ULC. Jak podali Leszek Budka Wiceprezes Zarządu i Tomasz Błaszczyk Członek Zarządu, powodem niezłożenia przedmiotowych dokumentów był brak podstawy prawnej (również Prezes ULC nie zwracał się z prośbą o przedstawienie danych w tym zakresie). Wskazali, że lotnisko posiadało nieprzerwanie certyfikat od 2003 r., a Spółka zarządza czynnym lotniskiem od 1994 r.

(dowód: akta kontroli str. 136 – 139)

W dniach 14 – 17 września 2010 r. przedstawiciele ULC przeprowadzili audyt certyfikacyjny lotniska. Nie stwierdzono niezgodności krytycznych, mogących stanowić zagrożenie dla operacji lotniczych lub w sposób znaczący obniżyć poziom bezpieczeństwa na lotnisku. Większość niezgodności wyszczególnionych w raporcie zaklasyfikowano jako drobne, gdyż nie miały bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, a jedynie utrudniały pełne wykorzystanie potencjału i możliwości działania lotniska (15 niezgodności). Jednocześnie stwierdzono braki i uchybienia, które zakwalifikowano jako poważne niezgodności, ponieważ stanowiły one naruszenie obowiązujących przepisów lub utrudniały spełnianie określonych wymagań i w dłuższym okresie mogłyby powodować obniżenie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych (7 niezgodności). Niezgodności te dotyczyły: niewłaściwego stanu nawierzchni drogi startowej na odcinku strefy przyziemia, nieprzestrzegania przez użytkowników lotniska podstawowych zasad bezpieczeństwa na płycie postojowej związanych z utrzymaniem czystości (pozostawienie obcych przedmiotów), 5 niezgodności w zakresie współpracy zarządzającego lotniskiem ze służbami informacji lotniczej AIS⁹ (w AIP Polska¹⁰ nie wycofano informacji o nieistniejących drogach kołowania

⁸ W okresie objętym kontrolą Spółka zapewniła ciągłość spełniania obowiązku dotyczącego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora portu lotniczego.

⁹ Aeronautical Information Service – Służba Informacji Lotniczej.

C i E4, na mapie lotniska opublikowanej w AIP Polska błędnie usytuowano punkt celowania progu 09, przesyłanie przez Dyżurnego Operacyjnego Portu danych NOTAM i SNOWTAM do AIS w języku polskim i angielskim, niedoprecyzowane zapisy w Instrukcji operacyjnej lotniska w zakresie przekazywania informacji służbom AIS, tj. brak wyszczególnienia, które informacje, w jaki sposób, przez kogo i kiedy powinny być zgłaszane do publikacji w AIP Polska, w suplementach do AIP, NOTAM, SNOWTAM, a które informacje należy bezpośrednio przekazywać służbie kontroli lotniska TWR, tzw. „Wieża”).

(dowód: akta kontroli str. 140 – 157)

W dniu 1 października 2010 r. Prezes ULC, w drodze decyzji, wydał certyfikat dla lotniska, ważny do 4 października 2013 r. W uzasadnieniu podał, że nie stwierdzono przeszkód do wydania certyfikatu w zakresie obowiązujących instrukcji wykonawczych oraz ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a audyt certyfikacyjny zakończył się wynikiem pozytywnym (stwierdzone niezgodności nie miały bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych i mogły być usunięte w sposób i w terminie określonym przez Spółkę). W ocenie Prezesa ULC, lotnisko spełniało wymagania obowiązujących przepisów międzynarodowych i krajowych oraz zapewniało bezpieczne funkcjonowanie lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 158 – 161)

Raport końcowy z przeprowadzonego audytu Spółka otrzymała 27 stycznia 2011 r. Plan działań naprawczych, mający na celu usunięcie niezgodności i zapobieganie ich powtórzeniu w przyszłości, został sporządzony przez Spółkę 1 marca 2011 r. Przeprowadzone przez przedstawicieli ULC, w późniejszym okresie, kontrole w zakresie: systemu zarządzania bezpieczeństwem, ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, zapobiegania zagrożeniom ze strony zwierząt, świateł i wzrokowych pomocy nawigacyjnych (zasilanie elektryczne), stanu technicznego i utrzymania lotniska (oznakowanie poziome i pionowe), potwierdziły, że poważne niezgodności stwierdzone w trakcie audytu certyfikacyjnego zostały usunięte. Niewłaściwy stan nawierzchni drogi startowej na odcinku strefy przyziemia został naprawiony. W odniesieniu do niezgodności dotyczących współpracy zarządzającego lotniskiem ze służbami AIS stwierdzono, że w AIP Polska zaktualizowano informacje dotyczące nieistniejących dróg kołowania i usytuowania punktu celowania progu 09 oraz doprecyzowano zapisy w Instrukcji operacyjnej lotniska w zakresie przesyłania informacji służbom AIS. Ponadto, Spółka w dniu 13 sierpnia 2012 r. zawarła z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej porozumienie w sprawie dostarczania i publikowania danych w AIP Polska.

(dowód: akta kontroli str. 140 – 157, 162 – 396)

2.2. W okresie objętym kontrolą Spółka zapewniła ciągłość i aktualność instrukcji wykonawczych, tj. Instrukcji operacyjnej lotniska, Programu ochrony lotniska oraz Planu działania w sytuacji zagrożenia. Aktualnie obowiązująca Instrukcja operacyjna lotniska została sporządzona 22 lutego 2012 r. i zaktualizowana 4 kwietnia 2013 r. Instrukcja oraz jej zmiany, po uzgodnieniu z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, zostały zatwierdzone przez Prezesa ULC, odpowiednio: 27 kwietnia 2012 r., 29 maja 2013 r. Poprzednio obowiązująca Instrukcja została sporządzona 30 czerwca 2010 r., a zatwierdzona przez Prezesa ULC 13 września 2010 r. Stosownie do art. 68 ust. 2 pkt 6 ustawy Prawo lotnicze, Instrukcję z 2010 r. i z 2012 r. wraz z aktualizacją udostępniono wszystkim użytkownikom lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 397 – 422, 543 – 544)

¹⁰ Aeronautical Information Publication – Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych.

Obowiązujący Program ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji został sporządzony 13 sierpnia 2012 r. Program ten został uzgodniony z Powiatowym Komendantem Policji w Tarnowskich Górach, Komendantem Śląskiego Oddziału Straży Granicznej i zatwierdzony przez Prezesa ULC 28 sierpnia 2012 r. Zarządzający lotniskiem sporządził dwie aktualizacje ww. Programu: 12 października 2012 r. i 7 czerwca 2013 r. Spółka zwróciła się do Prezesa ULC o zatwierdzenie zmian w Programie, odpowiednio: 15 października 2012 r. i 7 czerwca 2013 r. Do 6 września 2013 r. obydwie aktualizacje nie zostały jeszcze zatwierdzone przez Prezesa ULC. W Programie ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji wskazano osobę odpowiedzialną za ochronę i szkolenie pracowników, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 10 lit. a załącznika do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.¹¹ Dane osobowe i teled adresowe co do wskazanej osoby nie uległy zmianie. Zatwierdzony Program został przekazany do wiadomości Komendantowi Placówki Straży Granicznej w Katowicach-Pyrzowicach, Dyrektorowi Izby Celnej w Katowicach i Powiatowemu Komendantowi Policji w Tarnowskich Górach. Spółka dwukrotnie poinformowała użytkowników lotniska o możliwości zapoznania się z Programem (pisma z 8 lutego 2012 r. i 12 czerwca 2013 r.). Ponadto, zarządzający lotniskiem pismami z 22 lipca 2011 r. i 24 lipca 2012 r. zwrócił się z prośbą do użytkowników lotniska o dostarczenie aktualnych programów ochrony, jednocześnie przypominając o konieczności bieżącego informowania Spółki o zmianach zawartych w programach ochrony. W odpowiedzi na pisma, 19 użytkowników lotniska przestało swoje programy ochrony. Poprzedni obowiązujący Program, sporządzony w 2009 r., został komisyjnie zniszczony.¹²

(dowód: akta kontroli str. 423 – 442)

Spółka opracowała Plan działania w sytuacjach zagrożenia w maju 2010 r. Plan ten aktualizowano trzykrotnie, a zmiany wprowadzono w dniach: 21 kwietnia 2011 r., 6 sierpnia 2012 r. i 6 sierpnia 2013 r. Plan oraz jego aktualizacje z 2012 r. i 2013 r. zostały uzgodnione z podmiotami, o których mowa w art. 84 ust. 6 ustawy Prawo lotnicze (m.in. ...), w częściach dotyczących zakresu ich zadań oraz z właściwym miejscowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej. Plan i jego aktualizacje z 2011 r. i 2012 r. zostały zatwierdzone przez Prezesa ULC.

(dowód: akta kontroli str. 443 – 451)

2.3. W okresie objętym kontrolą Spółka zapewniła realizację obowiązkowych szkoleń dla pracowników.¹³ Obowiązki w zakresie prowadzenia szkoleń dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.¹⁴ Objęci szczegółowym badaniem kontrolnym pracownicy Spółki odbyli szkolenie z zakresu świadomości ochrony w lotnictwie cywilnym, w którym uczestniczyli co dwa lata. Pracownicy zaliczeni do kategorii osób, o których mowa w § 5 rozporządzenia w sprawie KPSz, odbyli również szkolenia kierunkowe, a częstotliwość ich przeprowadzania

¹¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 912.

¹² Program ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji jest dokumentem niejawnym.

¹³ Kontrolę w zakresie szkoleń pracowników przeprowadzono na próbie stanowiącej 12% stanu kadrowego 5 grup pracowniczych związanych z: 1) ochroną lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji, 2) ratownictwem i ochroną pożarową, 3) utrzymaniem techniczno-eksploatacyjnym lotniska, 4) utrzymaniem pomocy nawigacyjnych, 5) koordynacją ruchu naziemnego i zarządzaniem operacyjnym. Doboru próby dokonano w następujący sposób: dobór losowy uzupełniono o dobór celowy polegający na wybraniu do kontroli kierowników komórek organizacyjnych realizujących zadania w ww. zakresie. Spośród 224 pracowników zaliczonych do ww. pięciu grup pracowniczych, 27 osób wybrano do kontroli.

¹⁴ Dz. U. Nr 122, poz. 1011, zwany w dalszej części „rozporządzeniem w sprawie KPSz”. Rozporządzenie to obowiązywało do 19 marca 2013 r.

odpowiadała wymogom określonym w § 10 ust. 2 tego rozporządzenia. W szkoleniu specjalistycznym podstawowym uczestniczyli operatorzy kontroli bezpieczeństwa, audytorzy wewnętrzni kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa oraz instruktorzy ochrony lotnictwa cywilnego. Operatorzy kontroli bezpieczeństwa odbyli również szkolenia specjalistyczne doskonalące, a ich częstotliwość przeprowadzania spełniała wymogi określone § 12 ust. 2 rozporządzenia w sprawie KPSz. Uczestnicy szkoleń złożyli egzamin w wymaganej formie pisemnej, z wyjątkiem szkolenia kierunkowego, gdzie obowiązywała forma ustna. Spółka realizowała szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z opracowanymi programami szkoleń.¹⁵

Zgodnie z Instrukcją operacyjną lotniska, wszyscy pracownicy Spółki oraz użytkownicy lotniska byli zobowiązani do odbycia szkolenia w zakresie zasad dostępu i poruszania się w polu ruchu naziemnego oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa (pkt 10.4 Instrukcji). W przedmiotowym szkoleniu należało uczestniczyć raz na dwa lata. Potwierdzeniem zaliczenia szkolenia było uzyskanie przez uczestników pozytywnej oceny z przeprowadzonego testu sprawdzającego. Ustalono, że wszyscy objęci szczegółowym badaniem kontrolnym pracownicy Spółki odbyli szkolenie z częstotliwością określoną w Instrukcji operacyjnej lotniska, uzyskując pozytywne oceny z testów sprawdzających.

(dowód: akta kontroli str. 452 – 465, 526 – 536)

Pracownicy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej¹⁶ – obok szkoleń dotyczących świadomości ochrony lotnictwa oraz zasad dostępu i poruszania się w polu ruchu naziemnego i przestrzegania zasad bezpieczeństwa – uczestniczyli raz na trzy lata w szkoleniu z zakresu udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy osobom poszkodowanym i uzyskania tytułu ratownika, a także w bieżących szkoleniach doskonalących. W okresie objętym kontrolą, Komendant LSRG zatwierdzał miesięczne plany szkolenia doskonalącego, a jego zakres spełniał wymogi określone § 23 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych.¹⁷ Realizację szkoleń odnotowywano w Książce podziału bojowego LSRG. Pracownicy służby ratownictwa medycznego uczestniczyli, raz na pięć lat, w szkoleniach doskonalących z zakresu zaawansowanych zabiegów reanimacyjnych. Pracownicy Spółki odpowiedzialni za utrzymanie pomocy nawigacyjnych (światła, zasilanie elektryczne) posiadali świadectwa kwalifikacyjne z eksploatacji urządzeń, instalacji i sieci grupy 2 na stanowisku eksploatacji i dozoru.

(dowód: akta kontroli str. 452 – 465)

2.4. Spółka, 27 lipca 2013 r., zwróciła się do Prezesa ULC z wnioskiem o przedłużenie ważności certyfikatu lotniska. Do wniosku załączono dowód wniesienia opłaty lotniczej w wysokości 20,7 tys. zł oraz charakterystyki zawodowe personelu kierowniczego, których decyzje wpływają na stan bezpieczeństwa wnioskowanej działalności w lotnictwie cywilnym. Charakterystyki te zawierały informacje w zakresie wykształcenia personelu kierowniczego, stażu pracy (w tym w lotnictwie), poprzednio zajmowane stanowiska pracy, a także odbyte szkolenia dotyczące lotnictwa. Zarząd Spółki wyjaśnił, że charakterystyki zawodowe personelu

¹⁵ Opracowane przez Spółkę i zatwierdzone przez Prezesa ULC programy szkoleń z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego zostały objęte kontrolą NIK przeprowadzoną w 2011 r. (LKA-4101-18-01/2011/P/11/062). NIK nie wniosła zastrzeżeń do tych programów.

¹⁶ Zwanej w dalszej części „LSRG”.

¹⁷ Dz. U. Nr 197, poz. 1634 ze zm., zwanego w dalszej części „rozporządzeniem w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia”. Rozporządzenie to obowiązywało do 19 marca 2013 r.

kierowniczego zostały załączone do wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu lotniska w wyniku przeprowadzonej, 12 lipca 2013 r., z pracownikiem Departamentu Lotnisk ULC rozmowy telefonicznej, podczas której zwrócił się z prośbą o załączenie do wniosku przedmiotowych charakterystyk zawodowych.

Spółka nie podejmowała działań zmierzających do: rezygnacji z certyfikatu, zmiany zakresu rzeczowego działalności objętej certyfikatem, czasu jego ważności, oraz zawieszenia certyfikatu.

(dowód: akta kontroli str. 466 – 478)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w zakresie zachowania przez Spółkę w sposób trwały zdolności do bezpiecznego wykonywania działalności określonej w certyfikacie lotniska stwierdzono następującą nieprawidłowość.

Spółka, po zatwierdzeniu przez Prezesa ULC, wprowadziła 21 kwietnia 2011 r. zmiany do Planu działania w sytuacjach zagrożenia. Zmian tych nie uzgodniono jednak ze Śląskim Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, czym naruszono § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia, zgodnie z którym plan powinien być uzgodniony w całości z właściwym miejscowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.

Zarząd Spółki wyjaśnił, że powyższe zaniechanie nastąpiło w skutek niewłaściwej interpretacji treści § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 443 – 451, 474 – 478)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność Spółki w badanym obszarze.

3. Prowadzenie przez Spółkę audytu wewnętrznego. Realizacja wniosków pokontrolnych wydanych w związku z przeprowadzonymi przez ULC i NIK kontrolami.

Opis stanu
faktycznego

3.1. W okresie objętym kontrolą w Spółce przeprowadzono audyty wewnętrzne oraz wewnętrzne audyty ochrony, o których mowa w § 2 pkt 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.¹⁸ W odniesieniu do wewnętrznych audytów ochrony ustalono, że w 2011 r. przeprowadzono 4 testy ochrony, 4 inspekcje ochrony, 1 audyt ochrony i 1 ćwiczenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. W 2012 r. przeprowadzono 8 testów ochrony, 4 inspekcje ochrony, 1 audyt ochrony i 1 ćwiczenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, a w I połowie 2013 r. przeprowadzono 1 test ochrony i 1 inspekcję ochrony. W wyniku przeprowadzonych testów ochrony w jednym przypadku stwierdzono nieprawidłowość w zakresie kontroli dostępu, polegającą na błędnej weryfikacji identyfikatora pracownika Spółki. W wyniku przeprowadzonego w 2011 r. audytu ochrony stwierdzono brak systemu identyfikacji numerów przychodzących w 2 aparatach telefonicznych, których numery wskazano do kontaktowania się ze Spółką (informacja o sprzedaży biletów)¹⁹ oraz mniejszą od wymaganej liczbę operatorów kontroli bezpieczeństwa w punktach przeprowadzania kontroli

¹⁸ Dz. U. Nr 25, poz. 208, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie KPKJ”. Rozporządzenie obowiązywało do 19 marca 2013 r.

¹⁹ Od stycznia 2012 r. informację o sprzedaży biletów prowadził odrębny podmiot, tj. GTL LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o. z siedzibą w Pyrzowicach.

bezpieczeństwa z wykorzystaniem urządzenia rentgenowskiego.²⁰ Natomiast przeprowadzony w 2012 r. audyt ochrony wykazał brak kontroli bezpieczeństwa pomiędzy strefą zastrzeżoną a krytyczną strefą zastrzeżoną²¹ oraz wykonywanie kontroli dostępu w terminalu A i B przez pracowników Działu Infrastruktury zamiast Straży Ochrony Lotniska pod nadzorem Straży Granicznej.²²

Częstotliwość przeprowadzania wewnętrznego audytu ochrony odpowiadała wymogom określonym w § 29 ust. 1 rozporządzenia w sprawie KPKJ, a raporty z przeprowadzonych czynności audytowych przekazywano Prezesowi ULC zgodnie z terminem określonym w § 29 ust. 3 ww. rozporządzenia. Testy ochrony przeprowadzono na podstawie planu zatwierdzonego przez Prezesa ULC, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, co spełniało wymogi określone w § 28 rozporządzenia w sprawie KPKJ.

(dowód: akta kontroli str.479 – 481, 523)

Ponadto, w Spółce przeprowadzano audyty wewnętrzne w zakresie wykonywania zadań określonych w regulaminie organizacyjnym Spółki w powiązaniu z bezpieczeństwem operacji lotniczych. Audyty wewnętrzne prowadzono na podstawie rocznego planu audytu, w oparciu o obowiązującą w Spółce „Kartę audytu wewnętrznego”. W 2011 r. przeprowadzono 11 audytów, w 2012 r. – 11 audytów, a w I połowie 2013 r. – 6 audytów. Przeprowadzone przez Kierownika zarządzania bezpieczeństwem operacji lotniczych (Safety Managera) analizy wyników zrealizowanych audytów, wskazują na bardzo dobry poziom wypełniania powierzonych zadań w powiązaniu z bezpieczeństwem operacji lotniczych.²³

(dowód: akta kontroli str. 482 – 522)

W okresie objętym kontrolą w Spółce przeprowadzono 7 kontroli ULC. W 2011 r. przeprowadzono 2 kontrole w zakresie: systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska. Nie stwierdzono nieprawidłowości. W 2012 r. przeprowadzono 4 kontrole dotyczące: zapobiegania zagrożeniom ze strony zwierząt, świateł i wzrokowych pomocy nawigacyjnych (zasilanie elektryczne), stanu technicznego i utrzymania lotniska, w tym oznakowania poziomego i pionowego oraz zmian cech eksploatacyjnych i technicznych lotniska. W wyniku przeprowadzonych kontroli stwierdzono nieprawidłowości dotyczące oznakowania lotniska. Nieprawidłowości te zostały usunięte, co potwierdziła kontrola przeprowadzona przez przedstawicieli ULC w I połowie 2013 r. Kontrola ta dotyczyła: stanu technicznego i utrzymania nawierzchni, oznakowania poziomego i pionowego drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej, świateł i wzrokowych pomocy nawigacyjnych. W wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono 4 niezgodności, z których jedną usunięto podczas kontroli (wymieniono uszkodzoną oprawę lampy krawędziowej drogi kołowania DK-B), drugą – polegającą na występowaniu na drodze startowej i drogach kołowania pojedynczych pęknięć i ubytków nawierzchni betonowej oraz

²⁰ Od 10 września 2012 r. zmieniły się przepisy w tym zakresie. Zgodnie z § 43 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. poz. 912) w punkcie przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, z wykorzystaniem urządzenia rentgenowskiego do kontroli tego bagażu, znajduje się jednocześnie co najmniej 3 operatorów kontroli bezpieczeństwa, a w przypadku zmniejszonego natężenia ruchu w punkcie liczba operatorów może ulec stosownemu zmniejszeniu do poziomu gwarantującego zapewnienie bezpieczeństwa. W wyniku przeprowadzonych w trakcie niniejszej kontroli oględzin ustalono, że przy każdym czynnym punkcie przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa z wykorzystaniem urządzenia rentgenowskiego znajdującym się w terminalu A i B znajdowało się jednocześnie po trzech operatorów kontroli bezpieczeństwa.

²¹ Audyt został przeprowadzony w trakcie aktualizacji stref bezpieczeństwa, w wyniku której ustalono wyłącznie krytyczną strefę bezpieczeństwa. Zatem po aktualizacji nie było już obowiązku przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa.

²² Od marca 2013 r. kontrolę dostępu wykonuje odrębny podmiot, tj. „GWARANT” Agencja Ochrony SA z siedzibą w Opolu, pod nadzorem Straży Granicznej.

²³ Analizy wyników przeprowadzonych audytów sporządzono: 17 marca 2011 r., 28 grudnia 2011 r. i 1 marca 2013 r.

pęknięć włoskowatych na drodze startowej, a także występowaniu uszkodzeń szczelin dylatacyjnych w miejscach łączenia płyt betonowych, usuwano w trakcie bieżących napraw nawierzchni drogi startowej i dróg kołowania.²⁴ Pozostałe dwie niezgodności dotyczyły: podłużnego przejścia z jednego nachylenia do drugiego drogi startowej, które wykonane było płaszczyzną zakrzywioną o stopniu zmiany nachylenia przekraczającym 0,1% na 30 m, oraz występujących zastoisk wody na drodze startowej na wysokości drogi kołowania DK-B. Spółka poinformowała Prezesa ULC, że te niezgodności wymagają wykonania generalnego remontu drogi startowej, a wyznaczony 12-miesięczny termin ich usunięcia jest niemożliwy do realizacji z uwagi na konieczność zamknięcia eksploatowanej drogi startowej na okres około jednego roku. Wskazała, że usunięcie tych niezgodności we wskazanym terminie jest niemożliwe również ze względu na procedury związane z uzyskaniem pozwolenia na budowę oraz wyboru wykonawcy robót budowlanych. Spółka poinformowała także, że jest w trakcie budowy nowej drogi startowej, a zakończenie prac budowlanych powinno nastąpić do 30 marca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 181 – 231, 305 – 366)

Ponadto, przedstawiciele ULC, w okresie objętym kontrolą, przeprowadzili w Spółce 2 audyty ochrony i 3 inspekcje ochrony, o których mowa w § 2 pkt 14 i 15 rozporządzenia w sprawie KPKJ. W wyniku przeprowadzonego w dniach 18 – 19 lipca 2011 r. audytu ochrony stwierdzono uchybienia w zakresie kontroli bezpieczeństwa i kontroli dostępu. Spółka opracowała program naprawczy, którego realizację przedstawiciele ULC sprawdzili podczas przeprowadzonej inspekcji ochrony w dniach 1 – 2 grudnia 2011 r., gdzie stwierdzono uchybienie dotyczące przeprowadzania kontroli manualnej. Spółka opracowała program naprawczy. Przeprowadzony w 2012 r. audyt ochrony wykazał uchybienia w zakresie kontroli bezpieczeństwa i kontroli dostępu. Spółka opracowała program naprawczy, którego realizację sprawdzono podczas inspekcji ochrony przeprowadzonej w dniach 7 – 10 maja 2013 r., gdzie stwierdzono uchybienia w zakresie kontroli dostępu i kontroli bezpieczeństwa, w tym kontroli manualnej. Spółka opracowała program naprawczy, którego realizację sprawdzono podczas kolejnej inspekcji ochrony, przeprowadzonej w dniach 27 – 28 czerwca 2013 r. Nie stwierdzono uchybień.

(dowód: akta kontroli str. 524 – 525)

3.2. W 2011 r. Delegatura NIK w Katowicach przeprowadziła w Spółce kontrolę w zakresie bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.²⁵ NIK pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, oceniła wówczas działalność Spółki. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: odbywania posiedzeń Zespołu Ochrony Lotniska w niepełnym składzie oraz przesyłanie Prezesowi ULC kopii protokołów z odbytych posiedzeń z opóźnieniem wynoszącym od 1 do 8 dni, niezapewnienia prawidłowego działania systemu identyfikacji numerów połączeń przychodzących (dwa aparaty telefoniczne nie identyfikowały numerów połączeń przychodzących), przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego w niepełnym składzie operatorów, tj. od jednego do dwóch,

²⁴ Termin usunięcia tej niezgodności wyznaczono na 12 kwietnia 2014 r.

²⁵ Wystąpienie pokontrolne z 18 listopada 2011 r. (znak: LKA-4101-18-01/2011/P/11/062).

podczas gdy zgodnie z wymogami powinno być co najmniej trzech operatorów, przeprowadzenia z opóźnieniem szkoleń z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym: specjalistycznych doskonalących, świadomości ochrony lotnictwa cywilnego oraz szkoleń kierunkowych, i złożenia egzaminu w formie ustnej zamiast pisemnej. W związku z tym NIK wniosła o:

- zapewnienie prawidłowej realizacji zadań przez Zespół Ochrony Lotniska, w tym odbywanie posiedzeń w pełnym składzie i terminowe przysyłanie sporządzonych z nich protokołów,
- uruchomienie systemu identyfikacji połączeń przychodzących we wszystkich aparatach telefonicznych, których numery podano do kontaktu ze Spółką,
- zorganizowanie kontroli bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego zgodnie z obowiązującymi wymogami,
- zapewnienie prawidłowej realizacji Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym prowadzenie szkoleń w wymaganych terminach i formach.

(dowód: akta kontroli str. 526 – 536)

Spółka zrealizowała wszystkie zalecenia pokontrolne NIK. Terminowo przesyłano Prezesowi ULC kopie protokołów z odbytych posiedzeń Zespołu Ochrony Lotniska, a o planowanych posiedzeniach Zespołu informowano wszystkich jego członków. Pismem z 13 grudnia 2011 r. Spółka przypomniła członkom Zespołu o obowiązku uczestniczenia w jego posiedzeniach. Wszystkie aparaty telefoniczne, obsługujące numery telefoniczne wskazane do kontaktowania się ze Spółką, identyfikowały numery przychodzące (niezastrzeżone). W wyniku przeprowadzonych w trakcie niniejszej kontroli oględzin ustalono, że przy każdym czynnym punkcie przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa z wykorzystaniem urządzenia rentgenowskiego znajdującym się w terminalu A i B znajdowało się jednocześnie po trzech operatorów kontroli bezpieczeństwa, co spełniało wymogi określone w § 43 ust. 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.²⁶ Informację w zakresie realizacji przez Spółkę szkoleń z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przedstawiono w pkt 2.3 wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 452 – 465, 523, 537 – 542)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym obszarze.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

²⁶ Dz. U. z 2012 r., poz. 912.

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 Delegatury NIK w Katowicach.

Katowice, dnia 11 września 2013 r.

Kontroler
Witold Wilk
specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

Dyrektor

.....