



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie

LWA – 4101-12-03/2013  
P/13/080

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Warszawie  
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa  
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62  
[lwa@nik.gov.pl](mailto:lwa@nik.gov.pl)  
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

# 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>Kontrolerzy</i>	1. Sławomir Nowak , specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 87174 z dnia 6 czerwca 2013 r. w okresie od 10 czerwca do 30 września 2013, z przerwami w dniach: 1 sierpnia do 2 września 2013 r. oraz dniach 27-28 września 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Jan Czarniecki, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 87179 z dnia 12 czerwca 2013 r. w okresie od 24 czerwca do 30 września 2013 r. , z przerwami w dniach: 16-27 września (dowód: akta kontroli str. 3-4)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	EUROLOT S.A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa (dalej: EUROLOT, Spółka lub Przewoźnik)
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Zarząd EUROLOT S.A.1: - Pan Mariusz Dąbrowski, - Pan Bartłomiej Matuszewicz Wiceprezes Zarządu do spraw Operacyjno-Technicznych (dowód: akta kontroli str. 5-15)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>2</sup> zgodność prowadzonej działalności Eurolot S.A. w zakresie przewozów lotniczych, z warunkami uzyskanych uprawnień w okresie 2011-2013 (I półrocze).

W okresie objętym kontrolą Spółka prowadziła działalność lotniczą na podstawie ważnych i aktualnych Certyfikatów Przewoźnika Lotniczego oraz Koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej, zachowując zdolność do bezpiecznego wykonywania przewozów lotniczych. Rzetelnie i terminowo realizowała wnioski pokontrolne formułowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (dalej ULC). Uwaga dotyczy wykonania nieprawidłowego startu samolotu Przewoźnika z zamkniętej drogi kołowania, skutkiem czego było ograniczenie przez Prezesa ULC uprawnień wynikających z Certyfikatu na okres 39 dni. Nieprawidłowości dotyczyły nieterminowego przekazywania Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) dokumentów ubezpieczeniowych oraz nie przekazania do dnia zakończenia kontroli sprawozdania finansowego Spółki za 2012 r.

NIK ocenia negatywnie systematyczne pogorszenie sytuacji ekonomiczno-finansowej Eurolot S.A. Strata netto zwiększyła się z 12 001,8 tys. zł na koniec 2010 r. do 89 329,3 tys. zł w 2012 r.

<sup>1</sup> Organem reprezentującym Spółkę jest dwóch członków Zarządu lub członek Zarządu łącznie z Prokurentem.

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### Zgodność prowadzenia działalności lotniczej z warunkami uzyskanych uprawnień.

Opis stanu  
faktycznego

W okresie objętym kontrolą Eurolot posiadał Certyfikaty (AOC): Nr PL-002/10 z 15 lutego 2010 r.<sup>3</sup> oraz Nr PL-002/13 z 15 lutego 2013 r.<sup>4</sup>, spełniając tym samym warunek niezbędny do rozpoczęcia i prowadzenia przewozów lotniczych wymagany art. 160 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze<sup>5</sup>. Aktualny Certyfikat, obowiązuje do 28 października 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 41; 61-64; 76-77)

Wydanie certyfikatów nastąpiło na wniosek Spółki<sup>6</sup> po przeprowadzeniu przez ULC procesów certyfikacji w wyniku których stwierdzono, że Przewoźnik spełnia wymagania określone w ustawie Prawo lotnicze oraz Załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r.<sup>7</sup>, w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego zmienionego Rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego<sup>8</sup> zwanego dalej: Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 859/2008. W trakcie audytu certyfikacyjnego przeprowadzonego w dniach 16-18 stycznia 2013 r. stwierdzono siedem niezgodności, które zostały usunięte do końca stycznia 2013 r. Warunki korzystania z uprawnień zostały określone w Specyfikacjach Operacyjnych do ww. Certyfikatów, zgodnie z którymi Spółka mogła wykonywać przewozy pasażerów i ładunków oraz dokonywać transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych na obszarze: Europy, Afryki, Środkowego Wschodu i Azji samolotami typu: ATR 42-500, ATR 72-500 oraz DHC-8-400 (Bombardier).

W okresie obowiązywania Certyfikatu z 15 lutego 2010 r. dokonano 11 zmian, z których dziesięć dotyczyło zmiany liczby użytkowanych samolotów<sup>9</sup>, a jedna podwyższenia kategorii umożliwiającej wykonywanie operacji lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych samolotami Bombardier<sup>10</sup>. W Specyfikacji Operacyjnej określającej warunki korzystania z uprawnień obowiązującego Certyfikatu z 15 lutego 2012 r. wprowadzono do końca I półrocza 2013 r. dwie zmiany (wszystkie dotyczyły wykreślenia z rejestru statków powietrznych).

(dowód: akta kontroli str. 78-161; 176-185; 186-189)

W badanym okresie Przewoźnik zgodnie z przyjętą strategią rozwoju Spółki był w trakcie wymiany statków powietrznych. Zastąpił używane dotychczas ATR-y na turbośmigłowe samoloty typu Bombardier. Wymiana ma m.in. poprawić komfort podróżowania pasażerów i zwiększyć powierzchnię bagażową. W 2011 r. flota Eurolot liczyła łącznie 14 samolotów i umożliwiała zabranie jednorazowo na pokład: 832 pasażerów. Na koniec pierwszego półrocza 2013 r. stan floty powietrznej Eurolot wynosił 19 samolotów, a liczba miejsc: 1 282<sup>11</sup>. Wykaz floty Eurolot był regularnie aktualizowany<sup>12</sup>, a o zmianach informowano ULC.

(dowód: akta kontroli str. 217-256; 280-282)

<sup>3</sup> Decyzja Prezesa ULC Nr LOL-1-JR-430-002-246/10 z dnia 15 lutego 2010 r.

<sup>4</sup> Decyzja Prezesa ULC Nr ULC-LOL-2/430-0191/01/12 z dnia 15 lutego 2013 r.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2012 r. poz.933 ze zm.

<sup>6</sup> z dnia 13 stycznia 2010 r. i z dnia 17 grudnia 2012 r.

<sup>7</sup> Dz. U. UE. L. 1991 ,Nr L 373.4 z późn.zm.

<sup>8</sup> Dz. U. UE. L. 2008 r., Nr 254.1

<sup>9</sup> W dziewięciu przypadkach wpisania samolotów do rejestru, a jedna wykreślenia.

<sup>10</sup> Decyzją ULC-LOL-2/430-0161/01/12 z 8 listopada 2012 r.

<sup>11</sup> Do dnia zakończenia czynności kontrolnych, flota Przewoźnika zmniejszyła się do 15 statków powietrznych, a możliwości przewozowe Spółki wynosiły: 1 058 miejsc i były wyższe o ponad 20% w odniesieniu do stanu z 2011 r. przy porównywalnej ilości samolotów.

<sup>12</sup> Znajdował się w części IV charakterystyki przedsiębiorstwa

Wszystkie statki powietrzne Eurolot były na bieżąco objęte ubezpieczeniem AEROCASCO w zakresie szkód wynikłych ze zdarzeń dotyczących m.in. porwania i żądania okupu, uprowadzenia lub katastrofy lotniczej. Przewoźnik był również ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu m.in. do: pasażerów, bagażu, ładunku, przesyłek pocztowych oraz osób trzecich. W badanym okresie Spółka zachowała ciągłość ważności posiadanych ubezpieczeń, stosownie do art. 209 Prawo Lotnicze i zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych<sup>13</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 260-269, 271-274; 276-279)

Stosownie do wymagań załącznika III do Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 859/2008 Przewoźnik wyznaczył Kierownika Odpowiedzialnego, Kierownika Jakości<sup>14</sup> oraz osoby funkcyjne poszczególnych obszarów<sup>15</sup>.

W okresie objętym badaniem nastąpiły trzy zmiany na stanowiskach kierowników personelu operacyjnego. Wszyscy powołani posiadali odpowiednie kwalifikacje i uzyskali wymaganą ww. rozporządzeniem akceptację Prezesa ULC. Każda zmiana została dokonana z zachowaniem przez Spółkę ciągłości w kierowaniu i sprawowaniu nadzoru nad poszczególnymi obszarami.

(dowód: akta kontroli str. 280-285; 292-293; 305; 321; 332-338)

W Eurolot obowiązywała Instrukcja Operacyjna<sup>16</sup> opracowana zgodnie z powołanym wyżej rozporządzeniem Komisji (WE) 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. Wszystkie części Instrukcji oraz wprowadzane w nich zmiany zostały zatwierdzone przez Prezesa ULC. W badanym okresie wprowadzono łącznie 46 zmian do poszczególnych części instrukcji. W Spółce w latach 2011- 2013 (I półrocze) obowiązywały m.in. dokumenty: Charakterystyka Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu (CAME), Program Ochrony Przewoźnika Lotniczego przed atakami bezprawnej ingerencji, Program Bezpieczeństwa Lotów i Zapobiegania Wypadkom Lotniczym, Podręcznik Jakości, Podręcznik Personelu Pokładowego, Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów, Instrukcje Prowadzenia Pokładowego Dziennika Technicznego, Instrukcję Obsługi Liniowej Samolotów.

(dowód: akta kontroli str. 503-523)

Przewoźnik zapewnił realizację programu szkoleń zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 158 ust 3 pkt 2 ustawy Prawo Lotnicze. Badanie dokumentacji szkoleniowej 10% personelu latającego Eurolot wykazało, że szkolenia realizowane były terminowo<sup>17</sup>.

(dowód: akta kontroli str.524-537)

Spółka wykonywała działania w zakresie przewozu lotniczego na podstawie koncesji z 21 lipca 2003 r.<sup>18</sup>, udzielonej na okres 50 lat. Na wniosek Spółki Prezes ULC<sup>19</sup>. 22 lipca 201 r. dokonał zmiany koncesji, w celu dostosowania jej treści do obowiązujących przepisów prawa lotniczego, m.in. wykreślono warunek dotyczący zabezpieczenia środków finansowych niezbędnych do prowadzenia działalności (w związku z uchynieniem w 2004 r. art. 165 ustawy Prawo lotnicze). Zmiany dotyczyły również struktury i wysokości kapitału Przewoźnika<sup>20</sup>,

(dowód: akta kontroli str. 16-38)

Zgodnie z art. 8 ust 5 lit c Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów

<sup>13</sup> Dz. Urz. UE. L 2004. 138.1

<sup>14</sup> Do zadań, którego należało kontrola przestrzegania i adekwatność procedur wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa praktyk operacyjnych oraz utrzymanie zdadności samolotu do lotu.

<sup>15</sup> Obszary: operacje lotnicze, system obsługi technicznej, szkolenie załóg oraz operacje naziemne.

<sup>16</sup> Składająca się z następujących części: A- zasady ogólne, B- zagadnienia odnoszące się do typu samolotu, C- instrukcje i informacje dotyczące tras i lotnisk oraz D- szkolenia

<sup>17</sup> Tj. 12 pilotów i 11 pracowników personelu pokładowego (w tym 10 stewardes i 1 steward). Wszystkie osoby posiadały aktualne badania lekarskie, odbyły przeszkolenia i wykazały się znajomością wyposażenia awaryjnego i procedur bezpieczeństwa przed rozpoczęciem pracy, a następnie brały udział w szkoleniach okresowych organizowanych przez Eurolot.

<sup>18</sup> Koncesja wydana decyzją Prezesa ULC nr ULC-LER-1-480/242/03/2

<sup>19</sup> Decyzja Prezesa ULC Nr ULC-LER-1/4000-00074/04/2008.

<sup>20</sup> Zwiększono kapitał Spółki z 158 813,6 tys. zł do 418 880 tys. zł, zmieniła się również struktura udziałów: Skarb Państwa posiadał 62,1% (2 601 744 akcji), a PLL LOT 37,9% (1 588 136 akcji) kapitału Spółki.

lotniczych na terenie Wspólnoty<sup>21</sup> Zarząd Eurolot poinformował 28 lutego 2013 r. ULC o zmianie udziałowców Spółki. Polskie Linie Lotnicze LOT przekazały wszystkie posiadane akcje Przewoźnika (1 588 136 szt, stanowiące 37,9% kapitału Spółki), Towarzystwu Finansowemu Silesia Sp. z o. o.

(dowód: akta kontroli str. 39-40)

W okresie objętym kontrolą Eurolot zachował warunki na wykonywanie przewozów lotniczych określone w koncesji oraz w art. 4 ww. rozporządzenia. Podstawową działalnością Spółki było wykonywanie przewozów lotniczych. Przewoźnik posiadał ważny Certyfikat oraz dysponował co najmniej jednym statkiem powietrznym, którego był właścicielem lub który był przedmiotem umowy leasingu bez załogi<sup>22</sup>. Zgodnie z art. 8 ww. rozporządzenia, Przewoźnik powiadamiał ULC o wszystkich planach dotyczących ważnych zmian swojej działalności, w tym m.in. o zmianach typu lub liczby użytkowanych statków powietrznych. Spółka była objęta ważnym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej w zakresie posiadanych i użytkowanych samolotów. W okresie objętym kontrolą koncesja Eurolot nie podlegała zawieszeniu lub cofnięciu.

(dowód: akta kontroli str. 16-255; 280-338)

Monitorowaniem procesów we wszystkich obszarach działalności Eurolot w badanym okresie zajmował się Dział Jakości i Bezpieczeństwa Spółki (OQB), do którego zadań należało m.in. prowadzenie audytu i inspekcji wewnętrznych oraz zewnętrznych (u poddostawców). Kierownik OQB pełnił równocześnie funkcję Kierownika Jakości oraz osoby odpowiedzialnej za nadzór nad Programem Bezpieczeństwa Lotów i Zapobiegania Wypadkom Lotniczym,

Audyty jakości<sup>23</sup> przeprowadzane były zgodnie z przyjętą procedurą na podstawie rocznych planów audytów i inspekcji jakości opracowanych przez Kierownika OQB i zatwierdzonych przez Kierownika Odpowiedzialnego. W latach 2011 – 2013 (I półrocze) przeprowadzono łącznie 150 audytów<sup>24</sup>, w wyniku których stwierdzono (...) <sup>25</sup> Raporty z audytów były przekazywane Kierownikowi Odpowiedzialnemu Przewoźnika. Na odbywających się, co 6 miesięcy spotkaniach Komitetu ds. Jakości, którym przewodniczył Kierownik Odpowiedzialny i uczestniczyli wszyscy podlegli dyrektorzy i kierownicy Eurolot omawiane były wyniki przeprowadzonych audytów i podjętych działań korygujących.

(dowód: akta kontroli str. 523; 540-557)

W okresie od 2011 r. do I połowy 2013 r. Departament Operacyjno-Lotniczy ULC przeprowadził w Spółce 7 kontrole oraz 33 inspekcje. Kontrolerzy ULC sporządzili 14 raportów niezgodności, w których wnioskowano m.in. o: zabezpieczenie danych rejestratora rozmów w kabinie pilotów, doprecyzowania zapisów instrukcji operacyjnej dotyczących zgłaszania wypadków i incydentów z materiałami niebezpiecznymi, dostosowanie planu audytu do dwunastomiesięcznego cyklu, dokumentowanie faktu przeprowadzonych szkoleń z zakresu systemu jakości, doprecyzowanie zapisów dotyczących pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego, uzupełnienie instrukcji operacyjnej w zakresie etykietowania materiałów niebezpiecznych. Usunięcie wszystkich niezgodności nastąpiło w zadeklarowanych przez Przewoźnika terminach i zostało potwierdzone w protokołach z kontroli ULC.

(dowód: akta kontroli str. 558-602; 612-613)

<sup>21</sup> Dz. U. UE.L.2008.293.3

<sup>22</sup> W 2011 r. Eurolot posiadał 2 leasingowane samoloty ATR-42-500), w 2012 r. flotę Eurolot zwiększono o 8 wyleasingowanych samolotów turbośmigłowych Bombardier Q400. Według stanu na 30 września 2013 r. (tj. dzień zakończenia czynności kontrolnych) Przewoźnik dysponował 8 samolotami wyleasingowanymi (Bombardier Q400). Leasingodawcą był podmiot z terenu Unii Europejskiej.

<sup>23</sup> Zgodnie z Instrukcją operacyjną (część A) celem przeprowadzanych audytów jakości było dokonanie niezależnej oceny stosowanych praktyk w Spółce oraz badanie ich zgodności z obowiązującymi przepisami oraz standardami, a także określenie czy wszystkie podejmowane działania przez Przewoźnika odpowiadają zaplanowanym ustaleniom oraz czy są skutecznie realizowane i pozwalają na osiągnięcie wyznaczonych przez Spółkę celów.

<sup>24</sup> W tym: 59 w 2011 r.; 56 w 2012 r. i 35 w I półroczu 2013 r.

<sup>25</sup> Usunięto na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia o dostępie do informacji publicznej – tajemnica przedsiębiorstwa

Przewoźnik w wyniku kontroli ULC przedstawił i zrealizował dwa programy działań naprawczych. Jeden dotyczył wprowadzenia zmian<sup>26</sup> z zakresu (...)27

(dowód: akta kontroli str. 190-215; 603-611)

Ustalone  
nieprawidłowości

1. Certyfikaty Ubezpieczeniowe, potwierdzające ubezpieczenie ryzyk lotniczych Eurolot - przekazano Prezesowi ULC po terminie określonym art. 171a ust. 2 ustawy Prawo lotnicze. Certyfikaty Ubezpieczeniowe obowiązujące do 30 listopada 2012 r., przekazano 20 grudnia 2011 r. tj. 20 dni po ustawowym terminie, Certyfikaty Ubezpieczeniowe obowiązujące do 30 listopada 2012 r., przekazano 7 grudnia 2012 r. tj. 7 dni po terminie. Zarząd Spółki wyjaśnił, że w związku z opóźnieniami, przeprowadzono weryfikację funkcjonowania tego obszaru.

(dowód: akta kontroli str. 257-259; 270, 618)

2. Przewoźnik nie dostarczył Prezesowi ULC sprawozdania finansowego za rok 2012, wraz z opinią biegłego rewidenta, co było niezgodne art. 8 ust. 4 powołanego wyżej rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008.

(dowód: akta kontroli str. 420-480)

Zarząd Spółki poinformował Prezesa ULC, że prześle sprawozdanie finansowe w terminie do 29 października 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 456; 616-618)

Biegły rewident wskazując na brak możliwości wydania opinii z badania<sup>28</sup>, stwierdził m.in. że: Eurolot jest w trakcie negocjacji spłaty zadłużenia z wierzycielami co uniemożliwiało uzyskanie potwierdzenia ciągłości finansowania Spółki w okresie kolejnych 12 miesięcy.

(dowód: akta kontroli str. 471-480)

Prezes ULC w związku z nieotrzymaniem sprawozdania finansowego wraz z opinią biegłego rewidenta wszczął wobec Spółki postępowanie administracyjne<sup>29</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 451-455)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

1. W związku ze zdarzeniem lotniczym polegającym na wykonaniu operacji startu samolotu Przewoźnika w dniu 15 listopada 2011 r. z zamkniętej drogi kołowania na lotnisku Wrocław – Strachowice<sup>30</sup>, Prezes ULC ograniczył Przewoźnikowi uprawnienia dotyczące startu przy ograniczonej widzialności w okresie od 18 listopada do 28 grudnia 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 190-216)

2. Sytuacja finansowa Eurolot w okresie objętym kontrolą ulegała systematycznemu pogorszeniu. Strata netto zwiększyła się z 12 001,8 tys. zł (w 2010 r.) do 19 530,7 tys. zł (w 2011 r.)<sup>31</sup> i do 89 329,3 tys. zł<sup>32</sup> w 2012 r. Według Zarządu Spółki na zwiększenie straty miało wpływ kilka przyczyn: agresywna polityka cenowa konkurencyjnego przewoźnika, inwestycja w wymianę floty i ponoszenie nakładów na samoloty przeznaczone do sprzedaży, a także zwiększone nakłady na rozwój siatki własnych połączeń. Prezes ULC<sup>33</sup> wskazując na możliwe wystąpienie potencjalnych problemów wynikających ze szczególnie trudnej sytuacji finansowej Przewoźnika, wystąpił do Zarządu Spółki m.in. o potwierdzenie, iż nie znajduje się ona w stanie likwidacji oraz, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszeniu jej upadłości.

(dowód: akta kontroli str. 339-419; 420-455)

<sup>26</sup> Projekt działań naprawczych przekazany do ULC pismem z dnia 22.12.2011 r.

<sup>27</sup> Patrz przypis 25

<sup>28</sup> w piśmie do Zarządu z dnia 6.06.2013 r.

<sup>29</sup> Zawiadomienie ULC z 13.08.2013 r. pismo znak ULC-LER-1/LER-1/4000-0110/02/01

<sup>30</sup> Zdarzenie zostało zakwalifikowane jako poważny incydent lotniczy przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, a Zespół Bezpieczeństwa Lotów ULC uznał iż nastąpiła utrata zaufania, że operator jest zdolny utrzymać bezpieczeństwo przewozów i należy mu cofnąć uprawnienia wynikające z posiadanego AOC.

<sup>31</sup> Według sprawozdań finansowych za rok obrotowy 2010 i 2011 potwierdzonych opinią biegłych rewidentów.

<sup>32</sup> Dane według sprawozdania sporządzonego przez Spółkę przed opinią biegłego rewidenta.

<sup>33</sup> Pismo ULC-LER-1/4000-0122/01/13 z 27 sierpnia 2013 r.

## 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 Kontroli<sup>34</sup>, wnosi o:

1. Niezwłoczne złożenie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawozdania finansowego za rok 2012 wraz z opinią biegłego rewidenta.
2. Prowadzenie skutecznych działań w celu zapewnienia rentowności Spółki.

## 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 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 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           października 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Warszawie

Za zespół kontrolny  
Sławomir Nowak  
specjalista kp.

.....  
*Podpis*

.....  
*Podpis*

<sup>34</sup> Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.