



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR-4101-12-01/2013

P/13/080

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura we Wrocławiu
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 15/17, 50-044 Wrocław
T +48 71 711 83 00, F +48 71 711 83 50
lwr@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 w latach 2011-2012 i w I półroczu 2013 r.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontroler	Marian Macocha, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86982 z dnia 26 czerwca 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2 upoważnienie do kontroli)
Jednostka kontrolowana	Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zarząd Spółki w składzie: 1. Dariusz Kuś – Prezes Zarządu od 5 stycznia 2007 r. i nadal, 2. Jarosław Wróblewski – Wiceprezes Zarządu od 1 lutego 2010 r. i nadal. (dowód: akta kontroli str. 3 - informacja o składzie Zarządu PLW)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ sposób wypełniania przez Port Lotniczy Wrocław S.A. obowiązków wynikających z dokumentów uprawniających do działania w lotnictwie cywilnym w okresie 2011-2013 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Formułując ocenę pozytywną Najwyższa Izba Kontroli uwzględniła w szczególności: [1] prawidłowe wypełnianie obowiązków w zakresie pozyskiwania wymaganych certyfikatów i zezwoleń; [2] zgłaszanie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego zmian danych zawartych w posiadanych certyfikatach i zezwoleniach w wymaganych terminach; [3] terminowe przekazywanie Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego okresowych sprawozdań finansowych oraz sprawozdań z działalności Portu Lotniczego Wrocław S.A.; [4] skuteczne i efektywne działania Portu Lotniczego Wrocław S.A. w zakresie zachowania zdolności do bezpiecznego wykonywania działalności określonej w certyfikacie i zezwoleniach wymaganych dla zarządzania lotniskiem; [5] pełną realizację wniosków Najwyższej Izby Kontroli, sformułowanych po kontroli z 2011 r. w przedmiocie bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

Stwierdzone nieprawidłowości miały związek z realizacją zaleceń Urzędu Lotnictwa Cywilnego i polegały na: [1] niewykonaniu 18 z 60 zaleceń wydanych dla usunięcia niezgodności ujawnionych w toku przeprowadzonego w 2011 r. audytu certyfikacyjnego; [2] braku stosownej weryfikacji „Programu działań naprawczych Portu Lotniczego Wrocław S.A. – wykonanie zaleceń wynikających z audytu certyfikacyjnego lotniska Wrocław-Strachowice w 2011 roku”, mimo zaistnienia

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

okoliczności zmieniających uwarunkowania realizacji niektórych z zaleceń Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zgodność prowadzenia działalności lotniczej z warunkami uzyskanych uprawnień

Opis stanu faktycznego

1.1. W badanym okresie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej: Prezes ULC) wydał dla Portu Lotniczego Wrocław S.A. (dalej: PLW lub Spółka) dwa certyfikaty na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego Wrocław-Strachowice. Pierwszy z nich, nr PL-002/EPWR/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r., wydany został na okres do 6 sierpnia 2011 r., natomiast drugi, nr PL-003/EPWR/2011 z dnia 14 lipca 2011 r., na okres od 7 sierpnia 2011 r. do 6 sierpnia 2014 r.

Pismem nr ULC-LTL-3/550-0004/01/11 z dnia 5 lutego 2011 r., tj. na 6 miesięcy przed upływem ważności pierwszego z ww. certyfikatów, Prezes ULC zwrócił się do PLW o akceptację wcześniejszego rozpoczęcia przygotowań do wydania kolejnego certyfikatu dla lotniska Wrocław-Strachowice. Termin przeprowadzenia audytu certyfikacyjnego zaproponowano na okres 13-17 czerwca 2011 r.

Pismem nr PLWSA-0932/05/2011 z dnia 4 maja 2011 r. PLW przesłał do Prezesa ULC wniosek o przedłużenie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego Wrocław-Strachowice. Jego treść obejmowała stwierdzenie zgodności danych o lotnisku – zawartych w dokumentacji rejestracyjnej i w AIP² – ze stanem faktycznym, a także oświadczenie, iż wszystkie wymagane dla prowadzenia działalności procedury, zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska, zostały wprowadzone do stosowania oraz są w pełni przestrzegane przez wszystkie służby i osoby funkcyjne, włącznie z podwykonawcami i dostawcami usług. Do wniosku dołączono:

- polisę ubezpieczeniową OC na okres od 15 października 2010 r. do 14 października 2011 r.;
- dowód opłaty lotniczej na kwotę 20.000 zł;
- odpis z KRS z dnia 5 kwietnia 2011 r.;
- wstępny harmonogram certyfikacji;
- wykaz osób wchodzących w skład sztabu kryzysowego lotniska, stanowiący załącznik nr 2 do załącznika nr 11 do Instrukcji Operacyjnej Lotniska Wrocław-Strachowice;
- wykaz umów kooperacyjnych na świadczenie przez podmioty zewnętrzne usług na rzecz PLW;
- uchwałę nr 4 Zarządu PLW z dnia 29 marca 2010 r. w sprawie ustalenia schematu organizacyjnego.

Wstępny harmonogram certyfikacji, przekazany wraz z wnioskiem, nie obejmował deklarowanych terminów gotowości PLW do poddania audytowi poszczególnych obszarów, który to wymóg określony został w pkt 6 wykazu dokumentów, ujętego w piśmie nr ULC-LTL-3/550-0004/01/11 Prezesa ULC z dnia 5 lutego 2011 r. W przedłożonej do kontroli dokumentacji nie stwierdzono pism ULC z żądaniem uzupełnienia wniosku PLW o przedłużenie ważności certyfikatu na zarządzanie lotniskiem.

² Aeronautical Information Publication (AIP) - wydawany z udziałem administracji państwowej zbiór informacji lotniczych o charakterze trwałym zawierających dane o lotniskach, drogach lotniczych i obowiązujących procedurach, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej. W Polsce publikacją AIP zajmuje się Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Pismem nr ULC-LTL-3/432-0003/01/11 z dnia 25 maja 2011 r. Prezes ULC powiadomił PLW o przeprowadzeniu w dniach 13-17 czerwca 2011 r. audytu certyfikacyjnego, mającego na celu praktyczne sprawdzenie eksploatacji i utrzymania lotniska oraz zdolności do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Z kolei przy piśmie nr ULC-LTL-3/432-0003/02/11 z dnia 14 lipca 2011 r. Prezes ULC przekazał Prezesowi Zarządu PLW zatwierdzony raport z audytu certyfikacyjnego WEW-LTL-3/432-003/02/11, datowany 14 lipca 2011 r. Z treści pisma przewodniego wynikało, że w toku audytu certyfikacyjnego stwierdzono 60 niezgodności, z których 42 uznano za poważne, tj. naruszające obowiązujące przepisy, utrudniające spełnienie określonych wymagań i mogące w dłuższym okresie powodować obniżenie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych, z czego 15 dotyczyło stanu i utrzymania nawierzchni oraz oznakowania i oświetlenia płaszczyzn lotniskowych. Ponadto w ramach tego pisma:

- zawarto nakaz uaktualnienia i udoskonalenia podstawowych – z punktu widzenia certyfikacji – dokumentów, tj. Instrukcji Operacyjnej Lotniska Wrocław-Strachowice i Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia, wraz z wytycznymi do działań mających na celu realizację wydanych zaleceń,
- ujęto nakaz opracowania programu naprawczego (bez określenia terminu) oraz podjęcia działań korygujących w celu szybkiego i skutecznego usunięcia niezgodności stwierdzonych w toku audytu certyfikacyjnego,
- określono elementy, jakie powinien zawierać program naprawczy,
- wskazano na obowiązek przesłania programu naprawczego do wiadomości Prezesa ULC (bez określenia terminu).

W dniu 14 lipca 2011 r. Prezes ULC wydał (na wniosek PLW o przedłużenie ważności certyfikatu) decyzję nr ULC-LTL-3/432-0003/03/11 w sprawie wydania na okres od 7 sierpnia 2011 r. do 6 sierpnia 2014 r. certyfikatu nr PL-003/EPWR/2011 dla lotniska Wrocław-Strachowice. W uzasadnieniu tej decyzji stwierdzono m.in., że:

- w uzupełnieniu do podstawowego procesu certyfikacji sprawdzono także inne warunki związane z bezpieczeństwem lotnictwa i osób trzecich oraz ochroną;
- ochrona lotniska Wrocław-Strachowice przed aktami bezprawnej ingerencji sprawdzona została przez komórki organizacyjne ULC, odpowiedzialne za sprawy ochrony i ułatwień w lotnictwie cywilnym i w przedmiotowym zakresie nie stwierdzono przeszkód formalno-prawnych do wydania certyfikatu;
- audyt certyfikacyjny zakończył się wynikiem pozytywnym i potwierdził, że lotnisko Wrocław-Strachowice spełnia normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 14 do Konwencji ICAO, Tom 1 „Lotniska” oraz wymagania przepisów krajowych, a także posiada odpowiednią infrastrukturę, wyposażenie, potencjał ludzki i procedury operacyjne niezbędne, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- stwierdzone w trakcie audytu certyfikacyjnego niezgodności nie mają bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, wymagają jednak podjęcia działań naprawczych przez zarządzającego lotniskiem w celu sprawnego, skutecznego i możliwie szybkiego usunięcia nieprawidłowości.

Według stanu na dzień 27 czerwca 2013 r. (rozpoczęcie kontroli) Spółka dysponowała oryginałem certyfikatu zarządzanego przez nią lotniska Wrocław-Strachowice. Z treści tego dokumentu wynikało m.in., że:

- posiadacz certyfikatu spełnia wymagania przepisów Rzeczypospolitej Polskiej oraz Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, ustalone dla wydania certyfikatu;
- posiadacz certyfikatu został uznany za zdolnego do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie zarządzania lotniskiem;

- zarządzający lotniskiem ma obowiązek utrzymania i bezpiecznej eksploatacji lotniska.

W ramach realizacji zaleceń ULC, sformułowanych w związku z przeprowadzonym audytem certyfikacyjnym, w dniu 30 sierpnia 2011 r. PLW sporządził „Program działań naprawczych Portu Lotniczego Wrocław S.A. – wykonania zaleceń wynikających z audytu certyfikacyjnego lotniska Wrocław-Strachowice w 2011 roku” (dalej: Program naprawczy). Program ten uwzględniał łącznie 60 zadań, tj. całość niezgodności ustalonych w toku audytu certyfikacyjnego. Został przesłany do wiadomości Prezesa ULC w dniu jego sporządzenia, tj. 30 sierpnia 2011 r. W przedłożonej do kontroli dokumentacji nie stwierdzono, aby Prezes ULC wprowadzał korekty do Programu Naprawczego. W okresie od daty sporządzenia do czasu kontroli opracowanie to nie było zmieniane odnośnie zakresu realizowanych przedsięwzięć, jak i terminów ich realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 4-10 - notatka służbowa nr 1/PLW/13, str. 11-27 - raport z audytu certyfikacyjnego, str. 28-30 - pismo Prezesa ULC)

Według stanu na dzień 27 czerwca 2013 r. (rozpoczęcie kontroli) PLW posiadał certyfikat Agenta Obsługi Naziemnej (AHAC) nr PL-19H/12, wydany przez ULC w dniu 19 grudnia 2012 r. i ważny do 18 grudnia 2014 r. Wraz z tym certyfikatem ULC wydał również Specyfikację Obsługi Naziemnej, w ramach której określono zakres obsługi naziemnej, jako zaopatrzenie statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne w portach lotniczych. Certyfikat ten uzyskano na podstawie decyzji Prezesa ULC nr ULC-LOL-2/433-0006/01/12 z dnia 19 grudnia 2012 r., stwierdzającej zdolność PLW do bezpiecznego wykonywania działalności agenta obsługi naziemnej. Certyfikat nr PL-19H/12 wydany został:

- na wniosek Spółki (pismo nr PLWSA/1855/10/2012 z 22 października 2012 r.) o wszczęcie procesu przedłużenia ważności certyfikatu nr PL-19H/10, do którego załączono (zgodnie z żądaniem ULC) charakterystykę zawodową personelu kierowniczego oraz harmonogram certyfikacji w fazie przygotowania procesu certyfikacyjnego;
- po dokonaniu w dniu 23 października 2012 r. przez PLW przelewu na rzecz ULC w wysokości 1.550,00 zł tytułem opłaty za przedłużenie ważności certyfikatu;
- po audycie certyfikacyjnym, przeprowadzonym przez ULC w dniu 27 listopada 2012 r.; w sporządzonym na tę okoliczność protokole nie sformułowano niezgodności i nie wydano żadnych zaleceń pokontrolnych.

Poprzedni certyfikat Agenta Obsługi Naziemnej (AHAC), tj. nr PL-19H/10, wydany został PLW przez ULC w dniu 4 grudnia 2010 r. i był ważny do 4 grudnia 2012 r. W okresie od 5 do 18 grudnia 2012 r., tj. przez 14 dni, PLW wykonywał zadania agenta obsługi naziemnej nie dysponując ważnym certyfikatem dla tego zakresu działalności.

Zarząd Spółki w osobach Dariusza Kusia, Prezesa i Jarosława Wróblewskiego, Wiceprezesa stwierdził m.in., że:

- w wyniku przeprowadzonego w dniu 27 listopada 2012 r. audytu certyfikacyjnego nie sformułowano żadnych uwag i zaleceń, a informacje uzyskane w jego trakcie od przedstawicieli ULC wskazywały na możliwość dalszego prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej,
- jako podstawę do kontynuowania działalności w zakresie obsługi naziemnej, przyjęto posiadany protokół kontroli (audytu) oraz zapewnienie ULC, iż przedłużenie ważności certyfikatu nastąpi w wymaganym terminie oraz z datą zapewniającą ciągłość w odniesieniu do posiadanego wcześniej dokumentu.

(dowód: akta kontroli str. 31-32 - notatka służbowa nr 1A/PLW/13, str. 166-175 - wyjaśnienia Zarządu PLW)

Według stanu na dzień 27 czerwca 2013 r. (rozpoczęcie kontroli) Spółka posiadała zezwolenie nr LER1-PC-4020-62/07/7 na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego Wrocław-Strachowice, które w dniu 19 listopada 2007 r. wydał Prezes ULC na okres 20 lat. Zezwolenie to wydane zostało na wniosek PLW, przekazany do ULC w dniu 25 listopada 2002 r., a następnie uzupełniany i aktualizowany do dnia 22 października 2007 r. Złożony wniosek, jak i związane z nim dokumenty spełniały wymogi obowiązującego w tym czasie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 sierpnia 2005 r. w sprawie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego³.

Na dzień rozpoczęcia kontroli Spółka posiadała zezwolenie nr LER1-PC-4021-3/08/17 na świadczenie usług obsługi naziemnej na lotnisku użytku publicznego Wrocław-Strachowice, wydane w dniu 15 stycznia 2008 r. przez Prezesa ULC na okres 7 lat. W uzasadnieniu tej decyzji organ wydający – w związku z przeprowadzoną oceną – stwierdził, iż Spółka spełnia warunki do uzyskania pozwolenia na wykonywanie działalności. Na wniosek PLW z dnia 15 kwietnia 2013 r., uzupełniony w dniu 7 maja 2013 r., Prezes ULC wydał decyzję nr ULC-LER-1/4021-0044/02/13 z dnia 24 maja 2013 r., zmieniającą decyzję nr LER1-PC-4021-3/08/17 z dnia 15 stycznia 2008 r. w części dotyczącej adresu siedziby agenta obsługi naziemnej. W miejsce dotychczasowego adresu siedziby PLW, tj. ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław, wprowadzono aktualny adres, tj. ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław.

(dowód: akta kontroli str. 33-36 - notatka służbowa nr 2/PLW/13)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności PLW w zakresie pozyskiwania niezbędnych certyfikatów i zezwoleń nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność PLW związaną z pozyskiwaniem certyfikatów i zezwoleń wymaganych dla działalności w zakresie zarządzania lotniskiem Wrocław-Strachowice oraz wykonywania czynności agenta obsługi naziemnej. Uzasadnieniem dla tak sformułowanej oceny cząstkowej było: [1] terminowe składanie wniosków o przyznanie certyfikatów i udzielenie zezwoleń; [2] przekazywanie do ULC wszystkich żądanych dokumentów; [3] stworzenie odpowiednich warunków do przeprowadzania przez ULC audytów poprzedzających wydanie certyfikatów i zezwoleń.

Stwierdzone w toku kontroli niezadeklarowanie we wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu lotniska Wrocław-Strachowice terminów gotowości do poddania się audytowi, miało charakter uchybienia formalnego, nie mającego wpływu zarówno na przebieg audytu certyfikacyjnego, jak i na późniejsze wydanie certyfikatu.

Nieposiadanie przez okres 14 dni ważnego certyfikatu agenta obsługi naziemnej wynikało z przyczyn leżących po stronie ULC, a tym samym było niezależne od PLW.

Opis stanu
faktycznego

1.2. W dniu 15 kwietnia 2013 r. PLW wystąpił z wnioskiem do Prezesa ULC o zmianę danych dotyczących adresu siedziby Spółki i wskazanych w wydanych decyzjach administracyjnych. W wyniku powyższego zmiany wprowadzono w:

- zezwoleniu na zarządzanie lotniskiem – decyzją Prezesa ULC nr ULC-LER-1/4020-0007/02/13 z dnia 24 maja 2013 r. zmieniającą zezwolenie nr LER1-PC-4020-62/07/7;
- zezwoleniu na świadczenie usług obsługi naziemnej – decyzją Prezesa ULC nr ULC-LER-1/4021-0044/02/13 z dnia 24 maja 2013 r. zmieniającą zezwolenie nr LER1-PC-4021-3/08/17.

³ Dz. U. z 2005 r. Nr 182, poz. 1535.

Ponadto na podstawie informacji PLW z dnia 13 marca 2013 r. o zmianie adresu siedziby Spółki, Prezes ULC z urzędu wszczął postępowanie prowadzące do zmiany we wzmiarkowanym zakresie certyfikatu na zarządzanie lotniskiem. Postępowanie to zostało sfinalizowane decyzją Prezesa ULC nr ULC-LTL-3/432-0035/02/13 z dnia 24 czerwca 2013 r. zmieniającą certyfikat nr PL-003/EPWR/2011.

(dowód: akta kontroli str. 4-10 - notatka służbowa nr 1/PLW/13, str. 31-32 – notatka służbowa nr 1A/PLW/13, str. 33-36 - notatka służbowa nr 2/PLW/13)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności PLW w zakresie zgłaszania do ULC zmian dotyczących posiadanych certyfikatów i zezwoleń nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność PLW w zakresie zgłaszania do ULC zmian danych zawartych w posiadanych certyfikatach i zezwoleniach. Zmiany zgłaszano niezwłocznie po zaistnieniu okoliczności wskazujących na ich wystąpienie.

Opis stanu
faktycznego

1.3. Stosownie do art. 175 ust. 7 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze⁴ (dalej: ustawa Prawo lotnicze), PLW przekazywał do wiadomości Prezesa ULC sprawozdanie z działalności oraz roczne sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy, wraz z opinią biegłego rewidenta, w terminie 7 miesięcy od zakończenia roku obrotowego. W dniu 4 lipca 2012 r. przesłane zostały sprawozdania za rok 2011, a w dniu 28 czerwca 2013 r. za rok 2012. Badający te sprawozdania biegły rewident nie wnosił do nich zastrzeżeń.

(dowód: akta kontroli str. 46-52 - notatka służbowa nr 7/PLW/13)

Na podstawie sprawozdań finansowych stwierdzono, że w 2011 r. PLW wypracował zysk netto w wysokości 6.005,1 tys. zł, natomiast w 2012 r. odnotował stratę w wysokości 3.102,5 tys. zł. Strata na działalności Spółki wystąpiła również po I półroczu 2013 r. i wyniosła 6.420,0 tys. zł.

Na powyższą okoliczność Zarząd Spółki w osobach Dariusza Kusia, Prezesa i Jarosława Wróblewskiego, Wiceprezesa wskazał, że:

- w związku z realizacją w latach 2007-2012 inwestycji rozbudowy PLW, we wszystkich projekcjach finansowych, sporządzanych zarówno przed rozpoczęciem rozbudowy, jak i obecnie, Spółka przewidywała ujemne wyniki finansowe netto w latach bezpośrednio następujących po zakończeniu inwestycji;
- planowane ujemne wyniki finansowe to przede wszystkim efekt skokowego wzrostu amortyzacji majątku trwałego w związku z przejściem do użytkowania zrealizowanych inwestycji, a także wzrostu kosztów obsługi zobowiązań finansowych zaciągniętych na inwestycje;
- najnowsza projekcja, sporządzona dla instytucji finansującej w kwietniu 2013 r., przewiduje występowanie strat netto w latach 2012-2015;
- w kolejnych latach – w związku z planowanym sukcesywnym rozwojem rynku lotniczego, wzrostem przychodów oraz sukcesywnym spłacaniem zobowiązań – przewiduje się poprawę rentowności poprzez uzyskanie w 2016 r. zysku netto na poziomie 2,7 mln zł i jego zwiększenie do 2020 r. do poziomu 26,0 mln zł;
- ujemne wyniki finansowe nie stanowią zagrożenia dla prowadzenia działalności objętej zezwoleniem ULC, w tym utrzymania lotniska, zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych, zapewnienia ciągłości ruchu lotniczego, ubezpieczenia ryzyk itp.;
- planowane ujemne wyniki finansowe nie stanowią zagrożenia dla płynności finansowej, gdyż w całym okresie prognozy, tj. do 2034 r., Spółka osiągnie dodatnie wskaźniki, co oznacza możliwość zapewnienia niezbędnych środków

⁴ Dz. U. z 2012 r., poz. 933 ze zm.

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Opis stanu
faktycznego

finansowych zarówno na bieżącą działalność, jak i na obsługę zobowiązań finansowych zaciągniętych w związku z realizowanymi inwestycjami;

- mimo poniesienia strat netto w 2012 r. i w I półroczu 2013 r., stan środków pieniężnych na 31 grudnia 2012 r. i 30 czerwca 2013 r. kształtował się na poziomie odpowiednio 37,7 mln zł i 21,1 mln zł.

(dowód; akta kontroli str. 46-52 - notatka służbowa nr 7/PLW/13, str. 73-78 - sprawozdanie F-01 za I półrocze 2013 r. str. 166-175 - wyjaśnienia Zarządu PLW)

W działalności PLW w przedmiocie przekazywania do wiadomości Prezesa ULC sprawozdań z działalności i finansowych nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wypełnianie przez PLW obowiązku, przekazywania Prezesowi ULC rocznych sprawozdań z działalności i sprawozdań finansowych wraz z opinią biegłego rewidenta. Przedmiotowe dokumenty przekazywane były przed upływem 7 miesięcy od daty zakończenia okresu sprawozdawczego, tj. zgodnie z wymaganiami określonymi w posiadanym zezwoleniu na zarządzanie lotniskiem.

1.4. W okresie objętym kontrolą nie stwierdzono przypadków przesyłania przez PLW na żądanie Prezesa ULC innych dokumentów (poza sprawozdaniami z działalności i sprawozdaniami finansowymi Spółki), istotnych dla oceny działalności Spółki w latach następnych.

(dowód: akta kontroli str. 46-52 - notatka służbowa nr 7, str. 166-175 - wyjaśnienia Zarządu PLW)

1.5. W okresie objętym kontrolą (lata 2011-2012 i I półrocze 2013 r.) Zarząd PLW nie podejmował działań zmierzających do nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w podmiotach będących założycielami lub właścicielami lotnisk użytku publicznego. Według stanu na dzień 8 lipca 2013 r. Spółka posiadała:

- 50% udziałów (o wartości 527.000,00 zł) [redacted]
- 40,7% udziałów (o wartości 3.775.000,00 zł) [redacted]
- 19,04% udziałów (o wartości 200.000,00 zł) [redacted]
- 0,01% udziałów (o wartości 11.300,00 zł) [redacted]

5

(dowód: akta kontroli str. 79-83 zestawienie posiadanych udziałów wraz z wydrukami z ewidencji księgowej)

1.6.

1.6.1. W analizowanym okresie nie wystąpiły zmiany w składzie Zarządu PLW, jak również w obrębie stanowisk kierowniczych poszczególnych komórek organizacyjnych Spółki. Wykaz stanowisk kadry kierowniczej PLW wraz z datami zatrudnienia osób je zajmujących przedstawiono w poniższym zestawieniu.

Stanowiska w Zarządzie PLW	Data zatrudnienia
Prezes Zarządu	05-01-2007
Wiceprezes Zarządu	01-02-2010

⁵ Informacje wyłączone przez NIK z podania do publicznej wiadomości na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r., poz. 782) i 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.), tj. ze względu na ochronę interesów podmiotu gospodarczego (tajemnica przedsiębiorstwa).

Dyrektorzy Pionów Kierownicy Działów	Data zatrudnienia
Dyrektor ds. Infrastruktury*	01-10-2009
Dyrektor ds. Sprzedaży i Marketingu	31-12-2006
Kierownik Działu Eksploatacji Terminala i Administracji	15-11-1993
Kierownik Działu Kadr	06-04-1997
Kierownik Działu Obsługi Pasażerów	01-08-2006
Kierownik Działu Obsługi Samolotów	06-12-1993
Kierownik Działu Technicznego	02-12-1991
Kierownik Działu Utrzymania Lotniska	18-10-1993
Kierownik Zespołu Opieki Zdrowotnej	01-11-1997
Komendant Lotniskowej Straży Pożarnej	05-07-2010
Komendant Służby Ochrony Lotniska	16-04-2007
Zastępcy kierowników	Data zatrudnienia
Z-ca Kierownika Działu Obsługi Pasażerskiej	05-11-2006
Z-ca Kierownika Działu Obsługi Samolotów	15-12-1993
Z-ca Kierownika Działu Technicznego	11-01-1993
Z-ca Komendanta Lotniskowej Straży Pożarnej	01-09-2007
Z-ca Komendanta Służby Ochrony Lotniska	01-01-2005

* Dyrektor ds. Infrastruktury objął swoją obecną funkcję 1 marca 2013 r. Wcześniej jednak, tj. od początku zatrudnienia pełnił funkcję Kierownika Jednostki Realizującej Projekt EURO 2012.
(dowód: akta kontroli str. 66-68 - notatka służbowa nr 9/PLW/13)

W okresie objętym kontrolą (1 stycznia 2011 r. - 30 czerwca 2013 r.) w PLW zatrudniono w sumie 115 nowych pracowników w następujących komórkach organizacyjnych:

- | | | |
|---------------------------------------------------|---|----|
| a) Bary i Executive lounge | - | 7 |
| b) Dział Obsługi Pasażerów | - | 5 |
| c) Działy Utrzymania Lotniska i Obsługi Samolotów | - | 16 |
| d) Księgowość | - | 1 |
| e) Lotniskowa Straż Pożarna | - | 6 |
| f) Straż Ochrony Lotniska | - | 64 |
| g) Dział Techniczny | - | 16 |

(dowód: akta kontroli str. 66-68 - notatka służbowa nr 9/PLW/13)

1.6.2. W latach 2011-2012 Spółka wydatkowała na inwestycje środki w łącznej wysokości 217.787,9 tys. zł, w tym 200.751,0 tys. zł (92,2%) na zadania związane z infrastrukturą lotniskową i portową, a 16.856,9 tys. zł (7,7%) na zakupy gotowych środków trwałych. Do tych zadań inwestycyjnych należała budowa nowego terminala pasażerskiego (prace budowlane i wyposażenie), budowa płyty postojowej przed nowym terminalem oraz budowa płyty do odladzania, które realizowano w ramach projektu pn. „Port Lotniczy Wrocław - rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej POIiŚ.06.03.00-00001/09”, dofinansowanego z funduszy unijnych. Na inwestycje te wydatkowano w latach 2011-2012 w sumie 186.846,1 tys. zł, tj. 85,8% ogółu wydatków inwestycyjnych.

Poza ww. zadaniami w tym samym czasie Spółka realizowała przedsięwzięcia (będące w różnych stadiach realizacji i finansowania) związane m.in. z: systemem monitoringu hałasu, budową zbiornika przeciwpożarowego, budową stacji paliw, budową sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, oświetleniem południowej płyty postojowej, systemem ALERT GFS 3000, systemem ochrony ogrodzenia, wzmocnieniem konstrukcji budynku Lotniskowej Straży Pożarnej (dalej: LSP),

modernizacją tablic informacyjnych, rozbudową systemu TETRA, montażem urządzeń do kontroli radiometrycznej w nowym terminalu, rozbudową sieci strukturalnej dla potrzeb Straży Granicznej.

Ponadto, jako gotowe środki trwale zakupiono m.in.: sprzęt do oczyszczania płaszczyzn lotniskowych (ciągnik siodłowy z oczyszczarką - 2 zestawy, oczyszczarkę kompaktową, odśnieżarkę rotacyjną), tester szorstkości nawierzchni, 2 samochody osobowe (Dacia Duster), 2 wozy bojowe dla potrzeb LSP, poduszki do podnoszenia unieruchomionych samolotów, wyposażenie nowego terminala (wózki bagażowe, komputery, telefony bezprzewodowe, zestaw multimedialny, meble biurowe, wyposażenie ambulatorium).

W 2012 r. przekazano do użytkowania obiekty powstałe w związku z realizacją 2 z 3 zadań wykonywanych w ramach projektu pn. „Port Lotniczy Wrocław – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej POIiŚ.06.03.00-00001/09”, tj.:

- nowy terminal pasażerski wraz z infrastrukturą obejmującą: drogi dojazdowe, dojścia piesze, miejsca parkingowe, budynek techniczny oraz obiekty małej architektury;
- płytę postojową przed nowym terminalem wraz z infrastrukturą obejmującą: remont drogi kołowania Bravo, budowę płaszczyzny do zawracania, przewiązanie płyt postojowych (istniejącej i nowobudowanej), drogę serwisową, oświetlenie i oznakowanie oraz sieci wodociągowe i kanalizacyjne.

Budowa obiektu nowego terminala pasażerskiego obejmowała budynek o 3 kondygnacjach naziemnych wraz z konstrukcją dachu oraz 1 kondygnacji podziemnej. Jego powierzchnia zabudowy wyniosła 16.610 m², natomiast całkowita powierzchnia użytkowa 40.814 m², w tym 28.359 m² w części naziemnej i 12.455 m² w części podziemnej. Z kolei kubatura tego obiektu wyniosła 330.430 m³. W ramach zagospodarowania terenu wykonano parkingi obejmujące łącznie 1.095 miejsc postojowych. Decyzja nr 262/12 w sprawie udzielenia pozwolenia na użytkowanie nowego terminala pasażerskiego wydana została przez Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w dniu 28 lutego 2012 r.

Zakres rzeczowy zadania polegającego na budowie płyty postojowej przed nowym terminalem obejmował:

- płytę postojową o powierzchni 27.450 m²,
- przewiązanie do istniejącej płyty postojowej o powierzchni 2.899 m²,
- drogę serwisową o powierzchni 7.057 m²,
- drogę kołowania Bravo o powierzchni 31.414 m²,
- płaszczyznę do zawracania o powierzchni 1.892 m².

Oddanie do użytkowania płyty postojowej odbyło się dwuetapowo: I etap w dniu 9 marca 2012 r., II etap w dniu 15 czerwca 2012 r. W dniu 15 czerwca 2012 r. Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wystawił zaświadczenie nr WIK.7740.229.2012.III.64.3L.1 przyjmujące bez wniesienia sprzeciwu zawiadomienie o zakończeniu budowy.

Budowę płyty do odladzania wraz z drogą pożarową zakończono w dniu 25 stycznia 2013 r., a w dniu 18 lutego 2013 r. Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał decyzję nr 233/2013 w sprawie udzielenia pozwolenia na użytkowanie tych obiektów.

Podstawowe parametry eksploatacyjne i użytkowe lotniska Wrocław-Strachowice według stanu na dzień 1 stycznia 2011 r. i dzień 30 czerwca 2013 r. przedstawiały się następująco:

Lp.	Opis	J.m.	01.01.2011 r.	30.06.2013 r.
1.	Liczba terminali	szt.	1	2
2.	Powierzchnia użytkowa terminali	m ²	8.861	47.527
3.	Stanowiska do odprawy biletowo-bagażowej	szt.	16	37

4.	Stanowiska do kontroli bezpieczeństwa	szt.	7	15
5.	Płyty postojowe	szt.	3	4
6.	Powierzchnia płyt postojowych	m ²	55.092	121.407
7.	Drogi kołowania (długość)	m	3.525	5.821
8.	Stanowiska do kontroli bagażu rejestrowanego - systemy bagażowe (odloty)	szt.	1	2
9.	Urządzenia do sortowania bagażu - przyloty	szt.	2	6
10.	Parkingi zewnętrzne - ilość miejsc postojowych	szt.	1.150	1.745
11.	Możliwość jednorazowej obsługi samolotów na stanowiskach postojowych	szt.	11	31
12.	Przepustowość portu - godzinowa szczytowa	pasażer	400	1.800
13.	Przepustowość portu - nominalna (roczna)	tys. pas.	1.170	5.265

(Dowód: akta kontroli str. 53-65 - notatka służbowa nr 8/PLW/13)

W 2012 r. lotnisko Wrocław-Strachowice obsłużyło ogółem 1.996.552 pasażerów, w tym: 1.736.777 w ruchu regularnym, 250.250 w ruchu czarterowym, 2.972 w pozostałych operacjach nieregularnych (loty przekierowane) i 6.553 w pozostałych operacjach (lotnictwo ogólne i operacje wojskowe).

W porównaniu do 2011 r. liczba obsłużonych przez PLW pasażerów wzrosła o 339.080 osób (o 20,4%), przy czym:

- w krajowym ruchu regularnym liczba pasażerów wzrosła o 172.497 osób (o 75,6%),
- w międzynarodowym ruchu regularnym liczba pasażerów wzrosła o 147.040 osób (o 12,4%),
- w ruchu nieregularnym (czarterowym) liczba pasażerów wzrosła o 21.053 osoby (o 9,2%),
- w lotach przekierowanych liczba pasażerów wzrosła o 48 osób (o 1,6%),
- w lotnictwie ogólnym liczba pasażerów zmalała o 1.558 osób (o 19,2%).

W I półroczu 2013 r. Spółka obsłużyła łącznie 859.369 pasażerów, w tym: 785.547 osób w ruchu regularnym, 72.038 osób w ruchu czarterowym i 1.784 osób w pozostałych operacjach.

(dowód: akta kontroli str. 46-52 - notatka służbowa nr 7/PLW/13)

1.6.3. Według stanu na dzień 27 czerwca 2013 r. (rozpoczęcie kontroli) Spółka dysponowała instrukcjami wewnętrznymi wymaganymi przepisami ustawy Prawo lotnicze (art. 69, art. 82 i art. 84 ust. 2), w tym: Programem Ochrony Lotniska Wrocław-Strachowice (dalej: POL), Instrukcją Operacyjną Lotniska Wrocław-Strachowice (dalej: INOP) i Planem Działania w Sytuacji Zagrożenia (dalej: PDSZ). W okresie objętym kontrolą (1 stycznia 2011 r. - 30 czerwca 2013 r.) w ramach POL dokonano jednej aktualizacji, związanej ze zmianami w infrastrukturze lotniska, spowodowanymi oddaniem do użytku nowego terminala pasażerskiego oraz nowych płaszczyzn lotniskowych (płyty postojowe i drogi kołowania). Aneks nr 1, aktualizujący POL w zakresie dotyczącym aktów bezprawnej ingerencji, sporządzony został w dniu 2 marca 2012 r., jako dokument niejawni opatrzony klauzulą „zastrzeżone”. Aneks ten uzgodniony został w tym samym dniu z Komendantem Komisarjatu Lotniczego Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu, Komendantem Placówki Straży Granicznej, Kierownikiem Oddziału Celnego, a w dniu 7 marca 2012 r. z Departamentem Ochrony i Ułatwienia w Lotnictwie Cywilnym ULC oraz zatwierdzony przez Wiceprezesa ULC ds. Transportu Lotniczego. Przedmiotowy aneks, jako aktualizacja POL, wprowadzony został do użytku służbowego zarządzeniem nr 1/2012 Prezesa Zarządu Spółki z dnia 10 marca 2012 r. Zarządzenie to wskazywało miejsce udostępnienia aktualizacji POL (kancelarię tajną PLW) oraz zawierało klauzulę o możliwości dostępu wyłącznie dla osób posiadających właściwe poświadczenie bezpieczeństwa. Zarządzenie to, poza komórkami wewnętrznymi PLW, przekazane zostało wszystkim podmiotom prowadzącym działalność na terenie PLW. Ponadto

informację o sporządzeniu aneksu przekazano członkom Zespołu Ochrony Lotniska Wrocław-Strachowice na posiedzeniu w dniu 21 marca 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 40-45 - notatka służbowa nr 6/PLW/13, str. 90 - zarządzenie Prezesa PLW, str. 91-95 - protokół posiedzenia Zespołu Ochrony Lotniska)

W okresie objętym kontrolą w INOP wprowadzono trzy zmiany, tj.:

1) zmianę nr 2 z dnia 5 lipca 2011 r.:

- zatwierdzoną przez Prezesa Zarządu PLW i przedłożoną Prezesowi ULC w dniu 15 lipca 2011 r.,
- uzgodnioną przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (dalej: Prezesa PAŻP) w dniu 25 lipca 2011 r.,
- zatwierdzoną przez Prezesa ULC w dniu 28 lipca 2011 r.;

2) zmianę nr 3 z dnia 19 lutego 2012 r.:

- zatwierdzoną przez Prezesa Zarządu PLW i przedłożoną Prezesowi ULC w dniu 28 lutego 2012 r.,
- uzgodnioną przez Prezesa PAŻP w dniu 28 marca 2012 r.,
- zatwierdzoną przez Prezesa ULC w dniu 25 kwietnia 2012 r.;

3) zmianę nr 4 z dnia 14 marca 2013 r.:

- zatwierdzoną przez Prezesa Zarządu PLW i przedłożoną Prezesowi ULC w dniu 6 listopada 2012 r.,
- uzgodnioną przez Prezesa PAŻP w dniu 13 grudnia 2012 r.,
- zatwierdzoną przez Prezesa ULC w dniu 10 kwietnia 2013 r.

Realizację zaleceń ULC, wynikających z audytu certyfikacyjnego i dotyczących zmian w INOP, przedstawiono w punkcie 1.8. niniejszego wystąpienia pokontrolnego. W przypadku pozostałych kontroli prowadzonych w PLW przez ULC nie wystąpiły zalecenia dotyczące wprowadzenia zmian w INOP.

(dowód: akta kontroli str. 40-45 notatka służbowa nr 6/PLW/13)

PDSZ opracowany został w dniu 26 maja 2011 r. Jego integralną częścią był Operacyjny Plan Ratownictwa Lotniskowego oraz Plan Usuwania Unieruchomionych Statków Powietrznych. PDSZ uzgodniony został z Komendą Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej w dniu 2 czerwca 2011 r. i zatwierdzony przez Prezesa ULC w dniu 28 czerwca 2011 r. Plan ten przekazany został współuczestniczącym w realizacji jednostkom organizacyjnym PLW, podmiotom współdziałającym na terenie lotniska, a także Pogotowiu Ratunkowemu, Stacji Sanepid-u i Komendzie Wojewódzkiej Policji.

W okresie objętym kontrolą (od 1 stycznia 2011 r. do 30 czerwca 2013 r.) w ramach PDSZ przeprowadzono jedną zmianę, gdyż w związku z realizacją zaleceń po audycie certyfikacyjnym skorygowano w dniu 26 kwietnia 2012 r. Plan Usuwania Unieruchomionych Statków Powietrznych poprzez aktualizację wyposażenia i opisu lotniska. Po tej zmianie PDSZ nie został zatwierdzony przez Prezesa ULC.

Zarząd Spółki w osobach Dariusza Kusia, Prezesa i Jarosława Wróblewskiego, Wiceprezesa wskazał, że przyczyną nieprzekazania do zatwierdzenia przez Prezesa ULC zaktualizowanego PDSZ był wynik konsultacji z inspektorem ULC, który stwierdził, że w przypadku zmian wprowadzanych w załącznikach zarządzający powinien dokonywać aktualizacji bez konieczności każdorazowego przekazywania ich do zatwierdzenia.

(dowód: akta kontroli str. 40-45 - notatka służbowa nr 6/PLW/13, str. 166-175 - wyjaśnienia Zarządu PLW)

1.6.4. Analizą kontrolną realizacji planów szkoleń dla poszczególnych kategorii pracowników PLW oraz faktycznie odbytych przez nich szkoleń objęto:

- kierujących ochroną lotnictwa cywilnego (kategoria 1) – 6 osób,
- audytorów wewnętrznych kontroli jakości (kategoria 2) – 1 osoba,
- instruktorów ochrony lotnictwa cywilnego (kategoria 3) – 4 osoby,

- operatorów kontroli bezpieczeństwa (kategoria 4) – 20 osób,
- pracowników Służby Ochrony Lotniska (dalej: SOL) nie wykonujących obowiązków operatorów kontroli bezpieczeństwa (kategoria 5) – 40 osób,
- pracowników wykonujących zadania w zakresie kierowania ruchem naziemnym samolotów (kategoria 7) oraz pracowników dokonujących zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo (kategoria 9) – 10 osób,

tj. w sumie 81 osób, stanowiących 23% zatrudnionych w PLW według stanu na dzień 30 czerwca 2013 r.

Według stanu na dzień 15 lipca 2013 r. Instruktor Szkolenia PLW posiadał zaktualizowane programy szkolenia dla wszystkich ww. kategorii pracowników PLW. Wszyscy objęci analizą pracownicy odbyli obowiązujące dla danej kategorii szkolenia kierunkowe oraz szkolenia z zakresu świadomości, które jednocześnie były aktualne. Szkolenia te były stosownie udokumentowane, a dokumenty potwierdzające odbycie szkoleń znajdowały się w teczkach osobowych pracowników. Akcję szkoleniową zrealizowano w okresie od kwietnia 2012 r. do marca 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 158-165 - notatka służbowa nr 4/PLW/13)

1.6.5. Według stanu na dzień 27 czerwca 2013 r. (rozpoczęcie kontroli) Spółka, jako właściciel i operator lotniska Wrocław-Strachowice, była ubezpieczona od odpowiedzialności cywilnej. PLW dysponował lotniczą polisą ubezpieczeniową na okres od 15 października 2012 r. do 15 października 2013 r., podpisaną [REDACTED] w dniu 29 października 2012 r. [REDACTED].⁶

(dowód: akta kontroli str. 84-89 - polisa ubezpieczeniowa)

1.6.6. W okresie objętym kontrolą (lata 2011-2012 i I półrocze 2013 r.) PLW, jako podmiot zarządzający lotniskiem użytku publicznego Wrocław-Strachowice, nie podejmował działań związanych z rezygnacją z posiadanego na tę okoliczność certyfikatu, wprowadzeniem zmian dotyczących jego zakresu rzeczowego i okresu ważności, czy też zawieszeniem tego certyfikatu.

(dowód; akta kontroli str. 37-37 - notatka służbowa nr 3/PLW/13)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności PLW w zakresie utrzymywania zdolności do wykonywania działalności, określonej w posiadanym certyfikacie na zarządzanie lotniskiem i pozostałych zezwoleniach, nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania PLW na rzecz zachowania zdolności do bezpiecznego wykonywania działalności określonej w certyfikacie i zezwoleniach wymaganych dla zarządzania lotniskiem. Świadczy o tym: [1] stabilizacja zatrudnienia personelu kierowniczego i nadzorującego oraz pełna realizacja programów szkoleniowych; [2] zakres zrealizowanych inwestycji w obrębie infrastruktury lotniskowej i portowej; [3] posiadanie aktualnych instrukcji wewnętrznych i aktualnego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Brak zatwierdzenia przez Prezesa ULC zmodyfikowanego PDSZ należy uznać za uchybienie formalne, nie mające wpływu na poziom bezpieczeństwa realizowanej działalności.

Opis stanu
faktycznego

1.7. W okresie objętym kontrolą, (lata 2011-2012 i I półrocze 2013 r.) w strukturze organizacyjnej PLW nie występowały komórki audytu wewnętrznego oraz kontroli wewnętrznej.

(dowód: akta kontroli str. 158-165 - notatka służbowa nr 4/PLW/13)

⁶ Informacje wyłączone przez NIK z podania do publicznej wiadomości na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r., poz. 782) i 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.), tj. ze względu na ochronę interesów podmiotu gospodarczego (tajemnica przedsiębiorstwa).

1.8. Od 17 czerwca 2011 r. (data zakończenia audytu certyfikacyjnego) ULC przeprowadził w PLW w sumie 11 kontroli doraźnych i okresowych, z czego:

a) Departament Lotnisk – 7 kontroli, w tym 5 w zakresie bezpieczeństwa lotniska i ochrony,

b) Departament Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym – 4 kontrole.

W ramach tych kontroli przedstawiciele ULC dokonywali również sprawdzenia realizacji zaleceń (usunięcia niezgodności) wskazanych w trakcie poprzednich kontroli oraz w ramach audytu certyfikacyjnego. Według stanu na dzień 12 września 2013 r. stwierdzono, że PLW usunęła:

- 39 z 60 niezgodności ujawnionych przez ULC w toku audytu certyfikacyjnego,
- wszystkie niezgodności ustalone podczas kontroli przeprowadzonych przez ULC po 17 czerwca 2011 r.

Nie usunięto 21 niezgodności stwierdzonych w toku audytu certyfikacyjnego, w tym niezgodności dotyczącej:

- braku umowy operacyjnej z wojskowym użytkownikiem lotniska – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 2 i uznanej za poważną;
- parametrów płaszczyzn lotniskowych ruchu naziemnego (droga startowa) – oznaczonych w raporcie z audytu jako nr 4, 5, i 6 oraz uznanych za poważne;
- oznakowania w strefie ILS (przyrządowego systemu lądowania) – oznaczonych w raporcie z audytu jako nr 13 i 22 oraz uznanych za poważne;
- braku w INOP kryteriów pozwalających na kontrolę użytkowania nawierzchni przez samoloty, których ACN (nacisk na nawierzchnię płyty) jest wyższy od PCN (nośność nawierzchni płyty) – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 23;
- ulokowania świateł wewnętrznych w poprzeczce na wysokości 600 m (zbyt duża odległość względem siebie) – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 25 i uznanej za poważną;
- braku monitoringu systemów świetlnych – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 29 i uznanej za poważną;
- braku kompletu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin znajdujących się w strefie oddziaływania lotniska – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 33 i określonej jako poważna;
- rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym i Planem Zagospodarowania Terenu Lotniska w zakresie naniesienia i opisanie infrastruktury lotniczej – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 34 i określonej jako poważna;
- braku pozwoleń Prezesa ULC na realizację inwestycji związanych z montażem systemu ochrony lotniska z masztami na kamery monitoringu oraz budynku służby dla SOL, budową budynku CARGO 4, budową hangaru WRO-LOT oraz zmianą przebiegu granicy części lotniczej lotniska – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 37 i określonej jako poważna;
- braku dowodów na ogłoszenie i wdrożenie Polityki Bezpieczeństwa – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 38;
- braku w INOP lub Polityce Bezpieczeństwa dokumentu przypisującego Prezesowi Zarządu PLW odpowiedzialność za bezpieczeństwo operacji na lotnisku – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 39 i określonej jako poważna;
- braku rozdzielenia funkcji Safety Managera (pełnomocnika ds. bezpieczeństwa) od funkcji przełożonego służb operacyjnych – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 40 i określonej jako poważna;
- mniejszej od standardowej obsady etatowej pojazdów ratowniczych – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 42 i uznanej za poważną;
- braku schematu łączności w „Instrukcji korzystania z łączności radiowej na terenie lotniska” – ujętej w raporcie z audytu jako nr 44 i uznanej za poważną;

- braku przekazania przez PAŻP instrukcji bezpieczeństwa pożarowego – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 51 i uznanej za poważną;
- niedostosowania regulaminu organizacyjnego do aktualnej struktury organizacyjnej w części dotyczącej LSP – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 52 i uznanej za poważną;
- braku w PDSZ procedur działania w sytuacjach wypadku lotniczego na lotnisku i wypadku lotniczego poza lotniskiem – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 58 i uznanej za poważną;
- braku w PDSZ mapy w skali 1:25000 lub większej z zaznaczonym rejonem operacyjnym lotniska, kierunkami podejścia; strefami dla lotów, rejonem koncentracji – oznaczonej w raporcie z audytu jako nr 60 i uznanej za poważną.

W Programie naprawczym dla przywołanych wyżej niezgodności nr 4, 5 i 6 jako termin ich usunięcia wyznaczono dzień 31 lipca 2014 r. Natomiast w przypadku pozostałych ww. nieusuniętych niezgodności stwierdzono, że według stanu na dzień 12 września 2013 r. upłynęły terminy ich usunięcia, określone w Programie naprawczym.

(dowód: akta kontroli str. 69-72 - notatka służbowa nr 10/PLW/13, str. 96-101 - protokół kontroli ULC, str. 116-157 - realizacja zaleceń ULC, str. 11-27 - raport z audytu certyfikacyjnego, str. 102-115 - program naprawczy)

Zarząd Spółki w osobach Dariusza Kusia, Prezesa i Jarosława Wróblewskiego, Wiceprezesa wskazał, że:

- w związku z zaleceniem związanym z usunięciem niezgodności nr 2, ciągle trwa ustalanie oraz spotkania ze stroną wojskową, dotyczące uzgodnienia zapisów umowy operacyjnej. Ostatnia wersja projektu umowy została przekazana przez PLW pismem z dnia 16 września 2013 r. do Dowódcy 8. Bazy Lotnictwa Transportowego, w którym zaproponowano bezpośrednie spotkanie z przedstawicielami Sił Zbrojnych RP. Podpisanie umowy utrudnia wielokrotne aktualizowanie ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzeń wykonawczych, mających znaczący wpływ na treść zawieranej umowy;
- usunięcie niezgodności nr 4, 5 i 6 przewiduje się podczas planowanego remontu drogi startowej. Trwa proces pozyskiwania dofinansowania na realizację całej inwestycji wraz z projektowaniem. Przewidywany termin realizacji – do 1 stycznia 2018 r., tj. zgodnie z § 14 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji;
- usunięcie niezgodności nr 13 i 22 jest w trakcie realizacji w związku z trwającym remontem urządzeń radionawigacyjnych, polegającym na wymianie urządzeń ILS/DME. Strefa wrażliwa ILS zostanie właściwie oznakowana po wdrożeniu do eksploatacji nowych urządzeń oraz po uzyskaniu od PAŻP informacji dotyczącej przebiegu stref wrażliwych urządzeń radionawigacyjnych. Pismo w sprawie wyznaczenia strefy wrażliwej wdrażanego urządzenia zostało skierowane przez zarządzającego lotniskiem po wykonanych oblotach technicznych w dniu 6 września 2013 r.;
- w związku ze zmianami dotyczącymi wdrażania nowych elementów infrastruktury oraz zmian operacyjnych, a także uwzględniając ciągłą aktualizację ustawy Prawo lotnicze oraz wchodzących w życie rozporządzeń wykonawczych, trwają intensywne prace mające na celu umieszczenie wszystkich zmian oraz aktualizacji w dokumentacji normatywnej lotniska w zakresie rejestracji, zintegrowanej informacji lotniczej oraz instrukcji operacyjnych. Jest to proces długotrwały wymagający zaangażowania wielu podmiotów oraz instytucji państwowych. W chwili obecnej trwają uzgodnienia dotyczące dokumentacji

- rejestracyjnej lotniska oraz aktualizowanie INOP. Wszystkie zalecenia ULC wymagające umieszczenia w INOP znajdują się w aktualizowanej instrukcji i zostaną przesłane w ciągu 30 dni do instytucji odpowiedzialnych za zatwierdzenie oraz uzgodnienia;
- w związku z realizacją zaleceń związanych z usunięciem niezgodności nr 25 i 29, przewiduje się modernizację oświetlenia nawigacyjnego z przystosowaniem lotniska do CATII. PAŻP jest na ukończeniu montażu nowych urządzeń ILS, co po zakończeniu inwestycji pozwoli na rozpoczęcie projektowania modernizacji i rozbudowy oświetlenia na podstawie nowego systemu ILS. Jednocześnie trwa proces pozyskiwania dofinansowania do realizowanej inwestycji. Przewidywany termin realizacji to 31 grudnia 2016 r.;
 - PLW w sposób sukcesywny przesyła pisma do urzędów gmin znajdujących się w strefie oddziaływania lotniska w celu pozyskania obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ostatnie pisma zostały skierowane w dniu 9 sierpnia 2013 r. Pomimo zapewnień ze strony osób odpowiedzialnych otrzymano dokumentację jedynie z trzech na osiem urzędów. W przypadku braku odpowiedzi zarządzający zamierza skierować pismo do ULC informujące o braku możliwości pozyskania wymaganych dokumentów;
 - w związku z usuwaniem niezgodności nr 34 trwają ostateczne poprawki dokumentacji kartograficznej oraz teczek rejestracyjnych na podstawie wezwania Prezesa ULC znak: ULC-LTL-1/5021-0058/05/13 z dnia 26 lipca 2013 r. w sprawie wniesienia poprawek do dokumentacji rejestracyjnej, uwzględniających rozporządzenie MTBiGM z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk;
 - uzyskano decyzję Prezesa ULC na zmiany cech eksploatacyjnych lotniska w związku z montażem systemu ochrony lotniska z masztami na kamery monitoringu oraz budynku służby dla SOL, budową budynku CARGO 4 oraz zmianą przebiegu granicy części lotniczej lotniska. Nie usunięto niezgodności w części dotyczącej budowy hangaru WRO-LOT. Zarządzający zwrócił się do Prezesa ULC o zezwolenie na zmianę cech eksploatacyjnych do końca 2013 r. po uzgodnieniach dotyczących umiejscowienia hangaru WRO-LOT;
 - pomimo, że Polityka Bezpieczeństwa została prawidłowo opracowana, nadal nie została formalnie wdrożona w życie. Trwają prace nad reorganizacją pionu odpowiedzialnego za ochronę oraz pionu zarządzania bezpieczeństwem. Bieżące zadania wynikające z funkcji SMS są realizowane zgodnie z wymogami i brak formalnego wprowadzenia Polityki Bezpieczeństwa nie zakłóca toku pracy tego pionu. Do czasu rozpoczęcia procedury certyfikacyjnej taka polityka zostanie formalnie wdrożona, zaś ULC zostanie o tym poinformowany. Podstawową przyczyną niezrealizowania tego wymogu były braki kadrowe. Pracownicy kompetentni w materii opracowania i aktualizacji Polityki Bezpieczeństwa zajęci byli realizacją innych terminowych i ważnych z punktu widzenia działalności PLW spraw. Zwiększenie składu osobowego w pionie bezpieczeństwa napotykało trudności wynikające z braku na rynku odpowiednio kwalifikowanych pracowników z uwagi na niszowość tej specjalizacji;
 - zapis dotyczący odpowiedzialności Prezesa Zarządu PLW za bezpieczeństwo operacji na lotnisku nie znalazł się ani w Polityce Bezpieczeństwa, ani w INOP. Zasada taka sformułowana jest jednak w ustawie Prawo lotnicze. Do czasu certyfikacji braki formalne w tym zakresie zostaną usunięte i stosowna o tym informacja zostanie przekazana do ULC. Przyczyną braku aktualizacji ww. dokumentów we wskazanym przez ULC zakresie były braki kadrowe;
 - funkcję Safety Managera pełni Specjalista ds. bezpieczeństwa. Formalnie struktura SMS nie została jeszcze wprowadzona do struktury organizacyjnej

firmy. Pozostałe wymogi co do wydzielenia funkcji SMS z pozostałych struktur zostały dochowane, wskazywany przez ULC konflikt interesów nie zachodzi. Trwają prace nad opracowaniem struktury i szczegółowego zakresu działania pionu bezpieczeństwa, jak i nad odpowiednią obsadą osobową tego pionu. Stawiane w tym względzie przez ULC wymogi zostały zrealizowane częściowo (pracownik odpowiedzialny za bezpieczeństwo nie nadzoruje pracy służb operacyjnych, więc nie zachodzi akcentowany przez ULC konflikt interesów). Do czasu certyfikacji niedociągnięcia te zostaną usunięte;

- zgodnie z zaleceniami w razie konieczności podniesienia obsady osobowej w LSP odpowiednio wykwalifikowani strażacy byli i są zatrudniani w godzinach nadliczbowych. Sposób organizacji służb oraz aktualnie istniejący stan osobowy pozwala na taki sposób realizacji zalecenia. Wskazane przez ULC zalecenia są realizowane, ale w sposób inny niż wymagał tego ULC. Według Zarządu Spółki zatrudnianie pracowników w godzinach nadliczbowych, w razie konieczności czasowego podniesienia poziomu zabezpieczenia przeciwpożarowego lotniska, jest bardziej racjonalne ekonomicznie niż stałe utrzymywanie podwyższonego stanu osobowego w LSP, zwłaszcza, że tym sposobem w pełni realizujemy wymogi przepisów w tym zakresie;
- w związku ze zmianami dotyczącymi wdrażania nowych elementów infrastruktury i zmian operacyjnych, a także uwzględniając ciągłą aktualizację ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, trwają intensywne prace mające na celu umieszczenie wszystkich zmian oraz aktualizacji w dokumentacji normatywnej lotniska. Jest to proces długotrwały, wymagający zaangażowania wielu podmiotów oraz instytucji państwowych. W chwili obecnej trwają wewnętrzne uzgodnienia dotyczące dokumentacji operacyjnej oraz aktualizowanie „Planu Działania w Sytuacjach Zagrożenia”. Wszystkie zalecenia ULC wymagające umieszczenia w „Planie Działania w Sytuacjach Zagrożenia” znajdują się w aktualizowanej dokumentacji i zostaną przesłane do końca 2013 r. do instytucji odpowiedzialnych za zatwierdzenie oraz uzgodnienia;
- podczas prowadzonej w dniu 4 września 2012 r. przez ULC na lotnisku Wrocław-Strachowice kontroli okresowej zaktualizowano niezgodność nr 51 uznając (na podstawie znowelizowanych i obowiązujących unormowań), że PAŻP nie ma obowiązku przekazania zarządzającemu instrukcji bezpieczeństwa pożarowego obiektu wieży kontroli lotów;
- ze względu na zmianę podstawy prawnej oraz powstanie komórki prewencji LSP, zapisy dotyczące aktualizacji zostaną umieszczone w regulaminie do dnia 30 września 2013 r.
- wszystkie zalecenia ULC wymagające umieszczenia w „Planie Działania w Sytuacjach Zagrożenia” znajdują się w aktualizowanej dokumentacji i zostaną przesłane do końca 2013 r. do instytucji odpowiedzialnych za zatwierdzenie oraz uzgodnienia.

Ponadto Zarząd PLW stwierdził, że: (cyt.): „*mając na uwadze właściwe przygotowanie do procesu przedłużenia certyfikatu lotniska użytku publicznego ze szczególnym uwzględnieniem nowej specyfiki znowelizowanych przepisów krajowych oraz implementacji przepisów międzynarodowych Zarządzający określił na spotkaniu z kierownictwem PLWSA sposób przygotowania oraz usunięcia niezgodności stwierdzonych podczas audytu certyfikacyjnego w 2011 r. W ramach działań naprawczych sporządzony zostanie plan harmonogram określający w sposób szczegółowy obszary działania, osoby odpowiedzialne oraz terminy realizacji przedsięwzięć. W chwili obecnej na podstawie wnikliwej analizy oraz szacowania zagrożeń nie zidentyfikowano obszarów działań, które mogłyby mieć wpływ na przyznanie kolejnego certyfikatu. Jedyne obszarem mogącym*

generować niezgodności z nowowprowadzonym rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 roku w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego są wymagania dotyczące niwelety pola naziemnego ruchu lotniczego. Z uwagi na termin realizacji zapisów rozporządzenia w tym obszarze oraz w oparciu o przeprowadzone badania geodezyjne możemy przypuszczać, że na podstawie odstępstw od specyfikacji certyfikacyjnych oraz alternatywnego sposobu spełnienia danego wymogu, lotnisko spełni wymagania do wymaganej rozporządzeniem daty 1 stycznia 2018 r."

(dowód; akta kontroli str. 116-157 - realizacja zaleceń ULC, str. 166-175 - wyjaśnienia Zarządu PLW)

Audyt certyfikacyjny w zakresie bezpieczeństwa lotniska, osób trzecich i ochrony, został przeprowadzony przez ULC w dniach 15-17 czerwca 2011 r. W wyniku tego audytu, oprócz stwierdzenia braku przeszkód formalno-prawnych do wydania certyfikatu, sformułowano 7 zaleceń. Program naprawczy dla ich realizacji opracowano w dniu 5 sierpnia 2011 r. Wszystkie zalecenia sformułowane w wyniku audytu i późniejszych kontroli zostały zrealizowane, bądź były w toku realizacji.

Dokumentacja audytu certyfikacyjnego oraz pozostałych kontroli (protokoły kontroli, raporty, programy naprawcze) była niejawną i opatrzona klauzulą „zastrzeżone”.

(dowód: akta kontroli str. 69-72 notatka służbowa nr 10/PLW/13)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności PLW w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

[1] nie zrealizowano 18 z 60, tj. 30% zaleceń ULC, sformułowanych dla usunięcia niezgodności stwierdzonych w toku przeprowadzonego w czerwcu 2011 r. audytu certyfikacyjnego na zarządzanie lotniskiem, pomimo upływu terminów określonych w Programie naprawczym opracowanym przez PLW w sierpniu 2011 r.;

[2] nie weryfikowano Programu naprawczego pod kątem zaistniałych zmian uwarunkowań realizacji zaleceń ULC, a w konsekwencji urealnienia terminów ich wykonania. Dotyczyło to niezgodności oznaczonych w raporcie z audytu certyfikacyjnego jako nr 13, nr 22, nr 25 i nr 29 (możliwych do realizacji po zakończeniu inwestycji prowadzonej przez PAŻP), nr 37 (częściowo zrealizowane zalecenie) i nr 51 (zalecenie nieaktualne).

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność PLW w zakresie realizacji zaleceń pokontrolnych ULC. Podstawą do takiej oceny były opisane wyżej nieprawidłowości, jak również elementy pozytywne: [1] pełna realizacja zaleceń ULC wynikających z kontroli okresowych i doraźnych; [2] występowanie okoliczności skutkujących zmianą uwarunkowań i możliwości usunięcia w założonych terminach niezgodności w szczególności ujawnionych w toku audytu certyfikacyjnego; [3] opinia ULC, wyrażona po kontroli przeprowadzonej w PLW w dniach 19-20 sierpnia 2013 r. i wskazująca, że mimo niepełnej realizacji zaleceń z audytu certyfikacyjnego (cyt.): „posiadacz certyfikatu nadal spełnia ustalone przepisami wymagania potrzebne dla wydania i utrzymania ważności certyfikatu”.

Opis stanu
faktycznego

1.9. W następstwie kontroli P/11/062 pt. „Bezpieczeństwo cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej”, przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli między 13 lipca i 25 października 2011 r., pod adresem Zarządu PLW sformułowano wnioski pokontrolne wskazujące na potrzebę:

1. bieżącego aktualizowania „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 PLW;

2. wyeliminowania ujawnionych w toku kontroli niezgodności w sposobie ochrony lotniska Wrocław-Starachowice z Programem jego ochrony;
3. sporządzania i przekazywania Prezesowi ULC rocznych sprawozdań ze stanu ochrony PLW;
4. opracowania i wprowadzenia do stosowania przez SOL jednolitej procedury postępowania w sprawach związanych z ochroną statków powietrznych pozostających czasowo na płaszczyznach postojowych lotniska;
5. rozważenia zasadności umieszczenia w procedurze, o której mowa w pkt 4, zapisów ustalających dla SOL obowiązek identyfikacji zastosowanych zabezpieczeń i wykonywania czynności polegających na sprawdzeniu ich stanu w momentach przyjmowania samolotu pod ochronę i przekazywania samolotu spod ochrony;
6. terminowego przekazywania do ULC raportów końcowych z przeprowadzonych audytów wewnętrznych;
7. stworzenia skutecznych rozwiązań organizacyjnych dla pełnej realizacji obowiązków wynikających z Krajowego Programu Szkolenia.

Pismem nr PLWSA/2996/12/2011 z dnia 20 grudnia 2011 r. Zarząd Spółki poinformował NIK, że:

1. rozpoczęto aktualizowanie „Programu Ochrony Lotniska Wrocław-Starachowice”, jednakże w związku z jego dynamiczną rozbudową prace zakończone zostaną na przełomie I i II kwartału 2012 r.;
2. sprawozdanie roczne ze stanu ochrony lotniska za 2011 r. przesłane zostanie Prezesowi ULC w terminie do 15 stycznia 2012 r.;
3. audytor wewnętrzny zobligowany został do terminowego przekazywania raportów końcowych z przeprowadzonych audytów;
4. do 30 stycznia 2012 r. zostanie opracowana i wprowadzona do stosowania przez SOL, jednolita procedura postępowania ochrony statków powietrznych pozostających na płaszczyznach postojowych lotniska;
5. podjęte zostały działania doraźne i programowe mające na celu pełną realizację obowiązków wynikających z Krajowego Programu Szkolenia.

(dowód: akta kontroli P/11/062 w Posiadaniu NIK)

Według stanu na dzień 15 lipca 2013 r. realizacja wniosków pokontrolnych NIK przedstawiała się następująco:

- w aneksie z dnia 2 marca 2013 r. do „Programu Ochrony Lotniska Wrocław-Starachowice” znajdowały się zapisy korygujące niezgodności ujawnione w toku kontroli P/11/062, dotyczące aktualizacji: podstaw prawnych o akty prawa europejskiego, składu SOL, opisu ogrodzenia lotniska, wykazu miejsc postojowych dla statków powietrznych;
- w aneksie do „Programu Ochrony Lotniska Wrocław-Starachowice” uwzględniono zmiany infrastruktury PLW spowodowane realizacją inwestycji, w tym uruchomieniem nowego terminala pasażerskiego, budową nowych płyt postojowych, modernizacją dróg kołowania i budową płyty do odladzania samolotów;
- Zarząd PLW sporządził i przesłał Prezesowi ULC roczne sprawozdania ze stanu ochrony PLW za lata 2011 i 2012;
- opracowano i przekazano dowódcom zmian SOL jednolite procedury postępowania w sprawach związanych z ochroną statków powietrznych czasowo pozostających na płaszczyznach postojowych lotniska;
- w badanym okresie do ULC przekazywane były raporty końcowe z wewnętrznej inspekcji ochrony, testów ochrony, a także roczne (za lata 2011 i 2012) sprawozdania z działalności Wewnętrznego Audytora Ochrony. Przesyłane były

także, celem zatwierdzenia przez ULC, plany wewnętrznych inspekcji, testów ochrony i scenariusze ćwiczeń;

- Instruktor Szkolenia PLW zaktualizował obowiązujące programy szkolenia w odniesieniu do:
 - osób kierujących ochroną lotnictwa cywilnego (kategoria 1),
 - audytorów wewnętrznych kontroli jakości (kategoria 2),
 - instruktorów ochrony lotnictwa cywilnego (kategoria 3),
 - operatorów kontroli bezpieczeństwa (kategoria 4),
 - pracowników SOL nie wykonujących obowiązków operatorów kontroli bezpieczeństwa (kategoria 5),
 - pracowników wykonujących obsługę naziemną (kategoria 7),
 - pracowników wykonujących zadania w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo (kategoria 9);
- na przykładzie 81 pracowników PLW (23% stanu zatrudnienia na dzień 30 czerwca 2013 r.) stwierdzono, że wszyscy ci pracownicy, należący do ww. kategorii odbyli obowiązujące szkolenia kierunkowe, posiadali także aktualne szkolenia z zakresu świadomości.

(dowód: akta kontroli str. 158-165 - notatka służbowa nr 4/PLW/13, str. 38-39 - notatka służbowa nr 5/PLW/13)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności PLW w zakresie realizacji wniosków pokontrolnych NIK z 2011 r. nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Zarządu PLW w zakresie realizacji wniosków pokontrolnych NIK, sformułowanych po przeprowadzonej w 2011 r. kontroli w zakresie bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej. Taką ocenę uzasadnia: [1] rzetelna informacja PLW o działaniach podjętych na rzecz realizacji wniosków pokontrolnych, [2] pełna realizacja wszystkich wniosków wyszczególnionych w wystąpieniu pokontrolnym.

IV. Uwagi i wnioski

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 Kontroli⁷, wnosi o:

1. Dokonanie weryfikacji Programu naprawczego (opracowanego dla realizacji zaleceń ULC sformułowanych w następstwie audytu certyfikacyjnego) uwzględniającej zmiany uwarunkowań dla wykonania poszczególnych przedsięwzięć tak w aspekcie zakresu rzeczowego, jak i możliwych terminów realizacji.
2. Podjęcie niezbędnych, a zarazem skutecznych przedsięwzięć organizacyjnych dla pełnego wykonania niezrealizowanych do tej pory zaleceń poaudytowych ULC.

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

⁷ Dz. U. z 2012 r., poz. 82.

pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu.

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 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych 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.

Wrocław, dnia października 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu

p.o. Dyrektor

Mieczysław Biernat

Kontroler nadzorujący:

Andrzej Siekierka
Doradca ekonomiczny

.....
Podpis

.....
Podpis

