



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Poznaniu

LPO- 4101-14-01/2013  
P/13/080

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Poznaniu  
ul. Dożynkowa 9H, 61-662 Poznań  
T +48 61 655 62 00, F +48 61 655 62 01  
[lpo@nik.gov.pl](mailto:lpo@nik.gov.pl)

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/080 – Wydawanie dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym i wypełnianie obowiązków z nich wynikających
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	1. Joanna Kozak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 86124 z dnia 10 lipca 2013 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Zuzanna Kaźmierczak, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86123 z dnia 10 lipca 2013 r.  (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o. (dalej: Spółka lub Port)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mariusz Wiatrowski, Prezes Zarządu  (dowód: akta kontroli str. 6-19)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup> działalność Portu Lotniczego Poznań-Ławica sp. z o.o. w zakresie zapewnienia trwałej zdolności do bezpiecznego wykonywania działalności określonej w decyzjach administracyjnych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej również Prezes ULC lub Prezes Urzędu) .

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Podstawę powyższej oceny stanowi spełnianie przez Spółkę wymogów formalnych warunkujących uzyskanie zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego oraz certyfikatu lotniska. Stwierdzone nieprawidłowości polegały w szczególności na niezgłaszaniu zmian danych zawartych w decyzjach Prezesa ULC oraz niedostosowaniu instrukcji regulujących m.in. zasady bezpiecznego wykonywania działalności lotniczej do obowiązujących przepisów.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

### Opis stanu faktycznego

W latach 2011-2013 (do 30 sierpnia), Spółka jako zarządzający lotniskiem, posiadała wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego<sup>2</sup>, wymagane przepisem art. 173 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze<sup>3</sup> (dalej: Prawo lotnicze). Okres ważności przedmiotowego zezwolenia ustalono na 30 lat od daty jego wydania, tj. do dnia 24 czerwca 2034 r. Na dzień 30 sierpnia 2013 r., Spółka spełniała warunki formalne dla uzyskania zezwolenia, określone w art. 174 ust. 3 oraz 175 ust. 1 i 2 Prawa lotniczego oraz wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki

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

<sup>2</sup> Zezwolenie Nr ULC-LER-1-4020/AK/4/04/2 z dnia 24 czerwca 2004 r.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2002 r., poz. 933 ze zm.

Morskiej z dnia 20 lutego 2013 r. w sprawie dokumentów oraz informacji wymaganych przy ubieganiu się o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego<sup>4</sup> (dalej: rozporządzenie w sprawie zezwolenia na zarządzanie lotniskiem). Zarządzający posiadał dokumenty niezbędne do wydania stosownego zezwolenia, w tym m.in.: certyfikat lotniska, zatwierdzone sprawozdanie finansowe za ubiegły rok wraz z opinią biegłego rewidenta, dokumenty określające status prawny Spółki, zatwierdzony program ochrony oraz instrukcję operacyjną lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 16-49, 55-56, 175-177, 212-230, 493-501, 546-556 )

Zgodnie z wymogiem określonym w art. 175 ust. 7 pkt 2 Prawa lotniczego, Spółka informowała Prezesa ULC o dokonywanych w latach 2012-2013 zmianach wysokości kapitału zakładowego oraz struktury kapitałowej. Port terminowo przekazywał do ULC sprawozdania z działalności za lata 2011-2012 oraz sprawozdania finansowe za ten okres wraz z opinią biegłego rewidenta, wypełniając tym samym wymóg określony w art. 175 ust. 7 pkt 3 Prawa lotniczego.

Port wywiązywał się z obowiązku przekazywania na żądanie Prezesa ULC informacji i dokumentów istotnych dla działalności Spółki w latach następujących (zgodnie z postanowieniami posiadanego zezwolenia (pkt 11) oraz przepisów Prawa lotniczego<sup>5</sup>).

(dowód: akta kontroli str. 190-230, 249-269, 273-276, 279-299, 975)

Decyzją z dnia 30 maja 2008 r., Prezes ULC wydał Portowi certyfikat lotniska, z datą ważności do dnia 29 maja 2011 r. Następnie, w wyniku postępowania certyfikacyjnego przeprowadzonego w maju 2011 r., ważność certyfikatu przedłużono na maksymalny okres 3 lat (tj. na okres od 27 maja 2011 do 29 maja 2014). Zarządzający Portem, do wniosku z dnia 5 kwietnia 2011 r. o przedłużenie certyfikatu załączył m.in. regulamin organizacyjny Spółki, wykaz umów kooperacyjnych na świadczenie usług przez podmioty zewnętrzne oraz kopie polis ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (zgodnie z § 21 rozporządzenia w sprawie certyfikacji<sup>6</sup>), a także oświadczenie Zarządu Spółki o wdrożeniu przez służby lotniska oraz wykonawców i podwykonawców procedur wynikających z instrukcji operacyjnej lotniska (złożone na podstawie § 23 rozporządzenia w sprawie certyfikacji).

(dowód: akta kontroli str. 167-189, 300-367)

W strukturze organizacyjnej Spółki funkcjonował Pion Operacyjny, w ramach którego realizowane były zadania w zakresie operacji, bezpieczeństwa i ochrony, a także utrzymania infrastruktury lotniczej i pozalotniczej. W trakcie audytu certyfikacyjnego przeprowadzonego w maju 2011 r. audytorzy nie stwierdzili niezgodności kwalifikacji personelu Portu z obowiązującymi przepisami. Do 30 lipca 2013 r., osoby zajmujące stanowiska kierownicze w Pionie Operacyjnym nie utraciły posiadanych kwalifikacji, a kompetencje nowo zatrudnionych (zmiany na 4 stanowiskach) spełniały wymagania określone w przepisach (dot. m.in. osób zajmujących stanowisko komendanta lotniczej służby ratowniczo-gaśniczej, komendanta straży ochrony lotniska i kierownika lotniskowego zespołu ratowniczo-medycznego).

(dowód: akta kontroli str. 307-308, 346-362, 383-432)

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 275.

<sup>5</sup> Art. 175 ust. 7 pkt 2 w brzmieniu obowiązującym do 18 września 2011 r. oraz aktualnie z art. 175 ust. 7 pkt 3.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji w lotnictwie cywilnym (Dz.U. z 2003 r. Nr 146, poz. 1421 ze zm.).

Zarządzający Portem, od momentu uzyskania certyfikatu aktualizował regulamin organizacyjny, dostosowując jego zapisy do obowiązujących przepisów prawa, w tym m.in. w zakresie informacji niejawnych, przejęcia zadań od Straży Granicznej, a także udzielania pierwszej pomocy lub podjęcia medycznych działań ratowniczych na lotnisku. W dokumencie wprowadzono również zmiany mające na celu poprawę efektywności realizowanych zadań przez poszczególne komórki i osoby funkcyjne, a także usprawnienie organizacji pracy. Kontrole ULC nie stwierdzały niezgodności w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 346-362, 407-423, 706-773)

Spółka zapewniła trwałość świadczenia usług przez podmioty zewnętrzne, deklarowanych na etapie wydawania certyfikatu. Od 1 kwietnia 2013 r., wprowadzono regulamin użytkownika Portu dla agentów obsługi naziemnej oraz podmiotów wykonujących własną obsługę naziemną, na podstawie którego wprowadzono cennik opłat za korzystanie ze scentralizowanej infrastruktury oraz urządzeń i instalacji lotniska.

Zarządzający Portem zawierał umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną działalnością związaną z zarządzaniem lotniskiem.

(dowód: akta kontroli str. 80-129, 178-189, 231-242, 441-458)

W dniu złożenia wniosku o przedłużenie certyfikatu, Spółka posiadała zatwierdzone instrukcje wewnętrzne tj.: Program ochrony Lotniska Poznań-Ławica przed aktami bezprawnej ingerencji z 2010 r. (dalej Program ochrony) oraz Instrukcję operacyjną lotniska - wydanie II z 15 maja 2008 r. (dalej INOP), której załącznikami były Instrukcja bezpieczeństwa pożarowego (dalej IBP) i Plan działania w sytuacjach zagrożenia (dalej PDSZ). Audytorzy ULC, oceniając INOP, stwierdzili m.in. brak procedur urządzenia i utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego, podejścia do lądowania i odlotu, uwzględniających lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska oraz zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

W ramach realizacji zatwierdzonego przez ULC programu naprawczego, Port przygotował nową wersję INOP (z 15 kwietnia 2012 r.), uwzględniającą wskazane w trakcie procesu certyfikacji niezgodności. Dokument został zatwierdzony przez Prezesa ULC w dniu 5 listopada 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 178, 343-362, 470-481, 484-494, 546-556, 641-654)

Zgodnie z § 23 rozporządzenia w sprawie certyfikacji, warunkiem przystąpienia do etapu testów praktycznych było m.in. pełne zakończenie etapu oceny i zatwierdzania instrukcji wykonawczych. ULC, w dniu 9 maja 2011 r., przystąpił do etapu testów praktycznych w sytuacji, gdy zarówno IBP jak i PDSZ nie poddano procesowi odrębnego zatwierdzenia (stanowiły załączniki do INOP). O ich zatwierdzenie Spółka wystąpiła pismem z dnia 6 maja 2011 r., tj. w trakcie procesu certyfikacji. Instrukcje zostały zatwierdzone przez Prezesa ULC w dniach 18 i 25 maja 2011 r., a więc przed przedłużeniem ważności certyfikatu.

W trakcie kontroli w zakresie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, przeprowadzonej przez ULC w styczniu 2012 r., inspektorzy nie stwierdzili niezgodności w zakresie IBP. Potwierdzili zrealizowanie wymogu odrębnego zatwierdzenia instrukcji.

(dowód: akta kontroli str. 300-304, 343-345, 466-469, 492, 962-966)

Spółka przekazywała do zatwierdzenia lub informowała Prezesa ULC o zmianach w Programie ochrony, niezwłocznie po ich wprowadzeniu. Służby lotniska, właściwe instytucje (m.in. Policja, Straż Graniczna, Urząd Celny) oraz osoby funkcyjne zawiadamiano o modyfikacji i aktualizacji treści dokumentu. Port umożliwił kooperantom zapoznanie się z Programem ochrony w zakresie niezbędnym do prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej na lub poza terenem lotniska, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych, zwracając się jednocześnie o udostępnienie programów ochrony tychże podmiotów. Spółka udostępniała podmiotom funkcjonującym na lotnisku, a także pracownikom Portu Instrukcję operacyjną.

(dowód: akta kontroli str. 537-588, 592-602, 785-789, 797-803, 861-870, 943-951)

Według ustaleń kontroli ULC<sup>7</sup> oraz kontroli NIK<sup>8</sup> przeprowadzonych w Spółce, na etapie procesu certyfikacji (kwiecień-maj 2011 r.) oraz bezpośrednio po uzyskaniu certyfikatu (czerwiec 2011 r.), część pracowników Spółki nie była przeszkolona w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Kontrola NIK przeprowadzona w Spółce w 2011 r., wykazała m.in. że żaden spośród 10 pracowników Portu Lotniczego (zatrudnionych po 19 sierpnia 2009 r.), wykonujących zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego, nie ukończył - w terminie 9 miesięcy od dnia zatrudnienia lub pełnienia funkcji (§ 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego<sup>9</sup>, dalej rozporządzenie o Krajowym Programie Szkolenia) - obowiązkowego szkolenia kierunkowego. Szkolenie kierunkowe, z należytą częstotliwością, określoną w § 10 rozporządzenia o Krajowym Programie Szkolenia, odbyło jedynie 2,44% pracowników Spółki wykonujących zadania związane z ochroną lotniska (pracownicy zaliczeni do kategorii 1, 2, 3, 4, 6, według ww. rozporządzenia o Krajowym Programie Szkolenia).

(dowód: akta kontroli str. 363-367, 603-604)

Zgodnie z wnioskiem pokontrolnym NIK oraz zaleceniami ULC, Spółka podjęła działania w celu zapewnienia realizacji obowiązków wynikających z Krajowego Programu Szkolenia. Wszyscy z objętych sprawdzeniem, w toku niniejszej kontroli NIK, pracowników Spółki (łącznie 48 osób, w tym pracownicy – funkcjonariusze lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej, zespołu dyżurnych operacyjnych, straży ochrony lotniska oraz zespołów energetyki, utrzymania lotniska i terminali), odbyli wymagane dla nich, określone w § 8 i § 9 rozporządzenia o Krajowym Programie Szkolenia, rodzaje szkoleń (świadomości ochrony lotniska, kierunkowe, specjalistyczne podstawowe i doskonalące).

Ponadto, zgodnie z zaleceniami ULC, pracownicy Portu Lotniczego zostali przeszkoleni z zakresu zagrożeń ze strony ożywionej przyrody (zespół dyżurnych operacyjnych), kontroli manualnej (straż ochrony lotniska – funkcjonariusze Państwowej Straży Granicznej) oraz poruszania się pieszych i pojazdów na terenie Portu Lotniczego Poznań-Ławica (szkolenie podstawowe i przypominające).

(dowód: akta kontroli str. 603-604)

<sup>7</sup> Kompleksowa kontrola ULC przeprowadzona w Spółce w dniach 23-25 maja 2011 r.

<sup>8</sup> Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu, przeprowadziła w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica sp. z o.o., w okresie od 20 czerwca 2011 r. do 31 października 2011 r., kontrolę (nr P/11/062) w zakresie ochrony i bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej. W ramach tej kontroli, sprawdzaniem objęto m.in. realizację Krajowego Programu Szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego przez Spółkę. Stan faktyczny w tym zakresie NIK przedstawiła w protokole kontroli, a ocenę kontrolowanej działalności - w wystąpieniu pokontrolnym z 29 listopada 2011 r. (LPO-4101-15-01/2011) - vide: [www.nik.gov.pl/kontrola](http://www.nik.gov.pl/kontrola).

<sup>9</sup> Dz. U. Nr 122, poz. 1011.

W latach 2011-2013 (do 31 sierpnia), w Spółce nie przeprowadzono audytu wewnętrznego lub kontroli wewnętrznej w zakresie spełniania warunków prowadzenia działalności, określonych w decyzjach administracyjnych wydanych przez Prezesa ULC. Spowodowane to było, według Prezesa Spółki, m.in. częstotliwością kontroli i audytów ULC (w tym audyt certyfikacyjny) w przedmiotowym zakresie oraz realizacją programów naprawczych, w celu usunięcia stwierdzonych przez ULC niezgodności. Ponadto, od 2009 r.<sup>10</sup> poszczególne komórki organizacyjne Spółki zobowiązane były do sporządzania raportów z realizacji obowiązków zawartych w zezwoleniu na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem. Audyt wewnętrzny w zakresie oceny wywiązywania się Spółki z obowiązków w związku z realizacją szczegółowych warunków wykonywania działalności, zawartych w zezwoleniu na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego Poznań-Ławica, uwzględniono w planie audytów na marzec 2013 r. Audyt nie został jednak przeprowadzony z powodu, jak wyjaśnił Prezes Spółki, m.in. wydłużenia się czasu realizacji innych zadań audytowych.

(dowód: akta kontroli str. 605-634)

Urząd Lotnictwa Cywilnego, w latach 2011-2013 (do 29 sierpnia), przeprowadził w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica łącznie 17 kontroli lub audytów. Były to zarówno kontrole (audyty) przeprowadzone w ramach procesu certyfikacji, inspekcje i testy ochrony przeprowadzone przez audytorów kontroli jakości, jak i kontrole okresowe, mające na celu sprawdzenie, czy zarządzający lotniskiem nadal spełniał ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne dla wydania i utrzymania ważności certyfikatu.

NIK sprawdzeniem objęła realizację zaleceń i wniosków skierowanych przez ULC do Spółki w związku z 7 kontrolami (2 z 2011 r., 3 z 2012 r. i 2 z 2013 r.), w zakresie spełniania przez Spółkę wymagań odpowiednich dla zarządzającego lotniskiem, w tym audyt certyfikacyjny przeprowadzony w 2011 r. Stwierdzone przez ULC w toku tych kontroli i audytów niezgodności, spowodowały konieczność opracowania przez Spółkę 5 programów korygujących (w rozumieniu § 43 rozporządzenia w sprawie certyfikacji). Prezes ULC zaakceptował opracowane przez Spółkę programy korygujące, w tym propozycje działań naprawczych oraz terminy ich realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 635-640, 655-773, 783-784)

W ocenie NIK, Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o. realizował założenia programów korygujących, a o podjętych działaniach informował Prezesa ULC.

Spośród 59 niezgodności stwierdzonych przez ULC w procesie certyfikacji (sklasyfikowanych przez ULC jako poważne, jednak nie powodujące bezpośredniego zagrożenia dla wykonywania operacji lotniczych), do dnia 18 lipca 2013 r., Spółka usunęła 44. Pozostałe niezgodności ([...] <sup>11</sup>) w toku kontroli NIK były w trakcie realizacji, a zatwierdzony przez Prezesa ULC termin ich usunięcia, dotychczas nie upłynął (stan na 9 września 2013 r.).

W grudniu 2011 r., zespół audytorski ULC dokonał sprawdzenia realizacji zaleceń przeprowadzonego w ramach procesu certyfikacji audytu ochrony Portu Lotniczego Poznań-Ławica oraz audytu ochrony przeprowadzonego w ramach nadania statutu zarejestrowanego agenta (audyt z 11 marca 2011 r.). Opracowane przez Spółkę po

<sup>10</sup> Na podstawie Uchwały nr 46/2009 Zarządu Spółki z dnia 27 listopada 2009 r., zmieniona Uchwałą nr 291/2012 z dnia 28 grudnia 2012 r. i Uchwałą nr 22/2013 z dnia 29 stycznia 2013 r.

<sup>11</sup> Art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.).

ww. audytach programy naprawcze (z dnia 8 kwietnia 2011 r. i 27 czerwca 2011 r.) zostały, w ocenie audytorów ULC, zrealizowane.

(dowód: akta kontroli str. 175-177, 343-362, 641-654, 719-722)

Spółka zrealizowała wnioski pokontrolne NIK sformułowane po kontroli „Bezpieczeństwo cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej”, przeprowadzonej w 2011 roku.

(dowód: akta kontroli str. 785-805)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Zarządzający nie poinformował Prezesa ULC o zmianach wysokości kapitału zakładowego Spółki oraz struktury kapitałowej, dokonanych na podstawie wpisów w KRS z dnia 21 sierpnia 2009 r. (obowiązujący do 8 maja 2011 r.) oraz z dnia 9 maja 2011 r., pomimo obowiązku w tym zakresie, wynikającego z art. 175 ust. 7 pkt 2 Prawa lotniczego (w brzmieniu obowiązującym do 18 września 2011 r.) oraz pkt 16 posiadanego zezwolenia na zarządzanie lotniskiem.

Przyczyną nieprawidłowości według Kierownik Biura Zarządu oraz Prezesa Portu był fakt niedopatrzenia się ciężących na Spółce obowiązków w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 35-45, 840-844, 627-634, 972-975)

2. W latach 2011-2012 (do 27 grudnia), podział odpowiedzialności służbowej oraz zakresów obowiązków w związku z realizacją szczegółowych warunków wykonywania działalności zawartych w zezwoleniu na zarządzanie lotniskiem, nie odpowiadał faktycznej organizacji Spółki. Realizacja zadań wynikających z posiadanego zezwolenia na zarządzanie lotniskiem była w tym czasie przypisana<sup>12</sup> komórkom, które nie występowały w strukturze organizacyjnej Spółki lub niezgodnie z zakresem ich czynności wynikającym z obowiązującego regulaminu organizacyjnego<sup>13</sup>.

Roczne raporty składane do Biura Zarządu z realizacji ww. zadań przez Dział Utrzymania były niekompletne - nie zawierały informacji na temat prowadzonej korespondencji z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, wymaganej na podstawie § 1 ust. 3 i 4 uchwały w sprawie podziału odpowiedzialności służbowej.

Niektóre z komórek organizacyjnych Spółki (np. w 2012 r. Dział Marketingu i Siatki Połączeń, Dział Operacji i Bezpieczeństwa, Dział Handlu czy w 2013 r. Dział Administracji, stanowisko ds. kontroli wewnętrznej i audytu, Straż Ochrony Lotniska), przekazywały przedmiotowe raporty po terminie wynikającym z § 1 ust. 4 uchwały, tj. po 31 stycznia roku następnego lub wcale ich nie przekazały (Lotnicza Służba Ratowniczo-Gaśnicza (LSRG) nie przekazała w 2012 r. raportu z realizacji zadań wynikających z pkt 17 zezwolenia), pomimo

<sup>12</sup> Na podstawie Uchwały nr 46/2009 Zarządu Portu Lotniczego Poznań-Ławica sp. z o.o. z dnia 27 listopada 2009 r. w sprawie podziału odpowiedzialności służbowej oraz zakresów obowiązków w związku z realizacją szczegółowych warunków wykonywania działalności zawartych w Zezwoleniu na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku Publicznego Poznań-Ławica zmieniona Uchwałą nr 291/2012 z dnia 28 grudnia 2012 r. i Uchwałą nr 22/2013 z dnia 29 stycznia 2013 r. (dalej: uchwała w sprawie podziału odpowiedzialności służbowej).

<sup>13</sup> określonej na podstawie uchwały nr 69/2010 Zarządu Portu Lotniczego Poznań-Ławica sp. z o.o. z dnia 30 lipca 2010 r. w sprawie ustalenia nowego Regulaminu Organizacyjnego Portu Lotniczego Poznań-Ławica sp. z o.o. ze zm. Przepisanie odpowiedzialności za realizację poszczególnych zadań określonych w zezwoleniu na zarządzanie lotniskiem zostało dostosowane do struktury i zadań komórek organizacyjnych Spółki na podstawie uchwały nr 291/2012 z dnia 28 grudnia 2012 r.

przypisania kierownikom tychże komórek odpowiedzialności za sporządzanie przedmiotowych raportów na podstawie załącznika do uchwały.

(dowód: akta kontroli str. 383-420, 608-626, 806-839)

Według Kierownik Biura Zarządu, pomimo zmiany struktury organizacyjnej, zadania związane z ww. raportowaniem były realizowane w ramach tych samych pionów, a uchwała nie określała formy składania raportu. Kierownik, z uwagi na konieczność terminowej realizacji innych zadań niecierpiących zwłoki, dopuszczała do składania ustnego raportu a następnie, w późniejszym terminie, do jego uzupełnienia w formie pisemnej. Pisemny raport LSRG nie został przekazany z uwagi na zmiany kadrowe oraz absencję chorobową komendanta. Zdaniem Kierownik, w przypadku nieprzewodzenia korespondencji z ULC w zakresie realizacji warunków prowadzenia działalności wynikającej z zezwolenia na zarządzanie lotniskiem, informacja tego rodzaju mogła nie zostać zawarta w raporcie.

NIK zauważa, że zastosowane w § 1 pkt 4 uchwały stwierdzenie o obowiązku „sporządzenia i przekazania” raportu wskazuje jednoznacznie na konieczność zastosowania formy pisemnej. Co więcej, w dniu 6 lutego 2013 r., Kierownik Biura Zarządu wystosowała informację do komórek organizacyjnych, które nie przedłożyły przedmiotowego raportu przypominające o obowiązkach wynikających z przedmiotowej uchwały. Fakt przypisania odpowiedzialności za realizację szczegółowych warunków kierownikom poszczególnych komórek organizacyjnych funkcjonujących w ramach Pionu, a także wskazana w uchwale konieczność dostosowania ich kart stanowisk pracy do tejże odpowiedzialności wyraźnie wskazuje, że nie pozostaje bez znaczenia, która komórka odpowiada za realizację poszczególnych zadań. Absencja chorobowa i zmiany kadrowe również nie uzasadniają braku realizacji zadań wynikających z przedmiotowej uchwały. Z żadnego zapisu uchwały nie wynika również fakt zwolnienia ze sporządzania i przekazywania raportów w przypadku nieprzewodzenia korespondencji z ULC.

(dowód: akta kontroli str. 840-844)

3. Instrukcja operacyjna lotniska (wydanie z kwietnia 2012 r.) w części dot. składu Zespołu Ochrony i Ułatwień Lotniska, była – według stanu na 20 lipca 2013 r. – nieaktualna. Obowiązek zapewnienia jej aktualności wynikał z pkt. 9 posiadanego zezwolenia oraz pkt. 6.4. części organizacyjnej Instrukcji. Aktualny skład zespołu został ustalony na podstawie uchwały nr 92/2013 Zarządu Portu Lotniczego Poznań-Ławica sp. z o.o. z dnia 7 maja 2013 r. w sprawie powołania Zespołu Ochrony i Ułatwień Lotniska oraz ustalenia Regulaminu Zespołu Ochrony i Ułatwień Lotniska.

W trakcie kontroli NIK, w dniu 6 września 2013 r., Spółka wystąpiła do Prezesa ULC o zatwierdzenie przedmiotowej zmiany.

(dowód: akta kontroli str. 493-505, 849-863, 866, 874-879)

4. Do dnia 3 kwietnia 2013 r.<sup>14</sup>, Spółka nie dostosowała planu działania w sytuacji zagrożenia (wydania z 2008 r., obowiązującego również w 2011 r.) do

---

<sup>14</sup> Od dnia 4 kwietnia 2013 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. z 2013 r. poz. 421) znoszące obowiązek zatwierdzania PDSZ przez Prezesa ULC a od dnia 24 kwietnia 2013 r. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz.U. z 2013 r. poz. 487), zgodnie z którym Porty mają obowiązek uwzględnić postanowienia rozporządzenia do końca 2014 r.



obowiązujących przepisów. Obowiązek aktualizacji instrukcji, w razie potrzeby, przynajmniej raz w roku, wynikał z § 12 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych<sup>15</sup>, na co na etapie certyfikacji zwracał uwagę ULC. Według Urzędu, PDSZ nie był aktualizowany od 2008 r. Obowiązek aktualizacji instrukcji wynikał również z posiadanego zezwolenia na zarządzanie lotniskiem (pkt 9).

W czerwcu 2012 r., ULC odmówił zatwierdzenia przedłożonego projektu PDSZ (z marca 2012) z uwagi na fakt, iż zdaniem Urzędu, dokument ten zawierał szereg uchybień formalnych i merytorycznych. Powołano się m.in. na niezgodności wskazane na etapie certyfikacji (np. o nr 32 - brak mapy lotniska w skali 1:25000 lub większej z zaznaczonym rejonem operacyjnym, kierunkami podejścia i wznoszenia, strefami dla lotów, rejonami koncentracji itp.).

(dowód: akta kontroli str. 57-61, 141-143, 328-329, 343-362)

Przyczynami braku aktualizacji dokumentu były, według Dyrektora ds. Operacyjnych, m.in. zmiany kadrowe na stanowisku komendanta LSRG, przeprowadzane z udziałem podmiotów zewnętrznych ćwiczenia i spotkania uzgodnieniowe oraz obsługa Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA-EURO 2012.

W opinii NIK, wskazane przyczyny nie uzasadniają braku aktualizacji PDSZ, tym bardziej, że Spółka, opracowując dokument po audycie certyfikacyjnym nie uwzględniła wszystkich uwag wskazanych przez audytorów. Co więcej, Port nie ustosunkował się do uwag ULC dotyczących przedłożonego projektu instrukcji sformułowanych w piśmie z dnia 18 czerwca 2012 r. W konsekwencji, prace związane z aktualizacją PDSZ zbiegły się z terminem wejścia w życie nowego rozporządzenia i koniecznością dostosowania dokumentu do nowych wymogów.

(dowód: akta kontroli str. 141-143, 175-177, 328-329, 467-468, 703, 861-863, 871-872, 880-942, 960-961)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

1. Na podstawie wpisu w KRS, dokonanego w dniu 10 lutego 2012 r., podwyższeniu uległ kapitał zakładowy Spółki oraz jej struktura kapitałowa, w taki sposób, że jeden z trzech wspólników<sup>16</sup> - Miasto Poznań, przekroczył próg 33% udziałów określony w przepisach art. 64 ustawy Prawo lotnicze. W piśmie z dnia 21 października 2011 r., Spółka otrzymała stanowisko Urzędu Lotnictwa Cywilnego<sup>17</sup>, w którym Urząd wskazał, że po zmianie przepisów lotniczych, adresatem zawiadomień o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego nie jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, lecz Minister Infrastruktury. Ponadto wskazano, że na Zarządzających lotniskiem nadal ciąży obowiązek informowania Prezesa ULC o zaistniałych zmianach danych, po ich wystąpieniu. Powołując się na ww. stanowisko, Spółka, pismem z dnia 23 lutego 2012 r. poinformowała Prezesa ULC o zmianie wysokości kapitału zakładowego i struktury kapitałowej. Przyjęto bowiem, że Urząd nie oczekuje poinformowania o zamiarze dokonania przedmiotowych zmian. Z uwagi na fakt uznania się przez ULC za niewłaściwego adresata ww. pisma, Spółka prowadziła korespondencję w celu wyjaśnienia przedmiotowej kwestii. NIK zauważa, że zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 175 ust. 7 pkt 7 ustawy Prawo lotnicze, do obowiązków zarządzającego lotniskiem nadal należy informowanie Prezesa ULC,

<sup>15</sup> Dz.U. z 2005 r. Nr 197, poz. 1634 ze zm.

<sup>16</sup> Wspólnikami Spółki w okresie objętym kontrolą byli: Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie, Miasto Poznań oraz Województwo Wielkopolskie.

<sup>17</sup> Wyrażone w piśmie z dnia 21 października 2011 r. znak ULC-LER-1/4020-0026/01/11

z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów o których mowa w art. 64 i 64a ustawy Prawo lotnicze. Przekazanie informacji o dokonaniu zmiany w strukturze kapitałowej stanowi zaś realizację wymogu określonego w art. 175 ust. 7 pkt 2 tejże ustawy, czyli wymogu informowania o zmianie danych zawartych w decyzjach administracyjnych wydawanych przez Prezesa a dotyczących konkretnego podmiotu.

(dowód: akta kontroli str. 247-258, 270-278, 840-844)

2. Od dnia 1 lutego 2012 r., na stanowisku kierownika podzespołu ruchu lotniczego naziemnego została zatrudniona osoba z wykształceniem średnim (technik pożarnictwa), podczas gdy według wymagań określonych dla stanowisk kierowniczych (art. 15 zakładowego układu zbiorowego pracy), osoba zatrudniona na tym stanowisku powinna posiadać wykształcenie wyższe. W karcie stanowiska pracy wskazano natomiast, że na przedmiotowym stanowisku niezbędne jest posiadanie wykształcenia średniego. Z uwagi na fakt, iż żaden z pracowników podzespołu ruchu lotniczego naziemnego nie posiadał wykształcenia wyższego, pracodawca uznał, że na przedmiotowym stanowisku w większym stopniu przydatne będą ukończone specjalistyczne kursy i zdobyte dzięki nim kwalifikacje. NIK zwraca jednak uwagę na rozbieżność w tym zakresie pomiędzy postanowieniami obowiązującego układu zbiorowego pracy, kartą stanowiska pracy i posiadanym przez pracownika wykształceniem.

(dowód: akta kontroli str. 426-432, 436-437)

3. Pomimo wdrożenia przez Port działań korygujących, ULC stwierdzał w kolejnych audytach występowanie powtarzających się niezgodności w eksploatacji i utrzymaniu lotniska oraz zdolności do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. [...] <sup>18</sup>.

W sierpniu 2013 r., audytorzy ULC nie stwierdzili występowania w Porcie żadnej z ww. niezgodności.

(dowód: akta kontroli str. 783-784)

## IV. Wniosek

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>19</sup>, wnosi o terminowe sporządzanie i przekazywanie kompletnych raportów wynikających z uchwały w sprawie zezwolenia na zarządzanie lotniskiem.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

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 Poznaniu.

<sup>18</sup> Art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.).

<sup>19</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Poznań, dnia 30 września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy

Dyrektor

Joanna Kozak  
doradca ekonomiczny

z up. Grzegorz Malesiński  
Wicedyrektor

Zuzanna Kaźmierczak  
inspektor kontroli państwowej