



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie**

Szczecin, dnia 5 grudnia 2011 r.

**Pan
Maciej Dziadosz
Prezes Zarządu
Dyrektor
Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.
w Głewicach.**

P/11/062
LSZ-4101-18-01/2011

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*¹, (dalej *ustawa o NIK*), Najwyższa Izba Kontroli² przeprowadziła w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. w Głewicach³ kontrolę w zakresie zapewnienia przez Spółkę bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej w latach 2009-2011 (I półrocze).

W związku z ustaleniami przedstawionymi w protokole kontroli, podpisanym w dniu 3 listopada 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ust. 1 *ustawy o NIK*, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Spółki badanym w zakresie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości.

1. NIK pozytywnie ocenia wykonywanie przez Port zadań wynikających z przepisów *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*⁴, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Port zaliczony został do portów międzynarodowych i posiadał certyfikat Lotniska nr PL-004/EPSC/2010 z 23.09.2010 r. (ważny do 28.09.2013 r.).

Według stanu na 30.06.2011 r. w Porcie obowiązywały uregulowania wewnętrzne (programy, instrukcje, procedury), zapewniające prawidłową realizację przepisów KPOLC. Opracowano m.in. Program Ochrony Lotniska Szczecin-Goleniów przed aktami bezprawnej ingerencji⁵,

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

² Delegatura w Szczecinie.

³ Zwanym dalej Portem lub Spółką.

⁴ Dz.U. Nr 116, poz. 803 ze zm., zwanego dalej *KPOLC*.

⁵ zwany dalej *Programem Ochrony*.

zatwierdzony 1.03.2011 r. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego⁶ oraz Plan Ochrony Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów z dnia 23.06.2010 r.⁷, uzgodniony z Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie. Odpowiedzialnym za ochronę portu lotniczego był Dyrektor ds. Bezpieczeństwa, któremu podlegał Komendant Służby Ochrony Lotniska, kierujący Wewnętrzną Służbą Ochrony⁸. Powołano też Zespół Ochrony Lotniska⁹. Na podstawie zasad określonych w Programie Ochrony, Planie Ochrony i zawartych porozumień, Port realizując zadania ochrony lotniska współdziałał ze Strażą Graniczną, Służbą Celną i Policją. Należy jednak zauważyć, że do dnia 1 marca 2011 r., tj. przez 10 miesięcy, w Porcie obowiązywał Program Ochrony nie odpowiadający nowym normom, wprowadzonym w Polsce z dniem 29 kwietnia 2010 r. przepisami rozporządzeń (WE) nr 300/2008, 272/2009 oraz 185/2010.

Zapewniając ochronę Portu wyznaczono strefy zastrzeżone, części krytyczne tych stref i strefy ogólnodostępne oraz przejścia pomiędzy strefami. Opracowano i wdrożono system przepustkowy, uprawniający do poruszania się w strefach zastrzeżonych. Wykonano ogrodzenie wokół lotniska, oddzielające strefę ogólnodostępną od zastrzeżonej, spełniające wymagania techniczne określone w przepisach § 17 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych*¹⁰. Oględziny terenu Portu wykazały jednak, że po obu stronach ogrodzenia po wschodniej i południowo-wschodniej stronie nie było wolnej przestrzeni o szerokości minimum 3 m (zarośla i krzewy oraz drzewa po zewnętrznej stronie ogrodzenia), a także niezapewniono drogi patrolowej dla pojazdów po wewnętrznej stronie ogrodzenia na długości około 300 m. Było to niezgodne z wymogami § 17 ust. 2 pkt 8 i 10 *rozporządzenia MF z 30.04.2004 r.* stanowiącymi, że wokół ogrodzenia powinna być wolna przestrzeń o szerokości minimum 3 m po obu stronach (zapewniająca możliwość skutecznego obserwowania i patrolowania), a po jego wewnętrznej stronie powinna być droga patrolowa, pozwalająca na systematyczne dokonywanie oglądu z pojazdu samochodowego.

Obszar Portu, w tym płyty postojowe statków powietrznych monitorowano za pomocą patroli mobilnych i pieszych SOL oraz telewizji dozorowej CCTV. Miejsca parkingowe statków powietrznych, izolowanych ze względów bezpieczeństwa (PPS-1 i PPS-2), wyposażono w oświetlenie stałe. Punkty kontroli bezpieczeństwa w przejściach pomiędzy strefą ogólnodostępną i zastrzeżoną oraz w bagażowni wyposażono w specjalistyczny sprzęt do kontroli bezpieczeństwa (rentge-

⁶ zwanego dalej Prezesem ULC i ULC.

⁷ zwany dalej *Planem Ochrony*.

⁸ zwany dalej Komendantem SOL i SOL.

⁹ zwany dalej ZOL.

¹⁰ Dz.U. Nr 122, poz. 1273 ze zm., zwanego dalej *rozporządzeniem MF z 20.04.2004 r.*

nowskie przegładarki bagażu i ładunków, bramowe wykrywacze metalu, materiałów wybuchowych i narkotyków oraz materiałów radioaktywnych). Stwierdzono jednak, że wbrew uregulowaniom zawartym w *Programie Ochrony*, punkt kontroli bezpieczeństwa na posterunku PS-4 nie był wyposażony w bramkę do wykrywania metali GARRETT, a punkty kontroli bezpieczeństwa B-1 i B-3, służące do kontroli pasażerów i ich bagażu kabinowego w ruchu krajowym i zagranicznym oraz B-2 - do kontroli pracowników zatrudnionych w strefie zastrzeżonej Portu, nie były wyposażone w ręczne wykrywacze metalu.

Kontrolę bezpieczeństwa podróźnych, bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego w ruchu krajowym, przesyłek i towarów, personelu lotniska i firm funkcjonujących w strefie zastrzeżonej lotniska oraz pojazdów wjeżdżających do strefy zastrzeżonej wykonywała SOL, zatrudniająca na 30.06.2011 r. - 48 osób. Wszyscy legitymowali się licencją ochrony fizycznej I lub II⁰, lecz 25 osób nie posiadało certyfikatów operatora kontroli bezpieczeństwa. Zbyt mała liczba pracowników SOL posiadających certyfikaty bezpieczeństwa spowodowała, że na 10 pracowników wyznaczonych do służby na zmianie dziennej (23.09.2011 r. od 7⁰⁰ do 19⁰⁰), punkty kontroli bezpieczeństwa w Terminalu (przejście „C”) oraz na bramach nr 3 i 7 obsadzono 4 pracownikami nie posiadającymi certyfikatów. Było to niezgodne z przepisami § 30 i 40 *KPOLC*, w myśl których, kontrolę bezpieczeństwa wykonuje osoba posiadająca certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa.

Ogłędziny czynności kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego oraz personelu lotniska i firm funkcjonujących w strefie zastrzeżonej lotniska w dniach 30.09.2011 r. (19⁴⁰-21⁴⁰, przejście B-1) i 7.10.2011 r. (7¹⁰-8³⁵ przejście B-3) wykazały, że kontrolę przeprowadzali operatorzy kontroli bezpieczeństwa. Podczas kontroli bezpieczeństwa 30.09.2011 r. przy urządzeniu rentgenowskim pracowało na zmianę 4 operatorów, z których dwóch przekroczyło 20-minutowy czas pracy przy urządzeniu rentgenowskim (o 5 i 2 minut). Postępowanie takie było sprzeczne z przepisami § 38 ust. 2 *KPOLC*, w myśl których, osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie pracuje przy ocenie obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie dłużej niż 20 min. bez przerwy, po czym przez 40 minut wykonuje inne obowiązki w punkcie kontroli bezpieczeństwa. Jak ustalono, wydłużony czas pracy przy urządzeniu rentgenowskim nie miał wpływu na bezpieczeństwo w ruchu powietrznym, gdyż praca wykonywana była z przerwami, spowodowanymi małą liczbą odprawianych pasażerów.

W wyniku przeprowadzonych 12.10.2011 r. ogłędzin wykonywania kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego (od 14³⁰ do 15²⁵, lot do Warszawy) oraz kontroli i nadzoru nad jego obsługą stwierdzono naruszenie przez SOL zasad określonych w *Programie Ochrony* w zakresie ochrony tego bagażu w czasie kontroli i odprawy. Ustalono, że w bagażowni prze-

bywała, bez przydziału zadań związanych z załadunkiem i transportem tego bagażu, pracownica SZZ AIRPORT SERVICES Sp. z o.o. w Głewicach, która odpowiedzialna była za obsługę samolotu, a nie bagażu. Pracownica przebywała w sortowni, ponieważ przechowywano tam sprzęt do sprzątania statków powietrznych. W myśl zasad określonych w *Programie Ochrony* (pkt 3.6.1.J - *Środki ochrony bagażu po przejściu kontroli bezpieczeństwa*), wstęp do bagażowni mają wyłącznie osoby uprawnione, w związku z wykonywanymi obowiązkami służbowymi. Przechowywanie w bagażowni przedmiotów nie służących odprawie bagażu rejestrowanego podważało skuteczność, przeprowadzonej przez pracownika SOL, kontroli sterylności pomieszczeń bagażowni i urządzeń, przed rozpoczęciem odprawy bagażu.

2. NIK pozytywnie ocenia uregulowanie zasad oraz wdrożenie w Porcie Lotniczym zadań związanych z kontrolą jakości ochrony lotnictwa cywilnego, określonych w przepisach *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego*¹¹.

Wyznaczony przez Zarząd Spółki audytor kontroli jakości ochrony posiadał kwalifikacje zgodne z wymogami określonymi w § 11 ust. 1 pkt 1- 6 *KPKJ*. Roczne harmonogramy wewnętrznych audytów na lata 2009-2011 opracowano w trybie ochrony informacji niejawnych z klauzulą „Zastrzeżone” i terminowo przesłano do ULC. Częstotliwość zaplanowanych wewnętrznych audytów spełniała wymogi § 29 ust. 1 *KPKJ*. Z 35 metod audytów przeprowadzonych w latach 2009-2011 (I półrocze) audytor sporządził raporty końcowe i przesłał Prezesowi ULC. Stwierdzono jednak 2-dniowe opóźnienie w przekazaniu protokołu z 27.02.2009 r. (nr 02/02/2009) z testu ochrony pn. „*Kontrola dostępu do strefy zastrzeżonej-przestrzeganie instrukcji przepustkowej lotniska*”, co stanowiło naruszenie przepisu § 29 ust. 3 pkt 4 *KPKJ*.

3. NIK pozytywnie ocenia realizację przez Port *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego*¹², pomimo stwierdzonych nieprawidłowości.

a) Z 13 kategorii osób zatrudnionych w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, wymienionych w § 5 pkt 1- 13 *rozporządzenia o KPSz*, według stanu na 30.08.2011 r. w Spółce zatrudnione były 52 osoby spełniające kryteria 6 kategorii. Cztery osoby spełniały równoległe kryteria więcej niż jednej kategorii.

¹¹ Dz.U. Nr 25, poz. 208, zwanego dalej *KPKJ*.

¹² Dz.U. z 2009 r. Nr 122 poz. 1011, zwanego dalej *rozporządzeniem o KPSz*, które weszło w życie z dniem 19.08.2009 r. z wyjątkiem § 23 ust. 3 pkt 3, który wszedł w życie z dniem 4.09.2009 r.

W Porcie działał wewnętrzny koordynator szkolenia, wyznaczony przez Zarząd Spółki i zaakceptowany 20.03.2007 r. przez Prezesa ULC, który w badanym okresie realizował obowiązki wynikające z § 23 ust. 1 pkt 2, 3 i 4 oraz ust. 3 pkt 1, 2 i 3 *rozporządzenia o KPSz*.

Proces egzaminacyjny osób szkolonych w Porcie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa i szkolenia kierunkowego regulowały *Zasady Działania Wewnętrznej Komisji Egzaminacyjnej*¹³. Egzaminy przeprowadzała 2-osobowa komisja, której członkowie, wyznaczeni na instruktorów przez Prezesa ULC, byli uprawnieni do prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i upoważnieni do potwierdzania certyfikatów ukończenia szkolenia. Losowo wybrane do kontroli testy osób szkolonych w Spółce okresie posiadały - zgodnie z *Zasadami* - potwierdzenie o zapoznaniu się z dokumentem i wynikiem testu.

Osoby zatrudnione w Porcie od 19.08.2009 r. podlegały weryfikacji pod kątem spełnienia wymogów określonych w § 6 ust. 1 *rozporządzenia o KPSz*. Weryfikację tych osób, rozszerzoną od 29.04.2010 r. o sprawdzenie spełniania wymagań określonych w pkt 11.1 („Rekrutacja”) załącznika do rozporządzenia Komisji Europejskiej (WE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r.¹⁴, przeprowadzała Straż Graniczna.

Spółka dostosowała program szkolenia świadomości ochrony lotnictwa do wymogów *rozporządzenia o KPSz*, który - po uzgodnieniu z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego - 23.03.2010 r. został zatwierdzony przez Prezesa ULC.

Do 31.03.2010 r. Prezes ULC zatwierdził 6 opracowanych przez Spółkę programów szkolenia kierunkowego (moduły od nr 1 do nr 6), z 9 programów (modułów) podlegających opracowaniu i zatwierdzeniu dla nowego rodzaju szkoleń, wprowadzonych *rozporządzeniem o KPSz* (§ 8 pkt 1). Po wejściu 29.04.2010 r. nowych regulacji europejskich¹⁵, Prezes ULC 18.05.2010 r. wskazał na konieczność aktualizacji już zatwierdzonych programów szkoleń, co Spółka uczyniła. Pozostałe programy szkoleń kierunkowych zostały przez Spółkę opracowane i zatwierdzone przez Prezesa ULC 9.08.2010 r. (moduł nr 9) i 25.08.2010 r. (moduł nr 8). Zaniebano jednak przekazanie do uzgodnienia zaktualizowanego programu szkolenia świadomości ochrony lotnictwa Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, do czego Port był zobowiązany przepisem § 24 ust. 3 *rozporządzenia o KPSz*.

¹³ Zwane dalej *Zasadami*.

¹⁴ rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanowiło szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U.U.E.L.2010.55.1 ze zm.) - weszło w życie 29 kwietnia 2010 r.

¹⁵ rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, a także akty wykonawcze: rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, oraz Decyzja Komisji z 13 kwietnia 2010 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia WE nr 300/2008, K (2010) 774.

Wszystkie 5 osób zatrudnionych w Spółce po dniu 19.02.2010 r.¹⁶, podlegające obowiązkowi szkolenia świadomości ochrony lotnictwa (§ 9 ust. 1 i ust. 2 *rozporządzenia o KPSz*) zostały przeszkolone w wymaganym terminie.

b) Wyniki kontroli wskazują, że Spółka nie zrealizowała postanowień § 10 ust. 5 *rozporządzenia o KPSz* w zakresie przeprowadzenia szkolenia kierunkowego pracowników - w terminie do 9 miesięcy od dnia zatrudnienia.

Według stanu na 30.08.2011 r. w Porcie pracowały ogółem 34 osoby, które zostały zatrudnione po 18.08.2009 r. (12 osób w kategorii 4 i 22 osoby w 5). Kontrola szkolenia kierunkowego 5 losowo wybranych z ww. liczby osób z:

- kategorii 4 stwierdziła nieprzeszkolenie wszystkich 5 osób w 12¹⁷ modułach szkoleniowych w terminie 9 m-cy od zatrudnienia i w 10 modułach do dnia badania dokumentacji (16.09.2011 r.) oraz przekroczenie terminu 9 m-cy od zatrudnienia w przeszkoleniu 4 osób w 6 modułach (od 12 dni do 2,5 miesiąca);
- kategorii 5 wykazała nieprzeszkolenie wszystkich 5 osób w 13 modułach szkoleniowych w terminie 9 m-cy od zatrudnienia i w 8 modułach tych szkoleń do dnia badania dokumentacji (16.09.2011 r.) oraz przekroczenie terminu 9 m-cy od zatrudnienia w przeszkoleniu 4 osób łącznie w 4 modułach szkoleniowych (od 12 dni do 9 miesięcy).

Spółka nie zrealizowała także obowiązku wynikającego z § 34 ust. 1 *rozporządzenia o KPSz* poddania do 19.08.2010 r. szkoleniu kierunkowemu wszystkich pracowników (kategorii 1, 2, 3, 4, 5 i 10) zatrudnionych w dniu wejścia w życie *rozporządzenia o KPSz*.

Według stanu na 30.08.2011 r. w Porcie pracowało 18 osób, które zostały zatrudnione do 19.08.2009 r. (4 osoby w kategorii 1, jedna w 2, dwie w 3, jednaście w 4, trzy osoby w 5 i jedna osoba w kategorii 10). Kontrola zaliczenia szkoleń kierunkowych w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie *rozporządzenia o KPSz* (do 19.08.2010 r.) wykazała brak przeszkolenia: 4 osób w kategorii 1 (łącznie wg 15 modułów szkoleń) i zaliczenie przez te osoby 5 modułów po terminie; 2 osób w kategorii 3 (łącznie wg 10 modułów szkoleń); 5 osób (wybranych losowo) w kategorii 4 (łącznie wg 4 modułów szkoleń) i na zaliczenie przez te osoby 4 modułów szkoleń po terminie; 3 osób w kategorii 5 (łącznie wg 5 modułów szkoleń) i na zaliczenie 3 modułów szkoleń po terminie, a także brak przeszkolenia wg jednego modułu przez jedną osobę w kategorii 2 oraz zaliczenie jednego modułu po terminie przez jedną osobę w kategorii 2 i w kategorii 10.

¹⁶ 19.02.2010 r. – termin dostosowania dotychczasowego programu szkolenia świadomości ochrony lotnictwa do wymogów określonych w *rozporządzeniu o KPSz* (§ 32 ust.1 *rozporządzenia o KPSz*).

¹⁷ arytmetyczna suma modułów zaległych (bez uwzględnienia tematycznych rodzajów od nr 1 do nr 9 - modułów szkolenia kierunkowego).

Do czasu zaliczenia szkoleń kierunkowych Spółka nie odsunęła od wykonywania zadań związanych z ochroną lotnictwa cywilnego osób zatrudnionych w dniu wejścia w życie *rozporządzenia o KPSz*, które nie zaliczyły do dnia 19.08.2010 r. szkoleń kierunkowych - do czego była zobowiązana przepisem z § 34 ust. 2 *rozporządzenia o KPSz*.

Wyniki kontroli wskazują na nieposiadanie i nie opracowanie przez Port procedur nadzorczo-kontrolnych w zakresie przeprowadzania w Spółce szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego i szkoleń kierunkowych, w związku z wejściem w życie *rozporządzenia o KPSz*. W wyjaśnieniach Prezes Zarządu, Dyrektor Portu wskazał, że nie wywiązanie się z terminów objęcia szkoleniami kierunkowymi osób im podlegającym i zatrudnionym w Spółce po dniu 18.08.2009 r., jak również zatrudnionych w dniu wejścia w życie *rozporządzenia o KPSz* wynikało z 3 przyczyn: fluktuacji składu Służby Ochrony Lotniska (SOL), w związku z przeprowadzoną w październiku 2009 r. konwersją ochrony mieszanej na ochronę własną; zmiany w Krajowym Programie Szkoleń, powodujące zmiany całości materiałów szkoleniowych i obowiązek ich ponownego zatwierdzenie w ULC; stanu finansów Spółki, uniemożliwiający zlecenie przeprowadzenia szkoleń kierunkowych przez zewnętrzną firmę szkoleniową. Wyjaśnił również, że ze względu na sytuację ekonomiczną i kadrową Portu Lotniczego, nie było możliwości odsunięcia pracowników Spółki od wykonywania zadań związanych z ochroną lotnictwa cywilnego bez zamykania Portu Lotniczego mimo, że nie wszyscy pracownicy posiadali wszystkie szkolenia kierunkowe.

4. NIK pozytywnie ocenia wywiązywanie się Portu z zadań związanych z posadowieniem, utrzymaniem, ochroną i zapewnieniem dostępu do lotniczych urządzeń naziemnych.

W badanym okresie Spółka posiadała i odpowiadała za funkcjonowanie na lotnisku 8 stałych urządzeń, należących do wzrokowych pomocy nawigacyjnych, z zapewnionym dostępem służb operacyjnych i techniczno-eksploatacyjnych. Zgodnie z obowiązującymi w Spółce procedurami, urządzenia w latach 2009-2011 (I półrocze) podlegały codziennym dokumentowanymi kontrolom, a także przeglądom i konserwacjom w okresach tygodniowych i miesięcznych. Ponadto (na zlecenie Spółki) coroczną kontrolę tych urządzeń „z powietrza” wykonywała Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Oględziny wzrokowych pomocy nawigacyjnych Spółki nie wykazały nieprawidłowości w zakresie: funkcjonowania systemu sterowania oświetleniem, kompletności i sprawności żarówek, stanu technicznego, zamocowań i podłączeń oraz otoczenia poszczególnych lamp (wykoszenia wokół urządzeń nawigacyjnych).

5. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Spółki związane z funkcjonowaniem na jej terenie przeszkód lotniczych.

W posiadanych przez Spółkę wykazach przeszkód w otoczeniu lotniska wg stanu na czerwiec 2009 r. odnotowano 26 przeszkód lotniczych, z tego 9 stanowiły lasy, grupa drzew i rząd drzew, a 17 - urządzenia i anteny zlokalizowane przy pasie drogi startowej, na terenie i w otoczeniu lotniska. W wyniku działań Spółki usunięte zostały 2 przeszkody znajdujące się na jej gruntach i wykreślone (9.09.2010 r.) z wykazu przeszkód Portu Lotniczego, tj. przeszkoda nr 5 (las - przeszkoda rozległa) i nr 8 (rząd drzew wzdłuż drogi).

Pismem z 16.09.2010 r. Spółka zawiadomiła „AIS Publikacje Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w Warszawie” o zakończeniu likwidacji 2 przeszkód oraz zwróciła się o dokonanie w tym zakresie zmian w publikacjach dotyczących lotniska Szczecin - Goleniów. Spółka nie powiadomiła jednak ULC o likwidacji tych przeszkód, do czego była zobowiązana przepisem § 12 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych*¹⁸. Dopiero w trakcie kontroli NIK, pismem z 19.10.2011 r. Spółka powiadomiła ULC o likwidacji ww. przeszkód.

Spółka podejmowała działania dla usunięcia 7 przeszkód (lasy i drzewa) znajdujących się na gruntach będących w zarządzie Nadleśnictwa Goleniów. Na wniosek Spółki z 10.05.2010 r. Nadleśnictwo Goleniów odmówiło usunięcia 3 przeszkód lotniczych wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej lotniska pod nr nr 6, 7 i 9, powołując się na przepisy *ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach oraz ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych*.

Zgodnie z obowiązującymi procedurami, codziennej kontroli i obserwacji podlegała praca świetlnych oznaczeń przeszkód lotniczych na terenie Portu, a raz w miesiącu - kontrola rejonów lokalizacji najwyższych obiektów w bezpośrednim otoczeniu lotniska i sprawności oznakowania przeszkód lotniczych, udokumentowana Protokółem Kontroli Przeszkód Lotniczych. W ramach kontroli miesięcznej, Spółka sprawdzała także przestrzeganie w otoczeniu lotniska (w odległości 5 km od jego granicy) przepisów art. 87 ust. 6 i ust. 7 *Prawa Lotniczego*, w tym zakazu sadzenia drzew i krzewów na nieruchomościach znajdujących się w rejonie podejść do lądowania.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, na podstawie art. 60 ust. 2 *ustawy o NIK*, Najwyższa Izba Kontroli wnioskuje o:

1. *Dostosowanie, do wymogów określonych w Programie Ochrony, wyposażenia punktów kontroli bezpieczeństwa w niezbędny sprzęt do kontroli osób i bagażu.*
2. *Zapewnienie sterylności bagażowni w czasie wykonywania kontroli bezpieczeństwa i odprawy bagażu rejestrowanego.*

¹⁸ Dz.U. z 2003 r. Nr 130 poz. 1193 ze zm.

3. *Zapewnienie drogi patrolowej wzdłuż całego ogrodzenia lotniska oraz usuwanie zarośli i drzew w pasie 3 m po wewnętrznej i zewnętrznej stronie ogrodzenia.*
4. *Wyznaczanie do kontroli bezpieczeństwa pracowników SOL posiadających certyfikaty operatora kontroli bezpieczeństwa oraz zapewnienie posiadania tych certyfikatów przez wszystkich pracowników SOL.*
5. *Przestrzeganie przez operatorów kontroli bezpieczeństwa, wykonujących kontrolę bagażu kabinowego, czasu pracy przy urządzeniu rentgenowskim.*
6. *Przeprowadzenie szkoleń kierunkowych pracowników Spółki, którzy dotychczas nie zaliczyli szkoleń we wszystkich modułach określonych w § 10 ust. 4 rozporządzenia o KPSZ dla poszczególnych kategorii osób.*
7. *Zapewnieniem przeprowadzenia szkoleń kierunkowych w terminie 9 miesięcy o dnia zatrudnienia pracowników Spółki we wszystkich modułach szkoleń wskazanych w § 10 ust. 4 rozporządzenia o KPSZ.*
8. *Poinformowanie o stanie realizacji przez Spółkę obowiązków wynikających z § 34 ust. 2 rozporządzenia o KPSZ.*
9. *Opracowanie i wdrożenie procedur nadzorczo-kontrolnych nad realizacją procesu szkoleń wynikających z rozporządzenia o KPSZ, w szczególności w zakresie świadomości ochrony lotnictwa oraz szkoleń kierunkowych.*

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 *ustawy o NIK*, zwraca się do Pana Prezesa o nadesłanie w terminie miesięcznym od daty otrzymania niniejszego wystąpienia, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Stosownie do art. 61 ust. 1 *ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Prezesowi prawo zgłoszenia do Dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków, zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się - stosownie do art. 62 ust. 2 *ustawy o NIK* - od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie powyższych zastrzeżeń.