



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA - 4101-12-02/2013
P/13/080

Tekst ujednolicony

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

| | |
|--|--|
| <i>Numer i tytuł kontroli</i> | P/13/080 - Wydawanie dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym i wypełnianie obowiązków z nich wynikających |
| <i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i> | Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie |
| <i>Kontroler</i> | Zbigniew Dudzik, starszy inspektor kontroli państwowej Delegatury NIK w Warszawie, upoważnienie do kontroli nr 87172 z dnia 7 czerwca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) |
| <i>Jednostka kontrolowana</i> | Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Spółka z o.o. ¹ , ul. Generała Wiktora Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki |
| <i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i> | Piotr Okienzczyk - Prezes Zarządu (dowód: akta kontroli str. 3-6) |

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie² zgodność prowadzenia działalności lotniczej z warunkami uzyskanych uprawnień w latach 2012 -2013 (I półrocze).

Podstawą powyższej oceny jest:

- niezapewnienie bezpiecznego wykonywania działalności określonej w certyfikacie,
- zawarcie we wniosku o wydanie certyfikatu informacji niezgodnych ze stanem faktycznym.
- brak aktualności Instrukcji Operacyjnej Lotniska, co było niezgodne z art. 69 ust.3 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Zgodność prowadzenia działalności lotniczej, z warunkami uzyskanych uprawnień.

Opis stanu faktycznego

Spółka prowadziła działalność w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego Warszawa/Modlin uzyskując, zgodnie z art. 173 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze decyzją z dnia 11 lipca 2012 r. zezwolenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zezwolenie zostało wydane na okres 30 lat i określało, m.in. szczegółowe warunki prowadzenia działalności. Spółka spełniła wymogi niezbędne do uzyskania zezwolenia określone w art. 174 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze. Wniosek z 22 czerwca 2012 r. o udzielenie zezwolenia na prowadzenie działalności zarządzania lotniskiem użytku publicznego zawierał elementy określone w art. 175 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze oraz spełniał wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 sierpnia 2005 r. w sprawie dokumentów

¹ Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Spółka z o.o. – dalej MPL lub Spółka

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego³.

(dowód: akta kontroli str. 9 -16)

Do końca I półrocza 2013 r. w Spółce nie wystąpiły zmiany danych ujętych w zezwoleniu dotyczących, m.in.: siedziby, struktury kapitałowej i miejsca wykonywania działalności. Spółka zgodnie z warunkami zezwolenia przesłała Prezesowi ULC pozytywnie zaopiniowane przez Radę Nadzorczą i Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników roczne sprawozdanie z działalności oraz sprawozdanie finansowe za 2012 r. wraz z opinią biegłego rewidenta z badania tego sprawozdania.

(dowód: akta kontroli str. 58-59, 67-69, 257-267)

W kontrolowanym okresie Spółka decyzją Prezesa ULC⁴ uzyskała certyfikat dla lotniska użytku publicznego Warszawa/Modlin na okres od 11 lipca 2012 r. do 10 lipca 2013 r.⁵

We wniosku o wydanie certyfikatu z 10 lutego 2012 r. Zarząd Spółki potwierdził niezgodnie, ze stanem faktycznym, przygotowanie lotniska, posiadanie wymaganych dokumentów do wszczęcia procesów certyfikacji oraz zgodność danych o lotnisku w dokumentacji rejestracyjnej AIP. Składając wniosek Spółka nie posiadała m.in.: pozwoleń na użytkowanie istotnych składników obiektu lotniskowego oraz aktualnych instrukcji wykonawczych, w tym zatwierdzonej zgodnie z art. 69 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze przez Prezesa ULC Instrukcji Operacyjnej Lotniska oraz aktualnego Planu Działania w Sytuacjach Zagrożenia wymaganego przepisem art. 84 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze.

Pozwolenie na użytkowanie pasa startowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą, Spółka otrzymała 6 czerwca 2012 r., tj. po upływie prawie czterech miesięcy od złożenia wniosku, a na użytkowanie budynków przeznaczonych dla obsługi pasażerów w transporcie lotniczym i innych istotnych składników infrastruktury lotniskowej, w dniu 13 lipca 2012 r., tj. po upływie ponad pięciu miesięcy od złożenia wniosku oraz dwa dni po uzyskaniu certyfikatu dla lotniska. Instrukcję Operacyjną Lotniska Prezes ULC zatwierdził 20 czerwca 2012 r., tj. po upływie ponad 4 miesięcy od złożenia wniosku. W Raporcie z audytu certyfikacyjnego lotniska przeprowadzonego w dniach 21 czerwca do 2 lipca 2012 r. przez przedstawicieli ULC stwierdzono, że w Instrukcji Operacyjnej Lotniska oraz publikacji AIP nie zawarto danych „kontaktowych” wieży kontroli lotniska, a przeszkody lotnicze opublikowane w AIP nie zgadzały się z dokumentacją rejestracyjną lotniska.

W wyniku audytu certyfikacyjnego przeprowadzonego od 21 czerwca do 2 lipca 2012 r.⁶ stwierdzono 60 niezgodności, w tym cztery krytyczne, pięć poważnych nie powodujące bezpośredniego zagrożenia dla wykonywania operacji lotniczych, ale wymagających usunięcia w najbliższej przyszłości. Wydając certyfikat Prezes ULC zobowiązał Spółkę do opracowania Programu naprawczego m.in. w zakresie utrzymania drogi startowej w stanie niezagrażającym bezpieczeństwu. W Raporcie z audytu certyfikacyjnego⁷ określono, że ekspertyza Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych zalecała, aby „(...) dla bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie przeciwdziałania zassaniu ciał obcych, (powstałych w wyniku złączeń nawierzchni) niezbędne jest opracowanie dokumentu, w którym będą określone dodatkowe zadania dla służb do czasu jak opisane zjawisko zniknie”.

Spółka według złożonej deklaracji⁸ wszystkie niezgodności krytyczne usunęła przed wydaniem certyfikatu, trzy niezgodności poważne wyeliminowała do końca sierpnia 2012 r., natomiast dwie pozostałe niezgodności poważne polegające na opracowaniu programu utrzymania nawierzchni lotniskowych oraz wykonania oznakowania poziomego z materiałów odbłaskowych nie usunęła do 22 grudnia 2012 r., tj. do dnia w którym Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wstrzymał użytkowanie części betonowej pasa startowego.

(dowód akta kontroli str. 41-43, 95-100,162-184, 233-252,256)

³ Dz. U. Nr 182, poz. 1535

⁴ Nr ULC-LTL -3/432 -0004/06/12 z 11 lipca 2012 r.

⁵ Decyzją Prezesa ULC nr PL-002/EPMO/2013 z dnia 10 lipca 2013 r. – przedłużono ważność certyfikatu do 12 lipca 2014 r.

⁶ W ramach audytu przeprowadzono m.in. weryfikację usunięcia niezgodności stwierdzonych w zakresie czterech obszarów audytowanych w okresie od 22-25 maja 2012 r.

⁷ Pismo nr WEW-LTL-3/432-0004/05/12 z 6 lipca 2012 r.

⁸ Pismo nr PLM/BO/750/12 z dnia 10 lipca 2013 r.

Decyzją Nr 919/2012 z 6 czerwca 2012 r. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego (dalej MWINB) wydał pozwolenie na użytkowanie obiektu lotniskowego, w tym pasa startowego, uzależniając jego eksploatację od opracowania (w trybie pilnym) zarówno zasad jego użytkowania jak i instrukcji utrzymania nawierzchni lotniskowych oraz dokonywania systematycznych przeglądów technicznych nawierzchni lotniskowych (mających na celu ujawnianie ewentualnych złuszczeń nawierzchni w postaci odprysków marglowych) i monitorowania tego obiektu, powołanie grupy remontowej, której celem miało być utrzymywanie nawierzchni lotniskowych w ciągłej sprawności eksploatacyjnej. Ponadto zalecono zabezpieczenie środkiem hydrofobizującym nawierzchni lotniskowych.

Zarządzający w Programie działań naprawczych stwierdził, że niezgodność w zakresie opracowania programu utrzymania nawierzchni lotniskowych w celu zapewnienia utrzymania drogi startowej w stanie niezagrażającym bezpieczeństwu została usunięta „poprzez wykonanie instrukcji napraw nawierzchni lotniskowych, zgodnie z decyzją Nr 919/2012 z 6 czerwca 2012 r. Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego”.

(dowód: akta kontroli str. 91-96, 296-314, 348-359, 395-419)

Spółka podjęła działania w celu utrzymania nawierzchni lotniskowej w ciągłej sprawności eksploatacyjnej, ale zastosowana technologia naprawcza nie przyniosła oczekiwanych rezultatów. W związku z wadą materiałową nawierzchni, prowadzone działania jedynie usuwały skutki powstałych odprysków, nie eliminując ich przyczyn.

Stwierdzone w czasie certyfikacji lotniska złuszczenia nawierzchni w postaci odprysków marglowych zostały potwierdzone w kontroli doraźnej ULC przeprowadzonej na lotnisku 12 listopada 2012 r. Wzrost uszkodzeń zaobserwowano w trakcie kontroli przedstawicieli ULC 21 grudnia 2012 r. Pomimo prowadzenia działań w celu utrzymania nawierzchni lotniskowej w ciągłej sprawności eksploatacyjnej nastąpiła jej znacząca degradacja. Wystąpiły nowe ubytki marglowe oraz odpryski masy żywicznej stosowanej w dotychczasowej naprawie drogi startowej. W dniu 22 grudnia 2012 r. w trakcie kontroli przedstawicieli ULC i WINB stwierdzono, że na dwóch odcinkach drogi startowej liczących, odpowiednio: 540 i 520 metrów wystąpiła duża ilość ubytków spowodowanych występowaniem kruszywa marglowego, które pod wpływem wilgoci i dużej amplitudy temperatur zwiększało swoją objętość i powodowało odpryski. Natężenie ubytków i już dokonanych częściowo napraw wystąpiło w linii poruszania się gondoli silnika samolotu. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w trakcie kontroli w związku z możliwością zagrożenia życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia wydał ustną decyzję o wyłączeniu z użytkowania części betonowych pasa startowego. Prezes ULC 22 grudnia 2012 r.⁹ argumentując, iż dalsza eksploatacja lotniska może zagrażać bezpieczeństwu działalności lotniczej ograniczył eksploatację części lotniska poprzez wyłączenie z użytkowania części drogi startowej wykonanej w technologii betonowej uzasadniając, iż w trakcie okresowej kontroli stwierdzono występowanie nowych ubytków marglowych o znacznych rozmiarach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa działalności lotniczej.

Zarząd Spółki 22 grudnia 2012 r. zdecydował¹⁰ o czasowym zamknięciu całej drogi startowej w związku wyłączeniem z eksploatacji betonowych odcinków progów drogi startowej¹¹.

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego decyzją¹² z 28 grudnia 2012 r. oraz decyzją z 24 stycznia 2012 r. podtrzymał zakaz użytkowania ww. części betonowych drogi startowej lotniska określając termin wykonania naprawy do 31 sierpnia 2013 r. W uzasadnieniu decyzji z 24 stycznia 2012 r. podano, że przedstawiciele ULC biorący udział w oględzinach pasa startowego 23 stycznia 2013 r. określili m.in., że powinna być wykonana naprawa polegająca na usunięciu wierzchniej warstwy i wykonanie jej na nowo. Po wykonaniu naprawy wierzchniej warstwy części betonowej pasa startowego i przedstawieniu opinii Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych stwierdzającej, że obecnie wykonana nawierzchnia tego pasa umożliwi bezpieczne jego użytkowanie, MWINB

⁹ ULC-L/550-0001/01/1

¹⁰ Wiadomość (NOTAM) z 22 grudnia 2012 r. nr A 7312/12

¹¹ ULC-L/550-0001/01/12 w dniu 22 grudnia 2012 r.

¹² Nr decyzji 1980/2012

17 czerwca 2013 r.¹³ uchylił decyzję dotyczącą zakazu użytkowania części betonowych drogi startowej lotniska. Prezes ULC decyzją z 24 czerwca 2013 r.¹⁴ uchylił swoją decyzję z 22 grudnia 2012 r. w sprawie ograniczenia eksploatacji części lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 218-232, 268-273, 417-427, 471-511)

Wniosek do ULC z 28 maja 2013 r. o przedłużenie ważności certyfikatu lotniska zawierał harmonogram certyfikacji oraz dowód uiszczenia opłaty lotniczej. Przedstawiciele ULC przeprowadzili audyt certyfikacyjny lotniska w dniach 18 - 25 czerwca 2013 r., w którym stwierdzili 28 niezgodności sklasyfikowanych jako drobne nie mających bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo w działalności w lotnictwie cywilnym. Prezes ULC w piśmie z 12 lipca 2013 r.¹⁵ zobowiązał Spółkę do opracowania i przekazania w terminie 30 dni od otrzymania pisma Programu Naprawczego.¹⁶

(dowód: akta kontroli str. 91- 96, 315-347)

W okresie objętym kontrolą Spółka posiadała instrukcje wykonawcze, tj. Instrukcję operacyjną lotniska, Program ochrony oraz Plan działania w sytuacjach zagrożenia. Instrukcja operacyjna lotniska została zatwierdzona decyzją Prezesa ULC z 20 czerwca 2012 r. Prezes ULC dwukrotnie zatwierdzał aktualizację ww. Instrukcji. W dniu 25 lutego 2013 r. w zakresie ograniczenia eksploatacji części betonowej drogi startowej i 21 czerwca 2013 r. m.in. w zakresie wykorzystania całej długości drogi startowej. W Instrukcji nie wprowadzono zmian na konieczność, których wskazywał audyt certyfikacyjny z 2012 r. Instrukcja została udostępniona, zgodnie z art. 68 ust. 2 pkt 6 ustawy Prawo lotnicze, wszystkim użytkownikom lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 23-36, 101-131, 185-217)

Program ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji zwany dalej „Programem Ochrony” zatwierdzony decyzją Prezesa ULC z 5 lipca 2012 r. był uzgodniony stosownie do postanowień § 2 ust.1 pkt10 lit b załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa¹⁷ z Nadwiślańskim Oddziałem Straży Granicznej, Izbą Celną w Warszawie i Komendą Stołeczną Policji. Z Programem zostali zapoznani m.in. dwaj przedstawiciele firm zewnętrznych, pięciu pracowników ochrony realizującym zadania Służby Ochrony Lotniska oraz Komendant Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej.

(dowód: akta kontroli str. 185-193, 207-217)

Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia dla MPL oraz jego aktualizacja zostały zatwierdzone przez Prezesa ULC decyzją¹⁸ z 13 czerwca 2012 r. oraz zezwoleniem¹⁹ z 5 lipca 2013 r. i były uzgodnione z podmiotami, o których mowa w art. 84 ust.6 ustawy Prawo lotnicze oraz z Mazowieckim Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej. Plan otrzymały wszystkie zainteresowane służby lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 109-161, 253-255)

Spółka zapewniła realizację obowiązkowych szkoleń dla pracowników²⁰. Szczegółowe badanie dokumentacji szkoleniowej wykazało, że zgodnie z wymogiem Instrukcji operacyjnej lotniska pracownicy Spółki odbyli szkolenie w zakresie świadomości ochrony w lotnictwie cywilnym oraz zasad bezpiecznego poruszania się osób i pojazdów w polu ruchu naziemnego. Pracowników Spółki w trakcie szkolenia ze świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zapoznawano z Instrukcją przepustkową (załącznik do Programu Ochrony). Pięciu nowozatrudnionych na kierowniczych stanowiskach pracowników

¹³ Decyzja nr 846/2013

¹⁴ Pismo nr ULC-LTL -3/432-007/08/12

¹⁵ ULC-LTL-3/432-0048/03/13

¹⁶ Z 11 czerwca 2013 r.

¹⁷ Dz.U. Nr 116, poz. 803 ze zm.

¹⁸ Nr decyzji : ULC-LTL-3/432-0003/05/12

¹⁹ Pismo nr ULC-LTL-3/432-0003/05/12

²⁰ Kontrolę przeprowadzono na próbie 14,1 % pracowników, tj. 20 zatrudnionych na dzień 30.06.2012 r. z pięciu grup pracowniczych,

posiadało wymagane kwalifikacje i odbyło obowiązkowe szkolenia. Pracownicy Lotniskowej Służby Ratowniczo - Gaśniczej oprócz szkoleń dotyczących świadomości ochrony lotnictwa oraz zasad dostępu i poruszania się w polu manewrowym, zostali przeszkoleni z łączności naziemnej lotniska oraz pierwszej pomocy przedmedycznej.

(dowód: akta kontroli str. 70-75, 132-134, 158-161, 197-217)

Audyt i kontrolę wewnętrzną warunków prowadzenia działalności lotniczej realizowała na podstawie umów²¹ firma zewnętrzna. Zarząd Spółki Uchwałą²² z 15 stycznia 2013 r. ustalił kompetencje i obowiązki Audytora Wewnętrznego, a Uchwałą²³ z 15 kwietnia 2013 r. wprowadził Procedury kontroli i audytu wewnętrznego MPL.

W MPL przeprowadzono w 2012 r. test ochrony będący formą audytu wewnętrznego, a w 2013 r. cztery audyty kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego. (...) ²⁴

(dowód: akta kontroli str. 218--221, 268- 286, 379-390, 395-402)

Przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego do końca I półrocza 2013 r., oprócz audytów certyfikacyjnych Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, przeprowadzili 31 kontroli lub inspekcji, z tego 16 dotyczących stanu technicznego i utrzymania nawierzchni pasa startowego²⁵. Stwierdzone podczas inspekcji (12 listopada 2012 r.) niezgodności polegające na wyłuszczeniu się odprysków marglowych z nawierzchni lotniskowej w jego części betonowej potwierdzały się w kolejnych kontrolach przed i po zamknięcia lotniska. Wszystkie kontrole przeprowadzone po zamknięciu lotniska, oceniały stan jego nawierzchni. Kontrole te potwierdzały utrzymującą się degradację części betonowej pasa startowego. Spółka do czerwca 2013 r. usunęła niezgodność dokonując wymiany wierzchniej warstwy nawierzchni na obu progach drogi startowej. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego decyzją z 17 czerwca 2013 r. uchylił zakaz użytkowania ww. betonowych odcinków progów drogi startowej lotniska.

(dowód: akta kontroli str. 268-276, 379-386)

Ustalone
nieprawidłowości

1. W złożonym wniosku z 10 lutego 2012 r. o wydanie certyfikatu dla lotniska użytku publicznego zawarto informacje niezgodne ze stanem faktycznym.

Pomimo złożenia informacji o przygotowaniu lotniska, posiadaniu wymaganych dokumentów do wszczęcia procesów certyfikacji oraz zgodności danych o lotnisku w dokumentacji rejestracyjnej AIP; Spółka nie spełniała tych warunków. Pozwolenie na użytkowanie lotniska otrzymano dopiero 6 czerwca i 13 lipca 2012 r. W trakcie audytu certyfikacyjnego czterech obszarów przeprowadzonego w dniach 21-25 maja 2012 r. przedstawiciele ULC stwierdzili m.in. że, na lotnisku trwają prace budowlane. Instrukcja Operacyjna Lotniska (INOP) została zatwierdzona przez Prezesa ULC dopiero 20 czerwca 2012 r. i nie zawierała wszystkich istotnych danych np., danych kontaktowych wieży kontroli lotniska, które nie były również opublikowane w AIP, a dane dotyczące przeszkód lotniczych opublikowane w AIP nie zgadzały się z dokumentacją rejestracyjną lotniska. Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia Prezes ULC zatwierdził 13 czerwca 2012 r.

Zarząd Spółki wyjaśnił, że na czynnym lotnisku użytku niepublicznego prowadzono inwestycje modernizacyjne. W czasie inwestycji lotnisko pracowało na zatwierdzonej przez Prezesa ULC Instrukcji dla lotniska użytku niepublicznego.

(dowód: akta kontroli str. 218-232, 268-273, 374-378, 420-427, 471-523)

2. Brak zapewnienia aktualności Instrukcji Operacyjnej Lotniska m.in. w zakresie wykazu przeszkód lotniczych oraz ich parametrów, co było niezgodne z art. 69 ust.3 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze. Stwierdzone w trakcie audytu certyfikacyjnego w 2012 r

²¹ Nr PLM/K/04/2011 z 14 stycznia 2011 r. oraz Nr PLM/K/104/2012 z 05 kwietnia 2012 r.

²² Uchwałą nr 9/2013

²³ Uchwała nr 45/2013

²⁴ Wyłączono na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz. 1198 ze zm.)

²⁵ Analizie poddano wszystkie 16 kontroli stanu technicznego i utrzymania nawierzchni pasa startowego

niezgodności dotyczące aktualizacji Instrukcji ponownie wykazano w audycie certyfikacyjnym w czerwcu 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 23-36, 101-131, 185-217)

Uwagi dotyczące badanej działalności

1. Pracownicy Lotniskowej Służby Ratowniczo - Gaśniczej nie odbyli szkolenia w zakresie ratownictwa lotniskowego prowadzonego w ośrodku szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych zakończonego egzaminem teoretycznym i praktycznym o którym mowa w §§ 18 – 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych²⁶. Zarząd Spółki wyjaśnił, że wymagane szkolenie nie mogło być przeprowadzone z powodu braku odpowiedniego ośrodka w Polsce, w którym można by takie szkolenie przeprowadzić.

(dowód: akta kontroli str. 70-73, 132-134, 158-161)

2. Zarządzający zatwierdził i wprowadził do stosowania Instrukcję bezpieczeństwa pożarowego dla Terminalu Pasażerskiego MPL, Budyńku Służby Celnej i Straży Granicznej (nr 2) oraz dwóch budynków technicznych (nr 4 i 12) 26 marca 2013 r., tj. po upływie ponad ośmiu miesięcy od otrzymania certyfikatu.

(dowód: akta kontroli str. 135-146)

IV. Wniosek

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższą ocenę 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 Kontroli²⁷, wnosi o zapewnienie bieżących aktualizacji Instrukcji Operacyjnej Lotniska.

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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli 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 Warszawie.

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 wykorzystania uwag i 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.

Warszawa, dnia 22 października 2013 r.

Za zgodność z treścią uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 19 grudnia 2013 r

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

²⁶ Dz. U. Nr 197, poz. 1633 i 1634

²⁷ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.