



**Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Rzeszowie**

Rzeszów, dnia            grudnia 2011 r.

**Pan  
Stanisław Nowak  
Prezes Zarządu  
Portu Lotniczego  
„Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o.**

LRZ-4101-09-01/2011  
P/11/062

Na podstawie art. 2 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. *o Najwyższej Izbie Kontroli* (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.) zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie skontrolowała działalność Portu Lotniczego „Rzeszów – Jasionka”, Spółka z o.o. w latach 2009 – 2011 r. w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, w tym przede wszystkim zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 4 listopada 2011 r. Najwyższa Izba Kontroli ma podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze

**WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

**Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Portu Lotniczego w obszarze objętym kontrolą, mimo stwierdzonych nieprawidłowości.**

**1.** Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia pod względem legalności realizację przez Port Lotniczy obowiązków określonych w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego (dalej KPOLC), dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawną ingerencją.

W kontroli ustalono, że Zarząd Portu Lotniczego:

- opracował i wprowadził do stosowania 14 kwietnia 2010 r. „Programu Ochrony Lotniska Rzeszów oraz Agenta Obsługi Naziemnej w PL RZE przed aktami bezprawnej ingerencji” wraz z aneksem Nr 1 z 10 czerwca 2010 r. i uzyskał zatwierdzenie wprowadzonych zmian przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej ULC),
- stosownie do treści art. 7 ust. 1. ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. *o ochronie osób i mienia* (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 ze zm.) opracował i wprowadził do stosowania Plan Ochrony Portu Lotniczego „Rzeszów –Jasionka”,
- sporządzał i terminowo przekazywał Prezesowi ULC wymagane postanowieniem § 2 ust. 1 pkt 9 lit. p KPOLC roczne sprawozdania ze stanu ochrony lotniska,
- prowadził i rzetelnie dokumentował bieżącą ocenę stanu zagrożenia podmiotu, wymaganą postanowieniem § 2 ust. 1 pkt 9 lit. o KPOLC,
- stworzył podmiotom prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą na terenie lotniska, stosownie do postanowień § 2 ust. 1 pkt 9 lit. f KPOLC, warunki do zapoznania się z obowiązującym w Porcie Lotniczym programem ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji i udokumentował zapoznanie zainteresowanych podmiotów z tym programem,
- zapewnił koordynację działań i współdziałanie ze Strażą Graniczną i Policją, stosownie do postanowień § 2 ust. 1 pkt 9 lit. b KPOLC, w celu realizacji ochrony lotnictwa cywilnego w Porcie Lotniczym w sposób zgodny z KPOLC i programem ochrony lotniska. Zakres tych działań udokumentowany został w zawartych porozumieniach, które z powodzeniem były realizowane w praktycznym działaniu,
- wyznaczył, w sposób zgodny z § 8 ust. 1 i 2 KPOLC, strefy zastrzeżone lotniska i części krytyczne tych stref oraz wyznaczył przejścia ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej. Zapewnił również skuteczną ochronę, patrołowanie i kontrolowanie wyznaczonych stref i przejść pomiędzy strefami,
- wyznaczył, stosownie do postanowień § 2 ust. 1 pkt 9 lit. a KPOLC, osobę odpowiedzialną za ochronę lotniska i szkolenie osób zatrudnionych na lotnisku. Osoba ta posiadała poświadczenie bezpieczeństwa, które upoważniało do dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „poufne” oraz poświadczenie bezpieczeństwa upoważniające do dostępu do informacji niejawnych Unii Europejskiej oznaczonych klauzulą „confidentiel”. Aktualne dane osobowe i teleadresowe tego pracownika zostały przekazane Prezesowi ULC,

- opracował i wdrożył wymaganą postanowieniem § 2 ust. 1 pkt 9 lit. l KPOLC instrukcję przepustkową dla osób i pojazdów,
- wyposażył, stosownie do wymogu określonego w § 2 ust. 1 pkt 9 lit. q KPOLC, aparaty telefoniczne, których numery wskazane były do kontaktowania się z zarządzającym lotniskiem, w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących. Centrala telefoniczna Portu Lotniczego wyposażona jest w rejestrator wszystkich połączeń przychodzących, a pojemność dysku - 20 GB - pozwala na zachowanie danych przez okres co najmniej 2 lat,
- zapewnił właściwe oświetlenie płyty postojowej samolotów i płyty do ich odladzania,
- zapewnił ochronę systemów elektronicznych i teleinformatycznych na terenie lotniska.

2. W kontroli ustalono, że Port Lotniczy rzetelnie wypełnił obowiązek powołania Zespołu Ochrony Lotniska (dalej ZOL), określony postanowieniem § 4 ust. 1 KPOLC. Spółka zapewniła funkcjonowanie ZOL w składzie określonym postanowieniami § 4 ust. 2 i 3 KPOLC. Jego posiedzenia były protokołowane, a treść protokołów przekazywana była do ULC.

3. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie realizację zadań dotyczących zapewnienia bezpośredniej ochrony Portu Lotniczego oraz podmiotów korzystających z terenu lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji. W tym celu w Porcie Lotniczym, stosownie do przepisu § 6 ust. 1 KPOLC utworzono Służbę Ochrony Lotniska (dalej SOL), zatrudniono w jej szeregach 50 osób, które posiadały stosowne licencje pracowników ochrony fizycznej lub licencję pracownika zabezpieczenia technicznego, a także certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, wydany przez Prezesa ULC. Osoby te były wpisane na prowadzoną przez Prezesa ULC listę operatorów kontroli bezpieczeństwa.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia również realizację przez SOL zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa oraz kontrolą dostępu w Porcie Lotniczym.

Przeprowadzone w toku kontroli oględziny nie wykazały nieprawidłowości w żadnym z obszarów objętych kontrolą NIK.

4. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sprawowanie w Porcie Lotniczym nadzoru nad realizacją zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa i kontrolą dostępu. Stwierdzono, że w Porcie Lotniczym właściwie uregulowano czynności realizowane przez pracowników SOL w zakresie kontroli bezpieczeństwa osób, bagażu i pojazdów, kontroli dostępu osób do określonych stref lotniska oraz kontroli bezpieczeństwa przedmiotów przenoszonych przez granicę strefy zastrzeżonej. Port Lotniczy wprowadził również obowiązek indywidualnego

logowania się pracowników SOL na każdym ze stanowisk kontroli bezpieczeństwa, wyposażonym w urządzenia rentgenowskie typu Heimann.

**5.** NIK pozytywnie z uchybieniami ocenia realizację przez Port Lotniczy zadań związanych z organizacją i przeprowadzaniem wewnętrznych audytów ochrony Portu Lotniczego przed aktami bezprawnej ingerencji.

W kontroli ustalono, że Prezes Zarządu wyznaczył, w porozumieniu z Prezesem ULC, stosownie do postanowień § 6 pkt 5 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie *Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego* (Dz. U. Nr 25 poz. 208), trzech wewnętrznych audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony Portu Lotniczego, którzy spełniali wymagania określone § 11 ust. 1 rozporządzenia.

Według dyspozycji § 27 ust. 2 w/w rozporządzenia - zarządzający podmiotem prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą określa kwalifikacje wewnętrznych audytorów kontroli jakości.

W kontroli ustalono, że zarządzający Portem Lotniczym nie określił kwalifikacji wewnętrznych audytorów kontroli jakości.

W okresie objętym kontrolą częstotliwość przeprowadzanych w Porcie Lotniczym audytów ochrony, inspekcji ochrony, testów i ćwiczeń zgodna była z dyspozycją § 29 ust. 1 rozporządzenia. Port Lotniczy przestrzegał również określonego w § 6 pkt 5 lit. d rozporządzenia obowiązku przekazywania Prezesowi ULC rocznych sprawozdań z przeprowadzanych audytów.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości sporządzane były „Programy naprawcze” które wysyłane były do Prezesa ULC, a po ich zatwierdzeniu wprowadzane do realizacji. Wszystkie sporządzone „Programy naprawcze” zatwierdzone zostały przez Prezesa ULC bez uwag.

W wyniku przeprowadzonych audytów nie ujawniono nieprawidłowości mających istotny wpływ na zapewnienie ochrony w Porcie Lotniczym.

**6.** W kontroli ustalono, że Zarządzający Lotniskiem nie dopełnił obowiązku wynikającego z postanowień § 34 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie *Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego* (Dz. U. Nr 122, poz. 1011) w zakresie zaliczenia szkoleń kierunkowych przez pracowników wszystkich kategorii wyszczególnionych w § 5 w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, tj. do dnia 19 sierpnia 2010 r.

Według dyspozycji § 34 ust. 2 rozporządzenia osoby, które nie odbędą szkoleń kierunkowych nie mogą wykonywać zadań związanych z ochroną lotnictwa cywilnego do czasu ich zaliczenia.

Wyjaśnienie Prezesa Zarządu, że wewnętrzny koordynator szkolenia przebywa na urlopie wychowawczym nie tłumaczy w ocenie Najwyższej Izby Kontroli powstania opisanej nieprawidłowości.

W kontroli ustalono, że Zarządzający nie opracował procedur nadzorczo-kontrolnych nad realizacją szkoleń kierunkowych, określonych w § 10. Zarządzający nie opracował również procedur kontroli i nadzoru nad realizacją szkoleń specjalistycznych określonych w § 8 pkt 3 rozporządzenia.

Szkolenie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego prowadzone było przez Zarządzającego Lotniskiem we własnym zakresie na podstawie zatwierdzonego przez Prezesa ULC programu szkolenia. Przedmiotowy program został uzgodniony zgodnie z § 24 ust. 3 rozporządzenia z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Zarządzający lotniskiem opracował Program szkolenia kierunkowego Moduł 1 – metody i środki ochrony lotniska i uzyskał zatwierdzenie Programu przez Prezesa ULC.

Realizacja szkoleń w kat. 4 odbywała się poprzez delegowanie pracowników na szkolenia do ośrodka szkoleniowego w Warszawie firmy SPRINT AIR Sp. z o.o.

7. Kontrola wykazała, że Port Lotniczy rzetelnie wywiązywał się z obowiązku utrzymania w sprawności technicznej lotniskowych pomocy nawigacyjnych. Rzetelnie sprawowany był również nadzór nad ich funkcjonowaniem. W szczególności dotyczyło to pomocy nawigacyjnych, służących zapewnieniu bezpieczeństwa w trakcie realizacji operacji lotniczych, w tym: oświetlenia dróg startowych i kołowania, świateł podejścia do lądowania. Zarządzający lotniskiem dysponował stosownymi raportami dokumentującymi wyniki przywołanych wyżej kontroli.

Port Lotniczy opracował „Plan Generalny”, który obejmował analizę ówczesnej infrastruktury i plany rozwojowe do roku 2033. Zapotrzebowanie na urządzenia radionawigacyjne było konsultowane z PAŻP.

W okresie objętym kontrolą Zarządzający Lotniskiem nie instalował nowych lotniczych urządzeń naziemnych i nie dokonał zmian istotnych cech żadnego lotniczego urządzenia naziemnego.

Kontrola z powietrza urządzeń radionawigacyjnych przeprowadzana była co 6 miesięcy - system ILS i co rok - radiolatarnie DVOR, NDB. Urządzenia te za wyjątkiem NDB/BIA zlokalizowane są wewnątrz ogrodzenia lotniska.

8. Port Lotniczy rzetelnie sprawował nadzór nad funkcjonowaniem w otoczeniu przeszkód lotniczych, tj. obiektów, które ze względu na swoje parametry techniczne naruszały powierzchnie ograniczające lotniska, określone w dokumentacji rejestracyjnej lotniska.

Kontrola wykazała, że sprawy nadzoru i kontroli nad przeszkodami ujęto w Instrukcji Operacyjnej Lotniska. Prowadzony był wykaz przeszkód lotniczych.

Zarządzający na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. *w sprawie warunków jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska* (Dz. U. Nr 130, poz. 1192 ze zm.) opracował mapę powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego. Na podstawie operatu pomiarowego dla lotniska EPRZ wykonanego przez OPGK Kraków na wymienionej mapie zostały naniesione obiekty będące przeszkodami lub też będące obiektami charakterystycznymi w otoczeniu lotniska.

Wznoszenie przeszkód w granicach lotniska i w jego sąsiedztwie było uzgadniane z Prezesem ULC na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. *w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych* (Dz. U. Nr 130, poz. 1193), a procedura wewnętrzna została opisana w rozdziale 6 pkt 6.1 i 6.2 Instrukcji.

W okresie objętym kontrolą Prezes ULC wyraził zgodę na czasowe ustawienie przeszkód w postaci dźwigów budowlanych do budowy węzła drogowego „Rzeszów Centralny” oraz obiektów lotniskowych.

Raz w kwartale Port Lotniczy dokonywał inspekcji terenów okołolotniskowych sprawdzając czy nie przybyły nowe obiekty.

W wyniku działań Zarządu, Spółka przejęła tereny leśne zlokalizowane na zachód od ogrodzenia lotniska pod budowę oświetlenia podejścia dla kierunku „09”. W dniu 27 sierpnia 2010 r. Wojewoda Podkarpacki wydał decyzję nr I.X-7119-2-1/10 wyrażającą zgodę na realizację zadania użytku publicznego pn.: „Przebudowa i rozbudowa systemu oświetlenia nawigacyjnego – rozbudowa instalacji świateł podejścia dla progu „09” wraz z obszarami podejścia”.

Przedstawiając Panu Prezesowi powyższe ustalenia kontroli, na podstawie art. 60 ust. 2 ustawy o NIK, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- stworzenie skutecznych rozwiązań organizacyjnych dla zapewnienia pełnej realizacji obowiązków określonych w Krajowym Programie Szkolenia.

Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura w Rzeszowie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Pana Prezesa o nadesłanie, w terminie 14 dni od daty otrzymania

niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku i o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosku lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosku zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.