



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku**

Gdańsk, dnia 18 listopada 2011 r.

**Zarząd
Portu Lotniczego Gdańsk
im. Lecha Wałęsy Sp. z o. o.
w Gdańsku**

LGD 4101- 018-01/2011
P/11/062

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie *art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz.U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.)*, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku przeprowadziła kontrolę w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o. o. w Gdańsku, zwanym dalej „Portem Lotniczym”.

Przedmiotem kontroli było bezpieczeństwo cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej w latach 2009 – 2011 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 3 listopada 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie *art. 60 ustawy o NIK*, przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Portu Lotniczego w skontrolowanym zakresie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Powyższa ocena wynika z niżej opisanych ustaleń.

I. NIK pozytywnie ocenia realizację Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, pomimo stwierdzonej nieprawidłowości.

1. Zorganizowano system ochrony lotniska, o którym mowa w § 2 *ust. 1 pkt 9 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*¹, tj. działania mające na celu ochronę lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji i nadzór nad tymi działaniami. System ochrony lotniska został opisany w „Programie

¹ Dz.U. Nr 116, poz. 803 ze zm.

ochrony portu lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy przed aktami bezprawnej ingerencji”, zwanym dalej „Programem ochrony portu lotniczego”, z 2009 r. (wcześniej z 2004 r.) oraz w Aneksie Nr 1 z 2011 r. Programy te uzyskały akceptację Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Warszawie (dalej „ULC”). Wyznaczono osobę odpowiedzialną za całość zagadnień związanych z ochroną lotniska oraz nadzór w zakresie szkolenia osób zatrudnionych w Porcie Lotniczym. Ponadto zapewniono identyfikację numerów połączeń telefonicznych przychodzących m.in. na numery wyznaczone pasażerom do kontaktowania się. Umożliwiono podmiotom prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą na lub poza terenem lotniska zapoznanie się z aktualnym Programem ochrony portu lotniczego w zakresie dotyczącym tych podmiotów. W Programie ochrony portu lotniczego określono również działania w zakresie koordynacji i współdziałania ze Strażą Graniczną oraz Policją, mające na celu realizację ochrony lotnictwa cywilnego w sposób określony w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

2. Został utworzony i funkcjonował, na zasadach określonych w § 4 *ust. 1-3 załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC*, Zespół Ochrony Lotniska. W okresie objętym kontrolą Zespół Ochrony Lotniska odbył 15 posiedzeń, z których sporządzono protokoły, a ich kopie przekazano Prezesowi ULC. Utworzono i zorganizowano Służbę Ochrony Lotniska (dalej „SOL”) oraz określono jej obowiązki i zakres odpowiedzialności. W wybranym do kontroli dniu 19 sierpnia 2011 r. służbę w Porcie Lotniczym pełniło 29 funkcjonariuszy SOL, z których wszyscy posiadali licencje pracownika ochrony fizycznej I lub II stopnia.
3. Wyznaczono i określono strefy: ogólnodostępną i zastrzeżoną lotniska. Strefę ogólnodostępną oddzielono od stref zastrzeżonych, a dostęp do nich zabezpieczono technicznie oraz fizycznie. Obszary zastrzeżone podzielone były na: strefy, części krytyczne stref zastrzeżonych oraz rejony. Określono również budowle i obszar wchodzący w skład stref zastrzeżonych oraz części krytycznych, a w nich punkty kontroli bezpieczeństwa. Ww. strefy zastrzeżone oraz ich części krytyczne wyznaczono w uzgodnieniu z Placówką Straży Granicznej, Komisariatem Lotniczym Policji, Oddziałem Urzędu Celnego oraz Prezesem ULC. Zapewniono kontrolę dostępu do stref zastrzeżonych lotniska poprzez: system ochrony fizycznej (posterunki ochronne SOL), system przepustkowy (przepustki dla osób i pojazdów), zabezpieczenie techniczne (ogrodzenie) oraz systemy zabezpieczenia elektronicznego (elektroniczny system kontroli dostępu, system telewizji dozorowej). Wokół dwóch

obiektów zewnętrznych (usytuowanych poza terenem lotniska) wyznaczono strefę zastrzeżoną, a zastosowane środki ochrony ujęto w Programie ochrony portu lotniczego. Port Lotniczy posiadał wiedzę o urządzeniach i obiektach leżących poza terenem lotniska (nie będących jego własnością), a wymagających utworzenia przez ich właścicieli stref zastrzeżonych (opis i zastosowane środki ochrony ujęto w Programie ochrony portu lotniczego).

4. W Programie ochrony portu lotniczego uwzględniono obiekty o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania lotniska, o których mowa w § 23 *załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC* oraz sposób ich ochrony z zastosowaniem osobowych i technicznych środków ochrony, a także określono (w uzgodnieniu z Graniczną Placówką Kontrolną Straży Granicznej oraz Komisarjatem Lotniczym Policji) system patrolowania lotniska przez patrole SOL, Straży Granicznej oraz Policji.
5. W trakcie kontroli nie stwierdzono usterek w stanie technicznym ogrodzenia portu lotniczego, barier technicznych oraz w zabezpieczeniach miejsc przejścia ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej, a także braku tablic informacyjnych wokół ogrodzenia (zabraniających wejścia na teren lotniska). Port Lotniczy zapewnił ochronę miejsc przejścia ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej przed dostępem osób nieuprawnionych i przedostaniem się przedmiotów niepożądanych oraz zapewnił patrolowanie stref zastrzeżonych i kontrolowanie strefy ogólnodostępnej lotniska. Płyty postojowe lotniska były oświetlone w stopniu umożliwiającym sprawowanie nadzoru nad zaparkowanymi statkami powietrznymi przez służby ochrony, a także były monitorowane przy wykorzystaniu systemu telewizji dozorowej.
6. Funkcjonariusze Służby Ochrony Lotniska, wykonujący czynności kontrolne w punkcie kontroli pasażerów, posiadali certyfikaty operatorów bezpieczeństwa i byli wpisani na listę Prezesa ULC, zgodnie z wymogami § 30 *ust 3 załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC*.
7. Kontrola bezpieczeństwa była wykonywana przez co najmniej trzy osoby, które przestrzegały czasu 20 minut pracy przy urządzeniu rentgenowskim, tj. zgodnie z § 38 *pkt 1 i 2 załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC*. Objęte oględzinami stanowisko kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego odlatujących w ruchu krajowym było wyposażone zgodnie z wymogami określonymi 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 cywilnego (dodatek 3-B, pkt 4. Pasażerowie i bagaż kabinowy), a objęta oględzinami odprawa pasażerów i bagażu kabinowego odlatujących w ruchu krajowym przebiegała w sposób określony w załączniku (pkt 4. Pasażerowie i bagaż kabinowy) do rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) Nr 2320/2002. Natomiast stanowiska kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego były wyposażone zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 185/2010 (dodatek 4-C, pkt 5. Bagaż rejestrowany), a objęta oględzinami kontrola bagażu rejestrowanego (towarzyszącego i nie towarzyszącego pasażerowi) przebiegała w sposób określony w załączniku (pkt 5. Bagaż rejestrowany) do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego Rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. W wyniku oględzin bagażu rejestrowanego (po dokonanej kontroli bezpieczeństwa) podlegającego ochronie przed nieupoważnionym dostępem (w sortowni bagażowej oraz na drodze do statku powietrznego) stwierdzono, że jego ochrona przebiegała zgodnie z wymogami określonymi w § 42 ww. załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC.

8. Procedury ochrony w odniesieniu do ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych (poczty lotniczej oraz zaopatrzenia pokładowego i innych dostaw) określone zostały w Programie ochrony portu lotniczego oraz w Aneksie Nr 1. W wyniku oględzin dokonanych w magazynie eksportowym CARGO stwierdzono, że kontrola bezpieczeństwa ładunków oraz przesyłek kurierskich i ekspresowych prowadzona była zgodnie z wymogami § 60 ust. 1 załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC.
9. Nieprawidłowością było nieopracowanie i niezłożenie Prezesowi ULC rocznych sprawozdań za lata 2008-2010 ze stanu ochrony lotniska, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 9 lit. p załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC. Skoro ww. przepisy nakładały taki obowiązek, nie można uznać wyjaśnień Dyrektora ds. Bezpieczeństwa Portu Lotniczego, z których wynika m.in., że ULC takich sprawozdań nie wymagał.

II. NIK pozytywnie ocenia realizację Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

1. Port Lotniczy powołał 5 osób na stanowisko audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, co zostało poprzedzone przedstawieniem kandydatur Prezesowi ULC wraz z wypełnionymi formularzami osobowymi kandydatów, czym wypełniono obowiązek wynikający z przepisu § 6 pkt 5 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie

*Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego*², zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie KPKJ”. Powołani audytorzy wewnętrzni spełniali kryteria określone w § 11 ust 1 rozporządzenia w sprawie KPKJ.

2. Zarządzeniem Nr 90/2006 Prezesa Portu Lotniczego powołano koordynatora działań związanych z realizacją harmonogramów audytów, spełniając obowiązek wynikający z § 6 pkt 5 lit. b rozporządzenia w sprawie KPKJ.
3. Port Lotniczy przysyłał terminowo do ULC roczne harmonogramy wewnętrznych audytów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Harmonogramy zawierały zakres i formę planowanych audytów oraz terminy przeprowadzania wewnętrznych audytów ochrony określone w § 29 ust. 1 rozporządzenia w sprawie KPKJ.
4. W latach 2009-2011 Port Lotniczy sporządzał i przekazywał terminowo Prezesowi ULC wewnętrzne raporty końcowe z przeprowadzonych wewnętrznych audytów ochrony oraz sprawozdania z przeprowadzonych w poszczególnych latach wewnętrznych audytów ochrony.

III. NIK pozytywnie ocenia realizację Krajowego Programu Szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości. Powodem takiej oceny jest fakt, iż nieprawidłowości występowały głównie w pierwszym okresie objętym kontrolą, a w następnych okresach następowała poprawa w powyższym zakresie.

1. Port Lotniczy wyznaczył w porozumieniu z Prezesem ULC wewnętrznego koordynatora szkolenia, który spełniał wymagania określone przez Prezesa Zarządu Portu Lotniczego. Wymagania te były nie niższe, niż określone w § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego³, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie KPSz”, czym wypełniono obowiązek wynikający z § 22 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia.
2. Zgodnie z wymogami § 23 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia w sprawie KPSz wewnętrzny koordynator szkolenia przysyłał do Prezesa ULC ramowe plany szkoleń na następny rok w wymaganym terminie, tj. do 2 listopada roku poprzedzającego. Również terminowo przekazywano sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń wewnętrznych.
3. Kontrola wybranych losowo 9 osób zatrudnionych po 19 sierpnia 2009 r. wykazała, że wszystkie osoby spełniały wymagania § 6 ust 1 rozporządzenia w sprawie KPSz,

² Dz.U. Nr 25, poz. 208

³ Dz.U. Nr 122, poz. 1011

co potwierdzały posiadane przez nich licencje pracownika ochrony fizycznej, o których mowa w *art. 26 ust 2 i 3 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*⁴.

4. Zgodnie z § 32. *ust. 1 rozporządzenia w sprawie KPSz* programy szkoleń świadomości ochrony lotnictwa oraz szkoleń specjalistycznych opracowane na podstawie przepisów dotychczasowych podlegały dostosowaniu do wymogów określonych w *rozporządzeniu* w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie (tj. do 19 lutego 2010 r.). Wprawdzie Port Lotniczy uzyskał zatwierdzenie swojego „Programu szkoleń świadomości ochrony lotnictwa cywilnego” przez Prezesa ULC 29 marca 2010 r., tj. po upływie obowiązującego terminu, było to jednak spowodowane przedłużającym się uzgodnieniem programu przez ABW, o czym wcześniej poinformowano ULC.
5. Spośród 8 osób zaliczonych do kat. 1 oraz 5 osób zaliczonych do kat. 3 obowiązkowemu szkoleniu kierunkowemu w 2009 r. podlegały 4 osoby, z których żadna nie została przeszkolona, co stanowiło naruszenie § 10 *ust. 2 rozporządzenia w sprawie KPSz*, który nakładał obowiązek szkolenia kierunkowego z częstotliwością zależną od kategorii osób szkolonych, przy czym dla kategorii osób, o których mowa w § 5 *pkt 1 i 3* – nie rzadziej niż raz na rok. Natomiast w 2010 r. szkolenie to przeszły wszystkie 13 osób, w 2011 r. 4 osoby, a przypadku pozostałych 9 osób do dnia badania, tj. 8 września 2011 r., nie upłynął termin 12 miesięcy od poprzedniego szkolenia.
6. Badanie kontrolne 19 osób, tj. 5 osób zaliczonych do kat. 4, 4 osób z kat. 5 i 10 osób niezaliczonych do kategorii, o których mowa w § 5 *rozporządzenia w sprawie KPSz*, zatrudnionych po 19 lutego 2010 r. wykazało, że 18 osób przeszło wymagane szkolenia świadomości, a w przypadku 1 osoby, nie zaliczonej do kat. wymienionych w § 5 *rozporządzenia*, Port Lotniczy nie posiadał informacji o odbyciu takiego szkolenia. Wydanie przepustki tej osobie było więc niezgodne z § 9 *ust.1 i 2 rozporządzenia w sprawie KPSz*, nakładającym obowiązek objęcia tym szkoleniem wszystkich osób, którym wydawane są przepustki. Spowodowane to było przeoczeniem, a osoba ta przeszła wymagane szkolenie jeszcze w trakcie kontroli NIK.
7. Nietrzymano terminu przeprowadzenia szkoleń kierunkowych (Moduły 1–9) w ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie *rozporządzenia w sprawie KPSz*, tj. do 18 sierpnia 2010 r. Szkolenia rozpoczęto 19 sierpnia 2010 r., a ostatni moduł szkolenia

⁴ Dz.U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 ze zm.

rozpoczęto 27 października 2010 r., tj. ponad dwa miesiące po terminie określonym w § 34 *ust.1 rozporządzenia w sprawie KPSz*.

8. Nieterminowo przeszkolono pracowników zatrudnionych po wejściu w życie *rozporządzenia w sprawie KPSz*, tj. po 19 sierpnia 2009 r. Zgodnie z § 10 *ust. 5 rozporządzenia*, szkolenia kierunkowe dla wszystkich kategorii osób z wyłączeniem kategorii osób, o której mowa w § 5 *pkt 6*, przeprowadza pracodawca, podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą lub podmiot prowadzący szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w najszybszym możliwym terminie, nieprzekraczającym 9 miesięcy od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia pełnienia służby na danym lotnisku. Badanie kontrolne na grupie 9 osób (5 z kat. 4 oraz 4 z kat. 5) zatrudnionych po 19 sierpnia 2009 r. wykazało, że 3 osoby rozpoczęły szkolenie kierunkowe z opóźnieniem odpowiednio 1,5 miesiąca, 2 miesiące i 3,5 miesiąca (w zaokrągleniu do 0,5 miesiąca). Jako przyczynę opóźnienia Dyrektor ds. Bezpieczeństwa Portu Lotniczego wskazał konieczność modyfikowania opracowywanych programów szkoleń kierunkowych w związku z potrzebą dostosowywania ich do zmieniających się przepisów i utratą ich aktualności przed wysłaniem ich do zatwierdzenia oraz fakt, iż osoby nowo zatrudnione, nieprzeszkolone w terminie 9 miesięcy, przeszły szkolenie specjalistyczne podstawowe operatorów kontroli bezpieczeństwa, które obejmuje również problematykę szkoleń kierunkowych, ujętych w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury*.

IV. NIK pozytywnie ocenia wywiązywanie się z zadań związanych z posadowieniem, utrzymaniem, ochroną i zapewnieniem dostępu do lotniczych urządzeń naziemnych, pomimo stwierdzonych uchybień.

1. Wszystkie urządzenia świetlnych pomocy nawigacyjnych będące w użytkowaniu Portu Lotniczego znajdują się w strefie zastrzeżonej lotniska niedostępnej dla osób postronnych. Port Lotniczy uzyskał dla wszystkich posiadanych urządzeń – wzrokowych pomocy nawigacyjnych – wpisy do rejestru, tj. zgodnie z *art. 88 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*⁵ stanowiącym, że wpisowi do rejestru urządzeń naziemnych, prowadzonym przez Prezesa ULC, podlegają wzrokowe pomoce nawigacyjne.
2. Analiza dokumentacji technicznej: „Projektu budowlanego instalacji świateł PAPI dla kierunku 29”, „Projektu budowlanego instalacji świateł PAPI dla kierunku 11”,

⁵ Dz.U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 ze zm.

„Projektu technicznego systemu świateł nawigacyjnych” oraz ustaleń z dokonanych oględzin precyzyjnego wskaźnika schodzenia PAPI kierunek 11, precyzyjnego wskaźnika schodzenia PAPI kierunek 29, systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych CAT 1 na progu 29, uproszczonego systemu pomocy nawigacyjnych na progu 11 oraz oświetlenia krawędzi drogi startowej wykazała, że rozmieszczenie, rodzaj i barwy zainstalowanego oświetlenia nawigacyjnego w tym zakresie odpowiadały dokumentacji technicznej.

3. Lotnicze urządzenia naziemne podlegały okresowym kontrolom prawidłowości funkcjonowania i ustawienia kąтового. Wykonywane, 1 raz w trakcie zmiany, przez personel Działu Technicznego kontrole systemu świateł obejmujące światła drogi startowej DS oraz podejść 29 i 11, światła drogi kołowania DK, światła osi błyskowej AFL 29, światła PAPI 11 i 29, urządzenia zasilające CCR w ST 1, ST 2, oświetlenia przeszkodowe, oświetlenie masztowe płyt postojowych PPS 1-2, oświetlenie uliczne potwierdzały „Listy kontroli codziennej”. Listy te zawierały informacje o stwierdzonych zakłóceniach/uszkodzeniach, sposobie załatwienia sprawy oraz podpisy osób wykonujących kontrolę. Potwierdzenie usunięcia nieprawidłowości w funkcjonowaniu urządzeń odnotowywano w „Raporcie z dyżuru dziennego”.
4. W ocenie NIK, uchybieniem było nieprzewodzenie dla urządzeń osobnych kart eksploatacyjnych, wymaganych „Instrukcją Eksploatacji wzrokowych pomocy nawigacyjnych i oświetlenia ogólnego na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy”. Według wyjaśnienia Kierownika Działu Technicznego, urządzenia podlegają ciągłej codziennej kontroli stanu, a wszelkie zauważone nieprawidłowości usuwane są w możliwie najkrótszym czasie i odnotowywane w „Raporcie dyżuru”. Zdaniem NIK, takie postępowanie uniemożliwia jednak stwierdzenie, czy elementy urządzeń faktycznie zostały poddane oględzinom okresowym, wymaganych ww. instrukcjami, czy tylko naprawiano elementy uszkodzone.
5. Uchybieniem było niewykonanie w 2010 r. sprawdzenia z powietrza systemów świateł nawigacyjnych, wymaganych Instrukcją Kontroli Wzrokowych Pomocy Nawigacyjnych. Punkt 7.3.5 tej Instrukcji stanowił, że zgodnie z „Instrukcją Eksploatacji systemów oświetlenia lotniczego i ogólnego raz w roku przeprowadzane są okresowe kontrole z powietrza dla nw. systemów świateł nawigacyjnych: PAPI 11, światła dróg startowych DS1, światła podejść do lądowania 11, 29.” Kierownik Działu Technicznego w wyjaśnieniu dot. braku ww. oblotów podał, że w 2010 r. nie zostały wykonane obloty oświetlenia nawigacyjnego z powodu niewystąpienia potrzeb

wynikających z warunków eksploatacyjnych. W obszarze światła nawigacyjnych nie nastąpiła rozbudowa ani modyfikacja oraz ich zużycie techniczne. NIK zauważa, że wykonanie oblotów nie jest warunkowane zmianami technicznymi w tych urządzeniach, a kontrola z powietrza ma potwierdzić lub nie ich prawidłowe funkcjonowanie. Natomiast brak oblotu pozbawia Port Lotniczy wiedzy o stanie urządzeń.

V. NIK pozytywnie ocenia wywiązywanie się z zadań związanych z funkcjonowaniem przeszkód lotniczych.

1. Port Lotniczy posiadał zaktualizowaną w sierpniu 2010 r. dokumentację rejestracyjną lotniska, zawierającą listę obiektów charakterystycznych i przeszkód lotniczych, tj. wykaz przeszkód w otoczeniu lotniska; wykaz obiektów charakterystycznych w rejonie lotniska; elementy infrastruktury lotniskowej.
2. Zarządzeniem Prezesa Zarządu Spółki Port Lotniczy Gdańsk Nr 142/2008 z dnia 30 lipca 2008 r. wprowadzono „Instrukcję operacyjną dyżurnego operacyjnego portu lotniczego”, która określa m.in.: Procedurę kontroli powierzchni ograniczających przeszkody i aktualizacji map wg ICAO typu A, Procedurę powiadamiania Prezesa ULC o istotnych zmianach cech technicznych i eksploatacyjnych lotniska, w tym zasad powiadamiania Prezesa ULC i Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego o przeszkodach naruszających powierzchnie ograniczające, które ustalają dopuszczalne gabaryty zabudowy i obiektów naturalnych.
3. Port Lotniczy przeprowadzał kontrole powierzchni określonych wysokości przeszkód, monitorował czy nie powstały nowe przeszkody, posiadał i prowadził „Rejestr kontroli powierzchni ograniczających przeszkody lotnicze dla lotniska”. Zgodnie z „Instrukcją Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego” dokonywane były inspekcje terenowe wysokości przeszkód i oznakowania, określone w dokumentacji rejestracyjnej lotniska. „Wykazy przeprowadzonych kontroli przeszkód lotniczych”, poddane badaniu NIK, nie wykazały odstępstw w wysokości przeszkód i sposobie oznakowania, z zawartymi w dokumentacji rejestracyjnej lotniska.

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

- 1) przekazywanie Prezesowi ULC rocznych sprawozdań ze stanu ochrony lotniska, o których mowa w § 2 *ust. 1 pkt 9 lit. p załącznika do rozporządzenia w sprawie KPOLC*,
- 2) zapewnienie prawidłowej realizacji Krajowego Programu Szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego, w tym przeprowadzanie szkoleń w obowiązujących terminach,

- 3) wprowadzenie „Kart eksploatacji” dla urządzeń/systemów zgodnie z wymogami Instrukcji Eksploatacji Wzrokowych Pomocy Nawigacyjnych i Oświetlenia Ogólnego,
- 4) przeprowadzanie w okresach rocznych kontroli z powietrza dla systemów świateł nawigacyjnych zgodnie z wymogami Instrukcji Kontroli Wzrokowych Pomocy Nawigacyjnych.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku, na podstawie *art. 62 ust. 1 ustawy o NIK* oczekuje przedstawienia, w terminie 14 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.

Zgodnie z treścią *art. 61 ust. 1 ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Zarządowi prawo zgłoszenia na piśmie, do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku, 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 którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.