



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

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

Kraków, dnia 30 listopada 2011 r.

TEKST JEDNOLITY

**Zarząd
Międzynarodowego Portu Lotniczego
im. Jana Pawła II
Kraków-Balice Sp. z o.o.
ul. Kpt. M. Medweckiego 1
32-083 Kraków**

Wystąpienie pokontrolne

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82), zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie przeprowadziła w Międzynarodowym Porcie Lotniczym im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. (dalej „Spółka”, „Zarządzający” lub „MPL”) kontrolę bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej w latach 2009 – 2011 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole podpisanym 15 listopada 2011 r. przez Zarząd MPL, oraz dodatkowymi wyjaśnieniami złożonymi w tym samym dniu, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania Spółki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

Uzasadnienie oceny ogólnej stanowią poniższe uwagi i oceny częściowe:

1. Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizujący zasady ochrony lotnictwa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, wykonywanie przez Spółkę Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (dalej „KPOLC”)¹.

Zarządzający zorganizował zespół działań mających na celu ochronę lotniska przed aktami nieprawidłowej ingerencji oraz zapewnił nadzór nad tymi działaniami, do czego zobowiązuje § 2 ust. 1 pkt 9 lit. h KPOLC. W ramach tych działań m.in. opracował i wdrożył instrukcje i procedury stanowiące integralną część Programu Ochrony Lotniska. Negatywnie należy ocenić niestosowanie się do wymogu § 7 ust. 1 KPOLC, stosownie do którego budowa lub rozbudowa obiektów znajdujących się w sąsiedztwie strefy zastrzeżonej lotniska wymaga wcześniejszego uzyskania opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej „ULC”) o planie ich ochrony. W trakcie kontroli nie przedłożono takich opinii, m.in. w odniesieniu do inwestycji pn. „Rozbudowa budynku pasażerskiego Terminalu I w MPL Kraków-Balice” czy „Budowa garażu wielopoziomowego na terenie MPL Kraków-Balice”.

¹ Stanowiącego załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803 ze zm.).

W MPL nie realizowano obowiązku wynikającego z § 2 ust. 1 pkt 9 lit. p KPOLC, tj. nie sporządzano rocznych sprawozdań ze stanu ochrony i nie przysyłało ich Prezesowi ULC. Sprawozdania takie za lata 2009 i 2010 sporządzono dopiero 25 lipca 2011 r., tj. podczas kontroli NIK. Odpowiedzialność za tę nieprawidłowość ponosi dyrektor Pionu Bezpieczeństwa Spółki.

Zarządzający wyznaczył – zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 9 lit. a KPOLC – osobę odpowiedzialną za ochronę lotniska i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych na lotnisku, a także przesłał do Prezesa ULC jej aktualne dane osobowe i teled adresowe. Wykonał również obowiązek określony w § 2 ust. 1 pkt 9 lit. q KPOLC, polegający na wyposażeniu aparatów telefonicznych, których numery zostały wskazane pasażerom do kontaktowania się z nim, w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących.

W przypadku otrzymania od Prezesa ULC wytycznych do realizacji w przypadkach wystąpienia zagrożeń lotnictwa cywilnego w MPL były zwoływane posiedzenia Zespołu Ochrony Lotniska (ZOL), na których oceniano stan zagrożenia podmiotu oraz przygotowywano decyzje w sprawie działań zmierzających do likwidacji lub ograniczenia skutków tych zagrożeń, wypełniając tym samym wymóg w § 2 ust. 1 pkt 9 lit. o KPOLC. Działania te dokumentowano w protokołach posiedzeń ZOL.

Zarządzający wywiązał się z obowiązku określonego w § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1638), polegającego na opracowaniu i wprowadzeniu do stosowania programu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji. Zgodnie z wymogami przywołanego przepisu program został zatwierdzony przez prezesa ULC. Spółka zrealizowała również obowiązek określony w § 118 ust. 1 KPOLC, polegający na aktualizacji programu nie rzadziej niż raz na dwa lata. O aktualizacji programu Zarządzający powiadomił Prezesa ULC, który tę aktualizację zatwierdził (§ 118 ust. 1 i 2 KPOLC). Aktualizacja programu, wprowadzona aneksem z 11 marca 2010 r., uwzględniała normy ochrony określone w rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego².

Zgodnie z wymaganiami § 2 ust. 1 pkt 9 lit. f KPOLC Zarządzający umożliwiał podmiotom prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą na terenie lotniska lub poza nim zapoznanie się z aktualnym programem ochrony w zakresie ich dotyczącym. Zastrzeżenia NIK wzbudziła natomiast realizacja § 2 ust. 1 pkt 9 lit. g KPOLC, tj. zapewnienia, że działające na terenie lotniska podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą realizują zadania zgodnie z ich aktualnymi programami ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji. Ustalono bowiem, że MPL posiadał jedynie cztery programy ochrony, podczas gdy na jego terenie lotniczą działalność gospodarczą prowadziło sześć podmiotów zobowiązanych do opracowania i wdrożenia takiego programu. Spółka nie dysponowała programami ochrony Petrolot sp. z o.o. oraz LOT Catering sp. z o.o., a program ochrony KRK Airport Services sp. z o.o. został przesłany do Zarządzającego 6 lipca 2009 r., a tym samym w trakcie kontroli NIK był już nieaktualny.

Izba pozytywnie ocenia sposób koordynacji działań Zarządzającego ze Strażą Graniczną i Policją, do czego był zobowiązany postanowieniami § 2 ust. 1 pkt 9 lit. b KPOLC. Zasady tej współpracy zostały określone w programie ochrony. Ponadto MPL zawarł porozumienie z Komendantem Karpackiego Oddziału Straży Granicznej w Nowym Sączu w zakresie realizacji zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w krajowej komunikacji lotniczej.

Na pozytywną ocenę zasługuje opracowanie i wdrożenie przez Zarządzającego procedur śledzenia i zbierania informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji. Opracowany został „Kwestionariusz przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka”, a osoby obsługujące telefony do kontaktowania się z MPL (których numery podano do publicznej wiadomości) zostały zaznajomione z procedurą postępowania w przypadku przyjęcia informacji o sytuacji zagrożenia. Ponadto Zarządzający stworzył możliwość powiadamiania o zaistnieniu takiej sytuacji na swojej stronie internetowej. Informacje o zagrożeniu Spółka otrzymywała także z ULC, każdorazowo zwołując w takich sytuacjach posiedzenia ZOL.

Pozytywnie należy również ocenić powołanie oraz działanie ZOL. Skład Zespołu oraz tryb jego pracy zostały określone w Programie w sposób zgodny z postanowieniami § 4 KPOLC. Posiedzenia ZOL były zwoływane przez Zarządzającego zgodnie z regulaminem działania, tj. nie rzadziej niż raz na kwartał oraz każdorazowo po powzięciu informacji o wystąpieniu sytuacji zagrożenia, a protokoły obrad Zespołu były wysyłane do Prezesa ULC zgodnie z treścią § 4 ust. 6 KPOLC. Zespół wykonywał m.in. zadania określone w § 5 pkt 2 i 3 KPOLC, tj. wyrażał opinię do projektu programu ochrony, oceniał stopień zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji oraz inicjował działania mające na celu zapobieżenie tym aktom.

² Dz. U. UE.L.55.1 ze zm.

Zgodnie z dyspozycją § 6 ust. 1 KPOLC Zarządzający utworzył Służbę Ochrony Lotniska (SOL). Spośród poddanych kontroli 27 funkcjonariuszy SOL wszyscy spełniali – odpowiednio do pełnionych czynności – wymagania określone w 6 ust. 3 i 4 KPOLC, tj. posiadali certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa lub licencję pracownika ochrony fizycznej pierwszego lub drugiego stopnia.

W ocenie NIK Zarządzający prawidłowo wyznaczył strefy zastrzeżone na terenie lotniska. W programie ochrony szczegółowo opisano (i przedstawiono w formie graficznej) ich granice, części krytyczne oraz przejścia do tych stref. Wskazano tam również służby odpowiedzialne za ochronę stref zastrzeżonych, procedury kontroli dostępu do nich oraz ich patrolowania. Stosownych uzgodnień w tym zakresie dokonano z Policją, Strażą Graniczną, Służbą Celną i Prezesem ULC. Zgodnie z § 22 KPOLC opracowano instrukcję przepustkową, regulującą zasady dostępu do poszczególnych stref. Nieprawidłowością było natomiast niewyznaczenie strefy zastrzeżonej dla oświetlenia nawigacyjnego z kierunku 25 i 07, zlokalizowanego poza terenem lotniska (vide pkt 4 wystąpienia). Użyte w programie ochrony określenie dla tych urządzeń – „inne niewrażliwe rejony lotniska oraz urządzenia i instalacje” – nie spełnia wymogu wyznaczenia dla nich strefy zastrzeżonej, o czym stanowi § 8 ust. 7 pkt 2 KPOLC.

Ogrodzenie lotniska spełniało wymagania określone w § 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych³. Zapewniona również została ochrona przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej oraz patrolowanie stref zastrzeżonych, co potwierdziły oględziny przeprowadzone w trakcie kontroli. Sposób oświetlenia płyty postojowej również nie budził zastrzeżeń.

Kontrola bezpieczeństwa pasażerów, bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego oraz ładunków, przesyłek kurierskich, ekspresowych i poczty – wykonywana przez funkcjonariuszy SOL i Straży Granicznej – przeprowadzana była zgodnie z procedurami określonymi w programie ochrony, a także z przepisami KPOLC. Równocześnie odbywało się to niezgodnie z postanowieniami rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r., stosownie do których kontrola bezpieczeństwa ładunku i poczty dokonywana jest przez zarejestrowanego agenta (ze ściśle określonymi wyjątkami od tej zasady). Nieprawidłowość ta została usunięta⁴ 14 września 2011 r., tj. z dniem podpisania porozumienia pomiędzy MPL a WAS-KRK Airport Services sp. z o. o., która posiadała status zarejestrowanego agenta. Z kolei WAS-KRK zlecił podwykonawstwo w tym zakresie – na zasadach komercyjnych – Służbie Ochrony Lotniska, co było zgodne z punktem 6.3.1.1. lit. b załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 185/2010. Stanowiska kontroli bezpieczeństwa wyposażone były zgodnie ze standardami określonymi w ww. rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 185/2010.

Izba pozytywnie ocenia działania podjęte w Spółce w celu ochrony systemów elektronicznych i teleinformatycznych używanych w lotnictwie cywilnym, wyrażające się m.in. w wydanym w dniu 26 marca 2010 r. zarządzeniem nr 12/2010 Prezesa Zarządu MPL, wprowadzającym w życie „Politykę bezpieczeństwa teleinformatycznego MPL”, w której uwzględniono m.in. odpowiedzialność, klasyfikację zasobów, bezpieczeństwo osobowe, bezpieczeństwo fizyczne i środowiskowe, zarządzanie systemami i sieciami oraz kontrolę dostępu do systemu.

2. Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych uchybień, realizację przez Spółkę Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (dalej „KPKJ”)⁴.

Stosownie do § 6 pkt 5 lit. a KPKJ Zarządzający wyznaczył, w porozumieniu z Prezesem ULC, wewnętrznych audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony. Według stanu na 30 czerwca w MPL były zatrudnione cztery takie osoby, które spełniały wymogi określone w § 11 ust. 1 KPKJ. Zastrzeżenia budzi nieokreślenie przez Zarządzającego kwalifikacji wewnętrznych audytorów kontroli jakości, do czego zobowiązuje § 27 ust. 2 KPKJ, samo bowiem odwołanie się w zarządzeniu Prezesa Zarządu spółki w sprawie wyznaczenia wewnętrznych audytorów kontroli jakości do § 11 ust. 1 KPKJ nie stanowi, w ocenie Izby, realizacji przywołanego obowiązku.

W Spółce – w sposób udokumentowany – nie został też wyznaczony przedstawiciel do koordynacji czynności związanych z prowadzonym audytem, do czego zobowiązuje § 6 pkt 5 lit. b KPKJ. Jak wyjaśniono, taki przedstawiciel wyznaczany jest ustnie przez dyrektora ds. bezpieczeństwa MPL, każdorazowo przy audytach zewnętrznych.

³ Dz. U. Nr 122, poz. 1273 ze zm.

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 25, poz. 208).

Stosownie do § 6 pkt 5 lit. c KPKJ w MPL opracowywano, w trybie ochrony informacji niejawnych, roczne harmonogramy wewnętrznych audytów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz przysyłano je do ULC w wymaganych terminach. W harmonogramach uwzględniano postanowienia § 29 ust. 1 KPKJ, odnoszące się do częstotliwości przeprowadzania poszczególnych metod audytu. W okresie objętym kontrolą Zarządzający realizował zadania audytowe zgodnie z przyjętymi harmonogramami – z wyjątkiem roku 2009, kiedy z zaplanowanych czterech inspekcji ochrony wykonano dwie. Należy jednak zaznaczyć, że, w porozumieniu z ULC, zostały one przeniesione do planu audytu na 2010 r. i w tym roku zostały wykonane.

Wewnętrzne raporty końcowe z przeprowadzonych audytów Spółka przekazywała Prezesowi ULC w terminach określonych w § 29 ust. 3 KPKJ, natomiast roczne sprawozdania z przeprowadzonych audytów wewnętrznych – przygotowywała w terminach ustalonych w § 6 pkt 5 lit d KPKJ.

3. Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że realizując Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (dalej „KPSz”)⁵, Spółka spełniła jego podstawowe wymogi. W obszarze tym stwierdzono jednak szereg nieprawidłowości i uchybień, głównie o charakterze formalnym, które wpływają na obniżenie oceny ogólnej.

Według stanu na 30 czerwca 2011 r. Spółka zatrudniała 115 pracowników zaliczonych do kategorii osób, o których mowa w § 5 KPSz, w tym 7 zaliczonych do więcej niż jednej kategorii. Analiza akt osobowych 18 pracowników (wszystkich z kategorii 1 – 3 oraz po pięciu z kategorii 4 i 5) wykazała, że osoby te spełniały wymogi określone w § 6 ust. 1 KPSz.

Po wejściu w życie KPSz Zarządzający prowadził we własnym zakresie szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego oraz – od maja 2011 r. – szkolenia kierunkowe (te ostatnie – jednostkowo – również przez podmiot zewnętrzny). Szkolenia specjalistyczne, podstawowe i doskonalące, przeprowadzały dla pracowników MPL podmioty zewnętrzne.

Wykorzystywane w Spółce programy szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego były zgodne z wymaganiami określonymi w § 9 ust. 4 KPSz, a programy szkolenia kierunkowego – z wymaganiami określonymi w załączniku do KPSz. Stosownie do § 24 ust. 2 KPSz programy szkoleń zostały przedłożone do zatwierdzenia Prezesowi ULC. Program szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego – uzgodniony z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie § 24 ust. 3 KPSz – przesłany został do Prezesa ULC pismem z 19 stycznia 2010 r., tj. w terminie wymaganym § 32 ust. 1 KPSz. Program ten został zaktualizowany w lipcu 2010 r., a następnie zatwierdzony przez Prezesa ULC we wrześniu 2010 r. – w związku z obowiązującymi od 29 kwietnia 2010 r. nowymi normami ochrony określonymi przez UE (rozporządzenie Komisji (UE) Nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r.). W tym przypadku nie dopełniono jednak obowiązku uzgodnienia programu z Szefem ABW, co było spowodowane dostosowaniem się do zaleceń Prezesa ULC.

Kontrola dokumentacji ww. 18 pracowników Spółki należących do poszczególnych kategorii oraz 10 innych osób, którym wydano przepustki stałe lub okresowe, wykazała jednak nieprawidłowości, polegające na braku wymaganych szkoleń, względnie niewłaściwym udokumentowaniu ich odbycia. I tak:

- W zakresie szkoleń świadomości ochrony lotnictwa cywilnego (28 pracowników):
 - dwóch pracowników nie posiadało ważnych certyfikatów ukończenia szkolenia, przy czym byli to pracownicy Sekcji Szkoleń Pionu Bezpieczeństwa MPL, w tym wewnętrzny koordynator szkolenia. Podnoszona w wyjaśnieniach argumentacja, że są to instruktorzy ochrony lotnictwa cywilnego, wpisani na listę przez Prezesa ULC, nie może, w ocenie Izby, stanowić usprawiedliwienia, żaden bowiem przepis KPSz nie zwalnia instruktorów z obowiązku odbycia takich szkoleń.
 - w przypadku 13 pracowników przerwa między szkoleniami wynosiła więcej niż dwa lata, czym naruszono § 18 ust. 2 KPOLC.
- W zakresie szkoleń kierunkowych (18 pracowników):
 - obowiązek określony w § 34 ust. 1 KPSz, tj. odbycie szkolenia kierunkowego (w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie KPSz – do 19 sierpnia 2010 r.), został zrealizowany tylko w odniesieniu do 3 pracowników. Kolejnych 14 odbyło szkolenia dopiero w 2011 r. (od maja do sierpnia), a więc z opóźnieniem od 9 do 12 miesięcy, a w przypadku jednego – w aktach brak było potwierdzenia odbycia szkolenia.
 - spośród 7 osób należących do kategorii 1 i 3, zobowiązanych do szkolenia nie rzadziej niż raz na rok (§ 10 ust. 2 pkt 1 KPSz), 5 pracowników nie odbyło wymaganego szkolenia w 2010 r.

⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011).

- spośród 3 osób zatrudnionych po 19 sierpnia 2009 r. (z ww. 18 pracowników) tylko jedna odbyła szkolenie w terminie do 9 miesięcy od dnia zatrudnienia, wymagany § 10 ust. 5 KPSz. Szkolenie 2 pozostałych osób przeprowadzono z opóźnieniem 18- i 20-miesięcznym.
- W zakresie szkoleń specjalistycznych – spośród 6 osób z kategorią 4, zobowiązanych – na podstawie § 12 ust. 2 KPSz – do odbycia szkolenia doskonalącego w terminie do 30 miesięcy od dnia zatwierdzenia, względnie od daty odbycia ostatniego szkolenia doskonalącego, w przypadku 2 ten warunek nie został spełniony, przy czym opóźnienie wyniosło w jednym przypadku kilka dni, a w drugim – ponad dwa lata.

Zarządzający wyznaczył wewnętrznego koordynatora szkolenia stosownie do wymogów § 38 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego⁶ – obowiązującego do dnia 18 sierpnia 2009 r., który został zaakceptowany przez Prezesa ULC. Nie dopełnił jednak obowiązku określenia wymagań, jakie powinien spełniać wewnętrzny koordynator szkolenia, do czego zobowiązywał § 38 ust. 2 ww. rozporządzenia z 25 października 2005 r., a od 19 sierpnia 2009 r. – § 22 ust. 2 KPSz, ograniczając się do stwierdzenia (w piśmie do ULC z 4 września 2006 r.), że zgłoszony kandydat (...) *spełnia wszystkie wymagania dla wewnętrznego koordynatora szkolenia określone w § 9 KPSz*. Wewnętrzny koordynator szkolenia w MPL realizował obowiązki wynikające z § 23 ust. 1 i 3 KPSz, tj. prowadził dokumentację szkoleniową, a także sporządzał roczne ramowe plany szkoleń oraz roczne sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń, i przekazywał je Prezesowi ULC w wymaganych terminach. Zastrzeżenia budzi jednak ogólnikowość tych dokumentów, plany bowiem nie wskazywały liczby i terminów szkoleń, a sprawozdania – wbrew wymaganiom określonym w § 23 ust. 1 pkt 4 KPSz – liczby przeprowadzonych szkoleń.

Badanie akt osobowych ww. 18 pracowników MPL (wszystkich z kategorii 1 – 3 oraz po pięciu z kategorii 4 i 5) wykazało, że w dokumentacji 10 pracowników nie zamieszczono kopii certyfikatów ze szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego z lat 2009 – 2010, a w dokumentacji czterech pracowników (na sześciu, których to dotyczyło) – kopii certyfikatów ze szkolenia doskonalącego operatorów kontroli bezpieczeństwa z lat 2010 – 2011. Stanowiło to naruszenie obowiązku z § 7 KPSz, stosownie do którego do akt osobowych osób zaliczonych do kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 1 – 11, należy wprowadzić informacje dotyczące odbytych szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności kopie uzyskanych certyfikatów i dyplomów, potwierdzone przez pracodawcę lub osobę przez niego upoważnioną za zgodność z oryginałem.

Odpowiedzialność za uchybienia w zakresie szkoleń ponosi przede wszystkim specjalista ds. analiz i szkoleń – wewnętrzny koordynator szkoleń, oraz nadzorujący go dyrektor pionu ds. bezpieczeństwa.

4. Zadania związane z utrzymaniem i eksploatacją lotniczych urządzeń naziemnych

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez Spółkę zadań związanych z posadowieniem, utrzymaniem, ochroną i zapewnieniem dostępu do lotniczych urządzeń naziemnych, tj. systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych (wzrokowe pomoce nawigacyjne, precyzyjne wskaźniki ścieżki schodzenia PAPI) – z wyjątkiem odnoszącym się do urządzeń zlokalizowanych poza ogrodzonym terenem lotniska.

Większość z ww. urządzeń znajduje się na ogrodzonym terenie lotniska, oprócz 11 masztów z oprawami świetlnymi na podejściu zasadniczym 25 oraz 7 masztów na podejściu pomocniczym 07. Służby operacyjne i techniczne Spółki mają do nich zapewniony swobodny dostęp, umożliwiający ich utrzymanie w pełnej sprawności technicznej, co potwierdziły oględziny dokonane w trakcie kontroli. W programie ochrony lotniska w części „Inne newralgiczne rejon lotniska oraz urządzenia i instalacje” wymienione zostały ww. strefy podejść wraz z oświetleniem nawigacyjnym oraz sposób dozoru tych stref. W części 3 programu opisane zostały procedury ochrony i kontroli, w tym m.in. zasady sprawdzania bezpośredniego otoczenia lotniska. Z kolei plan ochrony lotniska uwzględnia zadania patrolu zmotoryzowanego, polegające na kontroli świateł na kierunku 07 i 25 w celu zapobieżenia aktom dewastacji lub sabotażu. W instrukcji operacyjnej lotniska określono procedury kontroli pomocy nawigacyjnych wizualnych i radiowych. Urządzenia te są kontrolowane przez system monitoringu i sterowania oraz poprzez kontrole wzrokowe dokonywane dwa razy na dobę przez służby energetyczne portu. Zgodnie z postanowieniami instrukcji inspekcje wymienionych urządzeń były wykonywane systematycznie, w sposób udokumentowany.

Niezależnie od opisanego systemu działań związanych z utrzymaniem i ochroną lotniczych urządzeń naziemnych zastrzeżenia budzi możliwość swobodnego dostępu osób postronnych do masztów zlokalizowanych poza ogrodzonym terenem lotniska, co potwierdziły oględziny przeprowadzone w trakcie kontroli. Teren, na którym posadowiono te urządzenia, nie tylko nie był ogrodzony, ale brakowało tam również jakichkolwiek informacji

⁶ Dz. U. Nr 230, poz. 1956

o zakazie wstępu. Tymczasem – stosownie do § 8 ust. 7 pkt 2 KPOLC – w przypadku lokalizacji lotniczych urządzeń naziemnych poza terenem lotniska wyznacza się dla nich strefy zastrzeżone.

5. Zadania związane z występowaniem przeszkód lotniczych

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez Spółkę zadań związanych z występowaniem przeszkód lotniczych.

Wykaz przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska zamieszczono w załączniku nr 14 do instrukcji operacyjnej lotniska Kraków-Balice. Obejmuje on obiekty budowlane (słupy, maszty, wieże, anteny, kominy itp.) oraz naturalne (wzniesienia terenu, pojedyncze drzewa, lasy), ich położenie od środka lotniska, wzniesienie nad poziomem morza, nad poziomem terenu i powyżej powierzchni ograniczających, rodzaj oznakowania i uwagi. W ocenie NIK działania Spółki w tym zakresie, polegające m.in. na inspekcji powierzchni ograniczających oraz przedkładaniu odpowiednich wniosków przeszkodowych do ULC, były prawidłowe. Doprowadziły one do usunięcia kilkudziesięciu przeszkód naturalnych i sztucznych. Polegały również na informowaniu okolicznych gmin (leżących w zakresie działania lotniska), o cywilnych ograniczeniach wysokościowych wynikających z funkcjonowania lotniska, w celu uwzględnienia tych ograniczeń przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wydawaniu decyzji o ustaleniu warunków zabudowy, czy też decyzji w sprawie lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Szczególnym przypadkiem przeszkody lotniczej w otoczeniu MPL była – nagłośniona medialnie – sprawa dźwigu samojezdnego na budowie budynku magazynowego na działkach nr 883/2, 884/4 i 884/1 w Morawicy, operującego w odległości kilkuset metrów od progu podejścia z kierunku 07. Ramię dźwigu przekraczało powierzchnię ograniczającą w zakresie wysokości do 2,7 m, a uwzględniając fakt, że jest to obiekt trudno dostrzegalny z powietrza – nawet do 12,7 m. Niezależnie od faktu, że spór w tej kwestii znajdzie prawdopodobne rozstrzygnięcie w postępowaniu sądowym, Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Zarządzającego, skutkujące m.in. dwukrotnym zamknięciem ruchu lotniczego na lotnisku Kraków-Balice, których podstawowym celem było zapewnienie bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych. Wskazać jednak należy, że większa otwartość stron konfliktu pozwoliłaby na uniknięcie tak drastycznych rozstrzygnięć jak zamknięcie lotniska, czego dowiodły późniejsze rozstrzygnięcia, w tym decyzje UCL i nadzoru budowlanego, zezwalające na lokalizację i pracę dźwigu przy zachowaniu stosownych warunków i ograniczeń.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) podjęcie działań zmierzających do uzyskania przez Spółkę aktualnych programów ochrony od wszystkich podmiotów prowadzących na terenie lotniska lotniczą działalność gospodarczą;
- 2) sporządzanie i terminowe przekazywanie Prezesowi ULC rocznych sprawozdań ze stanu ochrony;
- 3) zapewnienie prawidłowej realizacji Krajowego Programu Szkolenia, w tym prowadzenie szkoleń w wymaganych terminach i formach;
- 4) wyznaczenie stref zastrzeżonych dla lotniczych urządzeń naziemnych zlokalizowanych poza terenem lotniska.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Zarząd Spółki, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, Zarządowi Spółki przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o której mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie ich rozstrzygnięcia przez właściwą komisję NIK.