

Zarząd
Portu Lotniczego Wrocław SA

LWR-4101-10-01/2011

P/11/062

Wystąpienie pokontrolne

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu, skontrolowała Port Lotniczy Wrocław SA („Port” „PLW”, „Spółka”) w zakresie bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

W związku z kontrolą, której wyniki zostały przedstawione w protokole kontroli podpisanym w dniu 7 listopada 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzonych poważnych nieprawidłowości, ocenia działania Zarządu Spółki, związane z zapewnieniem bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w zakresie właściwym dla Portu Lotniczego Wrocław, jako podmiotu zarządzającego Lotniskiem Wrocław Strachowice. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły:

- *braku aktualizacji Programu Ochrony Lotniska Wrocław Strachowice w sytuacji wprowadzania zmian uwarunkowań technicznych organizacyjnych i prawnych Portu,*
- *niedopełnienia obowiązku pozyskania (przed rozpoczęciem budowy) opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w kwestii planowanego systemu ochrony nowego terminala pasażerskiego,*
- *zaniechania sporządzania i przekazywania Prezesowi ULC rocznych sprawozdań ze stanu ochrony PLW,*

¹ Dz.U. z 2007 r. nr 231, poz. 1701 ze zm.

- *niejednolitego postępowania przy wykonywaniu czynności związanych z ochroną statków powietrznych,*
- *braku wymaganych szkoleń pracowników.*

Badanie zagadnień związanych z ochroną obiektów Portu, a także wykonywaniem kontroli bezpieczeństwa w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu, personelu lotniskowego, oraz ładunków i przesyłek, nie ujawniło jednakże sytuacji i okoliczności świadczących o negatywnym wpływie ujawnionych w trakcie kontroli NIK nieprawidłowości, na ogólny poziom bezpieczeństwa. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, nieprawidłowości, szczególnie te dotyczące ochrony statków powietrznych i braków szkoleniowych, stanowią jednakże potencjalne źródło zdarzeń mogących stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa obsługiwanego przez PLW ruchu lotniczego.

Tak sformułowaną ocenę ogólną uzasadniają zamieszczone poniżej oceny cząstkowe.

1. Realizacja Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo występujących nieprawidłowości, ocenia realizację przez Port Lotniczy Wrocław, zadań wynikających z przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa² (KPOLC).

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 2 ust. 1 pkt 9 lit. e, § 2 ust. 1 pkt 11 lit c oraz § 118 KPOLC, Port Lotniczy Wrocław, (jako podmiot zarządzający lotniskiem) z dniem 9 maja 2008 r. wdrożył do stosowania, zatwierdzony wcześniej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, „Program Ochrony Lotniska Wrocław Strachowice przed aktami bezprawnej ingerencji oraz podmiotu prowadzącego obsługę naziemną w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne” (Program Ochrony). Z dniem 15 czerwca 2011 r. (po zatwierdzeniu przez Prezesa ULC) wprowadzono do stosowania zaktualizowaną wersję Programu Ochrony. Zarówno Program pierwotny, jak i jego wersja zaktualizowana były uzgadniane z działającymi na terenie PLW: placówką Straży Granicznej, komisariatem Policji i służbą celną. Program Ochrony w swojej treści zawierał wszystkie elementy określone w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego³.

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 9 lit a KPOLC w Porcie Lotniczym Wrocław został powołany Pełnomocnik Zarządu ds. Bezpieczeństwa, jako osoba odpowiedzialna za ochronę lotnictwa

² Dz. U. nr 116 poz. 803 ze zm.

³ Dz. U. nr 168 poz. 1638

cywilnego w PLW. W Programie Ochrony określono szczegółowo umocowanie Pełnomocnika, zakres obowiązków, a także uprawnienia w stosunku do poszczególnych służb. Zgodnie z § 4 KPOLC, dla współdziałania w jego realizacji powołano Zespół Ochrony Lotniska, jako gremium opiniujące i wnioskujące w sprawach związanych z bezpieczeństwem portu lotniczego, realizujące ciągłą ocenę sytuacji zagrożeń, weryfikację systemu ochrony oraz nadzorujące przestrzeganie obowiązujących przepisów (procedur) przez lotniskowe służby ochrony i podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą na terenie lotniska Wrocław Strachowice.

Z dniem 1 stycznia 2005 r. powołano wewnętrzną formację ochrony pod nazwą Służba Ochrony Lotniska (SOL), której zadaniem była ochrona obiektów Portu, a także wykonywanie kontroli bezpieczeństwa w odniesieniu do pasażerów, bagażu i przesyłek towarowych w komunikacji krajowej. W Programie Ochrony szczegółowo określono zadania SOL, a także sposób pełnienia i dokumentowania obowiązków służbowych,

Lotnisko Wrocław Strachowice, w ocenie NIK, było prawidłowo zabezpieczone fizycznie przed niepowołanym dostępem. Istniejące ogrodzenie spełniało wymogi określone w § 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych⁴ i pozostawało w dobrym stanie technicznym (bez ubytków i uszkodzeń). Funkcjonująca w systemie całodobowym tzw. brama techniczna była chroniona przez posterunek stały, uprawniony do kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów. Pozostałe istniejące bramy i furty, wykorzystywane sporadycznie, pozostawały zamknięte i oplombowane. W sposób ciągły ogrodzenie było patrolowane przez ruchomy posterunek SOL oraz monitorowane przez kamery systemu telewizji przemysłowej. Funkcjonujące płyty postojowe były chronione stałymi posterunkami oraz posiadały oświetlenie umożliwiające parkowanie i ochronę statków powietrznych zarówno w dzień, jak i w porze nocnej.

Prawidłowo, w ocenie NIK, ustalono podział Portu na strefy ogólnodostępną i zastrzeżoną. Program Ochrony w przedmiotowej części, szczegółowo (w formie opisowej i graficznej) wyznaczał granice stref i podstref, ich części krytyczne, a także wszystkie dostępne przejścia pomiędzy strefami. W Programie Ochrony, w formie stosownych procedur oraz w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, określono zasady dostępu do poszczególnych stref, a także system ich patrolowania. Zgodnie § 22 KPOLC, opracowano i stosowano, stanowiącą załącznik do Programu Ochrony instrukcję przepustkową, regulującą dostęp osób i pojazdów do strefy zastrzeżonej lotniska. W sposób szczegółowy określono w niej osoby uprawnione do otrzymania przepustek, warunki i tryb występowania o wydanie przepustki, tryb wydawania przepustek oraz sposób postępowania w przypadku ich utraty.

Prawidłowo, tj. zgodnie z procedurami zawartymi w Programie Ochrony, przepisami rozdziałów 5, 6, 9 i 10 KPOLC, a także rozporządzenia Komisji (WE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 (zmienionego rozporządzeniem nr 334/2011 z dnia 7 kwietnia 2011 r.),

⁴ Dz. U. nr 122 poz. 1273 ze zm.

wykonywano w Porcie Lotniczym Wrocław, kontrole bezpieczeństwa pasażerów, bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego oraz ładunków, przesyłek kurierskich, ekspresowych i poczty. Wszystkie stanowiska kontroli bezpieczeństwa były wyposażone zgodnie ze standardami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r., zmienionym rozporządzeniem nr 334/2011 z dnia 7 kwietnia 2011 r. w tym głównie w urzędzenia umożliwiające identyfikację i eliminację przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera.

Stanowiska kontroli posiadały pełną obsadę osobową, a czynności kontrolne były wykonywane przez pracowników Służby Ochrony Lotniska oraz funkcjonariuszy Straży Granicznej, posiadających ważne certyfikaty operatorów kontroli bezpieczeństwa. Czynnościami sprawdzającymi obejmowano wszystkich pasażerów, a także cały bagaż kabinowy i rejestrowany. Wobec braku na terenie Portu Lotniczego Wrocław działalności zarejestrowanych agentów i uznanych nadawców, kontroli bezpieczeństwa poddawanych było również 100% ładunków i przesyłek (w tym przesyłki Poczty Polskiej).

Zgodnie z zasadami określonymi w Programie Ochrony, a także przepisami § 40 KPOLC, w odniesieniu do personelu lotniska oraz innych osób udających się do strefy zastrzeżonej, a niebędących pasażerami w ruchu lotniczym, realizowana była kontrola bezpieczeństwa. Procedury sprawdzające wykonywane były w odniesieniu do wszystkich osób, pojazdów i wnoszonych lub wwożonych przedmiotów, a zwolnienia z kontroli stosowano wyłącznie w stosunku do osób wymienionych w § 40 ust. 2 KPOLC, w każdym jednakże przypadku po okazaniu przepustek i legitymacji służbowych.

W realizacji przez PLW zadań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wystąpiły jednak zdarzenia i działania naruszające uregulowania zawarte w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz Programie Ochrony Lotniska Wrocław Strachowice.

Przez wprowadzenie w dniu 15 czerwca 2011 r. do stosowania, nowej wersji Programu Ochrony, zawierającego obowiązujące międzynarodowe uregulowania prawne, PLW spełnił formalnie, wynikający z § 118 KPOLC, obowiązek aktualizacji Programu w okresie dwuletnim. Nie zmieniło to jednak faktu, iż w stosowanych do tego czasu procedurach nie były uwzględnione obowiązujące przepisy Unii Europejskiej, w tym głównie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 r. z dnia 11 marca 2008 r., ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady, a także rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

Port Lotniczy Wrocław - mimo wynikającego z § 7 ust. 1 KPOLC obowiązku - przed rozpoczęciem w sierpniu 2009 r. budowy nowego terminala pasażerskiego, nie uzyskał wymaganej opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w kwestii planu systemu jego ochrony. W przedmiotowej kwestii ograniczono się jedynie do uzgodnienia z ULC (w maju 2009 r.), zmiany granic strefy zastrzeżonej poprzez wyłączenie z niej całego terenu budowy.

Port Lotniczy Wrocław zaniechał sporządzania i przekazywania Prezesowi ULC, rocznych sprawozdań ze stanu ochrony Lotniska Wrocław Strachowice. Stanowiło to naruszenie przepisów § 2 ust. 1 pkt 9 lit. p KPOLC. Najwyższa Izba Kontroli nie podziela przy tym stanowiska Zarządu PLW SA, iż za takie należy uznać protokoły posiedzeń Zespołu Ochrony Lotniska z IV kwartałów poszczególnych lat. Obowiązki sporządzania sprawozdań ze stanu ochrony oraz protokołów z posiedzeń ZOL (§ 4) zostały w swojej treści sformułowane niezależnie i KPOLC nie przewiduje łączenia czy też wzajemnego zastępowania przedmiotowych dokumentów.

Kontrola wykazała również trzy przypadki niezgodności ze stanem faktycznym, zapisów zawartych w Programie Ochrony Lotniska Wrocław Strachowice. W podrozdziale 1.3.2.1. Programu, ustalono 19 osobowy skład Zespołu Ochrony Lotniska, zamieszczając jednocześnie w załączniku nr 18 wykaz 17 członków przedmiotowego gremium. W opisie ogrodzenia lotniska zamieszczonym w rozdziale 2.9. Programu Ochrony, nie uwzględniono wybudowanego i istniejącego ekranu akustycznego o długości 140 m. W zamieszczonym w Programie Ochrony wykazie płaszczyzn przeznaczonych do parkowania samolotów, nie figurowała płyta postojowa nr 4, dopuszczona przez ULC do przedmiotowej funkcji i faktycznie wykorzystywana do czasowego postoju statków powietrznych.

Pełnomocnik ds. Bezpieczeństwa jeszcze w czasie kontroli, w Programie Ochrony Lotniska, przygotował zmiany dotyczące opisu ogrodzenia i wykazu płyt postojowych. Zarząd PLW SA w złożonych wyjaśnieniach zobowiązał się ponadto do powołania zespołu autorskiego, który najpóźniej do 15 grudnia 2011 r. dokona aktualizacji Programu Ochrony oraz wprowadzi stosowne zmiany w procedurach, a także realizacji i sposobie udokumentowania zadań podmiotu zarządzającego lotniskiem.

Ochrona statków powietrznych, pozostających czasowo na płaszczyznach postojowych lotniska, sprawowana była w sposób niejednorodny i w ograniczonej formie. Posterunek stały Służby Ochrony Lotniska, ochraniający samoloty pozostające na płycie nr 4 nie dokumentował w ogóle faktów ich przyjęcia pod ochronę, jak również czynności związanych z powrotnym przekazaniem samolotów przewoźnikom. Na posterunku stałym SOL funkcjonującym na płycie postojowej nr 1 była prowadzona „Książka przyjęcia samolotów pod ochronę i przyjęcia samolotów spod ochrony”, w której odnotowywano dane identyfikacyjne statku powietrznego, datę i godzinę przyjęcia samolotu (pod ochronę i spod ochrony) oraz liczbę nałożonych plomb jednakże bez wyszczególnienia ich numerów oraz stwierdzenia bądź nie stwierdzenia faktów ich naruszenia. Aktualnie obowiązujący Program

Ochrony Lotniska Wrocław Strachowice określał SOL, jako „...podmiot odpowiedzialny za ochronę i bezpieczeństwo wszystkich statków powietrznych na płytach postoju w dzień i w nocy”, nie precyzując jednocześnie zasad sprawowania takiej ochrony. Ogólnie, w części Programu Ochrony dotyczącej dokumentacji ochronnej zapisano, iż w SOL prowadzona jest dokumentacja w formie książki przekazania samolotów pod ochronę.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, stosowane praktyki w zakresie ochrony samolotów na postoju i jej dokumentowania, pozostawały w sprzeczności z zasadniczym celem ochrony, jakim jest zapobieganie przypadkom bezprawnej ingerencji i ich potencjalnym następstwom. Zaniechanie dokumentowania ochrony w ogóle, a także wykonywania i dokumentowania czynności związanych z identyfikacją zastosowanych zabezpieczeń wyklucza bowiem możliwość jednoznacznego stwierdzenia wystąpienia lub niewystąpienia zdarzeń polegających na nieuprawnionym dostępie do statków powietrznych, a także określenie czasu w którym to naruszenie nastąpiło.

Pozytywnie, w kontekście ustaleń kontroli, ocenić należy fakt uznania przez Zarząd potrzeby niezwłocznego wprowadzenia dla Służby Ochrony Lotniska jednolitej procedury ochrony samolotów pozostających czasowo na płaszczyznach postojowych lotniska.

2. Realizacja Krajowego Programu Kontroli Jakości.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzenia występowania uchybień, ocenia realizację przez Port Lotniczy Wrocław obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego⁵ (KPKJ).

Zarządzeniami Prezesa Zarządu Portu Lotniczego Wrocław, wydanymi na podstawie § 4 ust. 2 KPKJ, ustalone zostały wewnętrzny system i procedury kontroli jakości, określające zakres czynności audytorskich, częstotliwość wykonywania audytów, prawa i obowiązki audytorów, a także sposób raportowania i realizacji działań naprawczych. Na audytorów, w uzgodnieniu z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, były powoływane osoby spełniające kryteria kwalifikacyjne określone w § 11 ust. 1-6 KPKJ.

Zgodnie z § 6 pkt 5 lit c KPKJ, audyty wewnętrzne były przeprowadzane w oparciu o sporządzone w trybie ochrony informacji niejawnych i oznaczone klauzulą "Zastrzeżone" roczne harmonogramy, zawierające określenie liczby i rodzaju czynności audytowych. Harmonogramy przesyłano w obowiązujących terminach do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W okresie objętym kontrolą przeprowadzono wymaganą przepisami § 29 ust. 1 KPKJ, liczbę audytów wewnętrznych, tak w ujęciu ogólnym, jak i w odniesieniu do poszczególnych rodzajów czynności (audytu ochrony, inspekcji ochrony, przeglądu ochrony, testu ochrony, ćwiczeń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego). Wszystkie przeprowadzone audyty były udokumentowane raportami końcowymi, zawierającymi między innymi określenie obszaru badań, opisy stwierdzonych nieprawidłowości, osoby odpowiedzialne oraz zalecenia

⁵ Dz. U. nr 25 poz. 208

zmierzające do usunięcia stanów niepożądanych. Poprzez przekazywanie raportów Zarządowi PLW SA i Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, realizowany był wynikający z § 29 ust. 4 KPKJ obowiązek informowania wymienionych organów o nieprawidłowości mających istotny wpływ na zapewnienie ochrony.

Zarząd Portu Lotniczego Wrocław, a także właściwe merytorycznie służby, w ocenie NIK, prawidłowo realizowały ustalenia audytów wewnętrznych. Sformułowane w raportach końcowych uwagi i zalecenia były przedmiotem bezzwłocznie podejmowanych postępowań wyjaśniających oraz właściwych co do skali i rodzaju nieprawidłowości, działań naprawczych.

Wyniki wewnętrznych audytów były analizowane przez Zarząd PLW SA, w aspekcie określenia obszarów w których konieczna była poprawa stanu ochrony Portu Lotniczego Wrocław, a także podejmowanych i niezbędnych do podjęcia działań mających na celu uzyskanie takiej poprawy. Udokumentowanie przedmiotowych analiz miało miejsce w rocznych sprawozdaniach z audytów wewnętrznych, przekazywanych także Prezesowi ULC.

Stwierdzone w toku kontroli uchybienia w obszarze realizacji Krajowego Programu Kontroli Jakości, dotyczyły 5 przypadków przekazania Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego raportów końcowych z audytów wewnętrznych z 1-5 dniowym opóźnieniem, a także braku umieszczenia w załączniku nr 17 do Programu Ochrony Lotniska Wrocław Strachowice danych osobowych i teleadresowych wyznaczonych wewnętrznych audytorów kontroli jakości. Należy zaznaczyć, iż w składanych wyjaśnieniach Zarząd Portu Lotniczego Wrocław uznał ustalenia kontroli za zasadne i zobowiązał się do bezzwłocznego usunięcia wskazanych braków.

3. Realizacja Krajowego Programu Szkolenia.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia sposób wypełniania przez Port Lotniczy Wrocław, jako podmiot zarządzający Lotniskiem Wrocław Strachowice, obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego⁶ (KPSz).

Kontrola NIK w przedmiotowym obszarze wykazała braki w obowiązkowych szkoleniach pracowników, w tym także szkoleniach kierunkowych, skutkujące w myśl § 34 ust. 2 KPSz, zakazem wykonywania zadań w zakresie ochrony lotnictwa) i tak:

- w zbadanej próbie 27 pracowników zakwalifikowanych do kategorii 1, 4, 5, 7 i 9, stanowiącej 23,9% liczby osób objętych obowiązkiem szkolenia z zakresu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego (113) stwierdzono fakt braku aktualnych szkoleń u 7 osób (26% próby), w tym w odniesieniu do instruktora ochrony lotnictwa cywilnego i wewnętrznego audytora kontroli jakości,
- w zbadanej odrębnie próbie 10 pracowników posiadających przepustki stałe i tymczasowe, ważnych szkoleń z zakresu świadomości nie posiadały 2 osoby,

⁶ Dz. U. nr 122 poz. 1011.

- spośród objętych badaniem 5 pracowników zakwalifikowanych do kategorii 1 (osoby kierujące ochroną lotnictwa cywilnego), tylko 2 posiadały ważne szkolenia kierunkowe przeprowadzone w pełnym zakresie (9 modułów). Jedna osoba posiadała przeszkolenie wyłącznie w jednym module (4), zaś pozostałe 2 osoby, w tym instruktor ochrony lotnictwa cywilnego, nie posiadały aktualnych szkoleń kierunkowych w ogóle,
- spośród 10 objętych badaniem pracowników, zakwalifikowanych do kategorii 7 i 9, tj. odpowiednio pracowników wykonujących zadania w zakresie obsługi naziemnej pasażerów, i kierowców-operatorów (47,6% liczby ogólnej), żaden nie posiadał zaliczonych wymaganych szkoleń kierunkowych,
- Szkoleniem kierunkowym w zakresie adekwatnym do wykonywanych czynności służbowych. nie objęto wszystkich pracowników. Przykładowo, żaden z pracowników zakwalifikowanych do kategorii 5 (pracownicy służby ochrony lotniska niewykonyjący obowiązków operatorów kontroli bezpieczeństwa) nie był poddany szkoleniom w pełnym, obowiązującym zakresie 9 modułów. Spośród 43 pracowników w przedmiotowej kategorii: z modułu 1 nie przeszkolono 21 pracowników, z modułu 2 – 1, z modułu 3 – 27, z modułu 4 - 11, z modułu 5 - 37, z modułu 6 - 1, z modułu 7 - 33 z modułu 8 – 1, a z modułu 9 – 1. ,
- badanie 5 losowo wybranych pracowników z kategorii 5 (operatorzy kontroli bezpieczeństwa), w aspekcie specjalistycznych szkoleń doskonalących, wykazało dwa przypadki uchybienia terminowi takich szkoleń. Przeprowadzono je bowiem po upływie odpowiednio 34 i 42 miesięcy, a nie wymaganych 30 miesięcy od daty poprzednich szkoleń.

Z wyjaśnień Wewnętrznego Koordynatora Szkolenia (osoby odpowiedzialnej w PLW SA za sprawy organizacji szkoleń) w kwestii braków w obowiązkowym wyszkoleniu pracowników wynikało, że istotną przyczyną była tu realizacja innych szkoleń, które pracodawca uznał za ważne z punktu widzenia pełnionych przez pracowników funkcji i wpływające na profesjonalną obsługę ruchu lotniczego (szkolenia w zakresie użycia środków przymusu bezpośredniego, szkolenia strzeleckie, obsługi pasażerów niepełnosprawnych, udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, obsługi trudnego klienta, a także szkolenia organizowane w ramach unijnego projektu „Bezpieczne Lotniska Przyszłości). Nie negując przydatności dodatkowych szkoleń, Najwyższa Izba Kontroli wyraża jednakże pogląd, iż szkolenia obowiązkowe, wymagane przez Krajowy Program Szkolenia, winny mieć niekwestionowany priorytet, a obowiązkiem Portu Lotniczego Wrocław, jako podmiotu zarządzającego lotniskiem jest stworzenie takich warunków organizacyjnych, które zapewniają pełną realizację KPSz. Pozytywnie należy ocenić fakty uznania przez Wewnętrznego Koordynatora Szkolenia ustaleń kontroli NIK za zasadne i zobowiązanie się do usunięcia braków w szkoleniu pracowników do końca 2011 r.

4. Utrzymanie i eksploatacja lotniczych urządzeń naziemnych.

Poprawnie w ocenie NIK, były realizowane zadania w zakresie utrzymania naziemnych urządzeń lotniczych (systemu oświetlenia nawigacyjnego), pozostających w posiadaniu i użytkowaniu Portu Lotniczego Wrocław. Działania w przedmiotowym zakresie były wykonywane w oparciu o opracowane na użytek wewnętrzny „Procedury obsługi technicznej oświetlenia nawigacyjnego”, określające szczegółowo zasady obsługi technicznej, sposób postępowania w przypadkach niezgodności stanu urządzeń z wymaganiami, osoby odpowiedzialne za planowe przeglądy, zgłaszanie usterek i usuwanie ewentualnych niesprawności, a także sposób dokumentowania wszystkich czynności związanych z utrzymaniem systemu.

Za prawidłowe i wystarczające należy uznać warunki organizacyjne i techniczne stworzone dla zapewnienia sprawnego działania systemu oświetlenia nawigacyjnego. Służby odpowiedzialne za sprawność urządzeń pełniły dyżury w układzie ciągłym (całodobowo), były wyposażone w niezbędne oprzyrządowanie do pomiarów i napraw, a także niezbędne zapasy części zamiennych. Z uwagi na fakt lokalizacji urządzeń w pasie drogi startowej oraz dróg kołowania, w porozumieniu ze służbami kontroli ruchu lotniczego oraz dyżurnego operacyjnego Portu, ustalono szczegółowe zasady dostępu ekip naprawczych do poszczególnych elementów systemu.

Port Lotniczy Wrocław, jako podmiot zarządzający Lotniskiem Wrocław Strachowice, aktywnie współpracował z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej (PAŻP) w zakresie wyposażenia Portu w lotnicze urządzenia naziemne, także niebędące jego własnością. Na bieżąco uzgadniane były działania związane z rozpoczętą przez PAŻP budową urządzenia radionawigacyjnego DVOR/DME. W trakcie opracowywania znajdował się „Plan Generalny Portu Lotniczego Wrocław”, w którym mają być określone potrzeby wyposażenia lotniska w urządzenia naziemne (spójne z „Wieloletnim Planem Inwestycyjnym 2016+” PAŻP), w aspekcie zakładanego wzrostu przepustowości Portu, w związku z bliskim zakończeniem budowy nowego terminala pasażerskiego.

5. Funkcjonowanie przeszkód lotniczych.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania PLW związane z funkcjonowaniem przeszkód lotniczych. Dokumentacja rejestracyjna Lotniska Wrocław Strachowice, w części opisowej zawierała szczegółowy wykaz przeszkód istniejących w granicach i otoczeniu lotniska, zidentyfikowanych, co do rodzaju, położenia, przewyższenia powyżej ograniczenia oraz rodzaju oznakowania. Uzupełnieniem dokumentacji opisowej był sporządzony w formie kartograficznej „Plan Powierzchni Ograniczających Wysokość Zabudowy i Obiektów Naturalnych w Otoczeniu Lotniska Wrocław Strachowice”, wyznaczający obszar, na którym obowiązywały ograniczenia wysokości obiektów naturalnych i sztucznych. W oparciu o opracowane „Procedury inspekcji pola naziemnego ruchu

lotniczego oraz powierzchni ograniczających wysokość przeszkód w otoczeniu lotniska” prowadzony był bieżący (codzienny) i okresowy (comiesięczny) monitoring w aspekcie zmian w obiektach istniejących, a także ewentualności pojawienia się nowych przeszkód.

Port Lotniczy Wrocław, jako podmiot zarządzający Lotniskiem Wrocław Strachowice, aktywnie uczestniczył w procesie urbanizacyjnym obszaru stanowiącego bezpośrednio otoczenia lotniska. Wszystkim gminom położonym na terenie powierzchni ograniczającej wysokość zabudowy, przekazano do wiadomości i stosowania „Plan Powierzchni Ograniczających Wysokość Zabudowy i Obiektów Naturalnych w Otoczeniu Lotniska Wrocław Strachowice”. Pod kątem wymogów określonych dla przeszkód lotniczych, opiniowane były sporządzane przez jednostki samorządu terytorialnego miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. PLW posiadał również pełną dokumentację dotyczącą dokonywanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego uzgodnień miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz projektów decyzji o warunkach zabudowy na obszarze objętym ograniczeniami.

Przedstawiając Zarządowi powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1. Bieżące aktualizowanie „Programu Ochrony Lotniska Wrocław Strachowice przed aktami bezprawnej ingerencji oraz podmiotu prowadzącego obsługę naziemną w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne” w sytuacjach zmian w uwarunkowaniach technicznych, organizacyjnych i prawnych Portu Lotniczego Wrocław.*
- 2. Wyeliminowanie ujawnionych w toku kontroli niezgodności w sposobie ochrony Lotniska Wrocław Strachowice z Programem jego ochrony.*
- 3. Sporządzanie i przekazywanie Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego rocznych sprawozdań ze stanu ochrony Portu Lotniczego Wrocław.*
- 4. Opracowanie i wprowadzenie do stosowania przez Służbę Ochrony Lotniska jednolitej procedury postępowania w sprawach związanych z ochroną statków powietrznych pozostających czasowo na płaszczyznach postojowych lotniska.*
- 5. Rozważenie zasadności umieszczenia w procedurze, o której mowa w pkt 4, zapisów ustalających dla SOL obowiązków identyfikacji zastosowanych zabezpieczeń i wykonywania czynności polegających na sprawdzeniu ich stanu w momentach przyjmowania samolotu pod ochronę i przekazywania samolotu spod ochrony.*
- 6. Terminowe przekazywanie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego raportów końcowych z przeprowadzonych audytów wewnętrznych.*
- 7. Stworzenie skutecznych rozwiązań organizacyjnych dla pełnej realizacji obowiązków wynikających z Krajowego Programu Szkolenia.*

Zgodnie z treścią art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Zarządowi Portu Lotniczego Wrocław SA, prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli we Wrocławiu umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Zarząd Portu Lotniczego Wrocław SA w terminie 30 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

W przypadku złożenia zastrzeżeń, termin nadesłania informacji, o której mowa w art. 62 ust. 1 ustawy liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały komisji powołanej w celu rozpatrzenia zastrzeżeń.