



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA – 4111-003-01/2013
K/13/008

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30
lka@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	K/13/008 – Realizacja wniosków pokontrolnych z kontroli P/12/077 – Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei (przeprowadzonej w 2012 r.).
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Andrzej Pakuła, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 89031 z dnia 23 stycznia 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Helmut Klabis, Dyrektor Zakładu (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości², działalność kontrolnej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W wyniku działań podjętych przez Dyrektora Zakładu zrealizowano w pełni cztery z siedmiu wniosków pokontrolnych sformułowanych po kontroli P/12/077 „Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei”. Stwierdzono równocześnie niepełną realizację trzech wniosków pokontrolnych dotyczących:

- doposażenia Pociągu Ratownictwa Technicznego³ w sprzęt konieczny do wkolejania pojazdów niskopodłogowych o różnych długościach oraz spełniania przez wagony wchodzące w skład PRT wymagań Instrukcji Ir-15 o kolejowym ratownictwie technicznym⁴ dotyczących zdolności jazdy z wymaganą prędkością w przedziale od 60 do 80 km/h,
- dostosowania regulaminu organizacyjno – technicznego PRT do stanu faktycznego w zakresie liczby jego załogi,
- zapewnienia dotrzymywania terminów powiadamiania o zaistniałych zdarzeniach kolejowych właściwych organów i przesyłania kopii protokołów końcowych z badań tych zdarzeń.

W przekazanej NIK informacji o realizacji wniosków pokontrolnych rzetelnie przedstawiono stan faktyczny.

¹ Zwanym dalej „Zakładem” lub „ZLK”.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Zwanego dalej „PRT”.

⁴ Zwanej dalej „Instrukcja Ir-15”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja wniosków pokontrolnych NIK

Opis stanu
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach przeprowadziła w 2012 r. w Zakładzie kontrolę nr P/12/077 „Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei”. W wystąpieniu pokontrolnym z 8 listopada 2012 r. (nr LKA-4101-06-03/2012/P/12/077), w związku z ustaleniami kontroli, sformułowano następujące wnioski:

1. Podjęcie działań w celu uzupełnienia stanu osobowego zespołu ratownictwa technicznego oraz wyposażenia PRT do wymogów ustalonych w Instrukcji Ir-15 o kolejowym ratownictwie technicznym, a także zapewnienie wyposażenia tego pociągu w sprzęt konieczny do wkolejania pojazdów niskopodłogowych.
2. Dostosowanie regulaminu organizacyjno – technicznego PRT do stanu faktycznego w zakresie jego składu i wyposażenia.
3. Zapewnienie szkoleń zespołu ratownictwa technicznego w zakresie wymaganym Instrukcją Ir-15, w tym w szczególności w zakresie właściwości fizyko–chemicznych materiałów niebezpiecznych oraz udzielania pierwszej pomocy.
4. Określenie rzeczywistych potrzeb w zakresie niektórych rodzajów odzieży, sprzętu ochronnego i roboczego dla zespołu ratownictwa technicznego, zgodnie z instrukcją IBH1 w sprawie zasad gospodarowania środkami ochrony indywidualnej, odzieżą i obuwem roboczym w PKP Polskie Linie Kolejowe SA.
5. Wzmoczenie nadzoru nad funkcjonowaniem PRT oraz objęcie jego działalności kontrolą wewnętrzną w zakresie m.in. wyposażenia w sprzęt, wyszkolenia załogi i gotowości do udziału w akcjach ratowniczych.
6. Wdrożenie rozwiązań organizacyjnych zapewniających dotrzymywanie terminów powiadamiania o zaistniałych zdarzeniach kolejowych właściwych organów, a także terminowe prowadzenie postępowań przez komisje kolejowe i przysyłanie kopii protokołów końcowych z badań tych zdarzeń.
7. Podjęcie działań zapewniających pełne monitorowanie faktycznej realizacji wszystkich zaleceń i wniosków komisji kolejowych, w tym zwłaszcza kierowanych do innych uczestników ruchu kolejowego.

Z ww. wniosków pokontrolnych NIK w pełni zrealizowano wnioski nr 3, 4, 5 i 7, a wnioski nr 1, 2 i 6 zrealizowano częściowo.

W ramach realizacji wniosku nr 1, w dniu 26 listopada 2012 r. uzupełniono stan osobowy załogi PRT o trzech pracowników (do 22 osób), tj. do poziomu wymaganego Instrukcją Ir-15. Nowi pracownicy przeszli szkolenie w zakresie kolejowego ratownictwa technicznego.

[Dowód: akta kontroli – str. 18-22]

W 2013 r. PRT wyposażono w trzy urządzenia do cięcia (stali, betonu i drewna), w agregat i zespół prądotwórczy oraz w wózek holowniczy i narzędzia nieiskrzące. Natomiast do czasu kontroli NIK (do stycznia 2014 r.) wyposażenia PRT nie uzupełniono o sprzęt konieczny do wkolejania pojazdów niskopodłogowych o różnych długościach (mostków niskich). Spowodowane to było unieważnieniem przez Centralne Biuro Zamówień PLK w Warszawie w II połowie 2013 r. dwóch kolejnych przetargów na ich zakup. Inspektor ds. zabezpieczenia technicznego ratownictwa technicznego i przeciwpożarowego w Zakładzie, wyjaśnił, że Biuro Eksploatacji PLK w Warszawie prowadzi działania celem uruchomienia nowej

procedury przetargowej na zakup 22 kompletów urządzeń do wkolejania pojazdów niskopodłogowych.

[Dowód: akta kontroli – str. 11-14 i 177-178]

W ramach realizacji wniosku nr 2, w dniu 20 listopada 2012 r. dokonano aktualizacji obowiązującego regulaminu organizacyjno-technicznego PRT⁵, a 17 kwietnia 2013 r., Dyrektor Zakładu zatwierdził nowy (zweryfikowany i poprawiony) regulamin tego pociągu. W nowym regulaminie ustalony został m.in. skład pociągu (trzy wagony) oraz jego wyposażenie. W załączniku do ww. regulaminu uwzględniono aktualne numery telefonów członków załogi PRT.

W nowym regulaminie nie został uwzględniony (w rozdziale IV) wprowadzony wcześniej (w toku aktualizacji) zapis zobowiązujący Kierownika PRT do pisemnego powiadamiania Dyrektora Zakładu o konieczności zarządzania alarmu próbnego pociągu, w przypadku nieuczestniczenia zespołu ratownictwa w działaniach ratowniczych co najmniej 6 miesięcy. Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że - zgodnie z treścią § 10 pkt 2 nowej Instrukcji Ir-15⁶ - o konieczności zarządzania takiego alarmu samodzielnie decyduje Dyrektor Zakładu.

[Dowód: akta kontroli – str. 11-12, 26-33, 61-62, 69-72, 84, 157-158 i 177-178]

W ramach realizacji wniosku nr 3, w IV kwartale 2012 r. oraz w maju 2013 r. cała załoga PRT uczestniczyła w szkoleniach dotyczących tematyki przewozu materiałów niebezpiecznych i właściwości fizyko – chemicznych tych materiałów oraz udzielania pierwszej pomocy medycznej w nagłych wypadkach.

[Dowód: akta kontroli – str. 23-25 i 58]

W ramach realizacji wniosku nr 4, Dyrektor Zakładu pismem z 27 listopada 2012 r. ustalił rodzaj i ilość sprzętu, odzieży i obuwia ochronnego przysługującego pracownikom PRT oraz pozostającego na wyposażeniu pociągu (jako wyposażenie dyżurne), a także zasady otrzymywania przez tych pracowników -w związku z pracą na innych stanowiskach pracy – innych elementów odzieży, obuwia ochronnego i roboczego określonego w instrukcji IBH-1.

Analiza książek wyposażenia PRT wykazała, że znajdujący się w nim sprzęt, odzież i obuwie ochronne były zgodne z ilościami ustalonymi w piśmie Dyrektora Zakładu. Nadto stwierdzono, że wszyscy pracownicy załogi PRT otrzymali środki ochrony indywidualnej i odzież roboczą w ilościach określonych w § 12 Instrukcji Ir-15.

[Dowód: akta kontroli – str. 7-8, 26-33 i 59-60]

W ramach realizacji wniosku nr 5, Dyrektor Zakładu w celu wzmożenia nadzoru nad działalnością PRT decyzją Nr 16/2012 z 21 listopada 2012 r., zmienił postanowienia dotyczące częstotliwości i sposobu przeprowadzania kontroli wewnętrznych w Zakładzie. Poleciał m. in. prowadzenie kontroli dyscypliny pracy załogi PRT przez Naczelników Działu Kontroli i Instruktariusza (co najmniej jeden raz w kwartale) i Sekcji Eksploatacji (co najmniej raz na rok), a także przez Zawiadowców ds. drogowo – budynkowych (co najmniej trzy kontrole dzienne i cztery kontrole nocne w ciągu roku).

[Dowód: akta kontroli – str. 34-36]

W okresie od grudnia 2012 r. do stycznia 2014 r., realizując polecenie Dyrektora Zakładu, osoby zajmujące ww. stanowiska przeprowadziły ogółem 15 kontroli PRT.

[Dowód: akta kontroli – str. 37-57]

⁵ Wprowadzonego w maju 2008 r. zarządzeniem Dyrektora Zakładu, zwanego dalej Regulaminem.

⁶ Zatwierdzonej Zarządzeniem nr 21/2013 Zarządu PKP PLK SA z dnia 3 października 2013 r.

W ramach realizacji wniosku nr 6, Dyrektor Zakładu pismem z 28 września 2012 r. zobowiązał naczelników sekcji i przewodniczących komisji kolejowych do bezwzględnego przestrzegania terminów przy: zawiadamianiu właściwych organów o zaistniałych zdarzeniach kolejowych, prowadzeniu postępowań przez komisje kolejowe i przysyłaniu kopii protokołów końcowych z badań tych zdarzeń. Ponadto z dniem 20 listopada 2012 r. Dyrektor Zakładu wyznaczył instruktora ruchu Zakładu do przeprowadzania audytu wewnętrznego w zakresie: terminowości wysyłania zawiadomień o zdarzeniach i trudnościach eksploatacyjnych, terminowości prowadzenia postępowań i wysyłania protokołów ustaleń końcowych. Z kolei z dniem 1 lipca 2013 r. dokonał zmiany na stanowisku odpowiedzialnym za dokumentowanie ww. postępowań w Zakładzie.

[Dowód: akta kontroli – str. 4-10 i 136]

Przeprowadzona analiza dokumentacji zaistniałych w okresie od 1 września 2012 r. do dnia 24 stycznia 2014 r., 43 (100%) zdarzeń kolejowych⁷ wykazała, że:

- a) w przypadku 40 zdarzeń (93%) powiadomiono o nich Przewodniczącego Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych⁸ i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁹ zgodnie z § 5 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych¹⁰, tj. w terminie 24 godzin od wystąpienia zdarzenia;
- b) 42 postępowania (98%) ukończono w terminach określonych w § 31 ww. rozporządzenia tj. w ciągu 30 dni roboczych lub w terminie przedłużonym przez Przewodniczącego PKBWK, a jedno postępowanie¹¹ nie zostało do końca stycznia 2014 r. zakończone i po trzykrotnym przedłużeniu jego terminu, decyzją Przewodniczącego PKBWK w dniu 28 stycznia 2014 r. dokumentacja postępowania została przekazana powołanej nowej komisji kolejowej;
- c) w przypadku 38 (90%) zakończonych postępowań kopie protokołów ustaleń końcowych komisji przesłano do Przewodniczącego PKBWK w terminie zgodnym z § 30 pkt 2 ww. rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r., tj. w terminie do 7 dni od ich podpisania.

[Dowód; akta kontroli – str. 92-93 i 102-107]

W ramach realizacji wniosku nr 7 Dyrektor Zakładu w dniu 20 listopada 2012 r. polecił instruktorowi ruchu monitorowanie i kontrolę realizacji wniosków i zaleceń komisji kolejowych w cyklu dwumiesięcznym.

W okresie objętym kontrolą (od grudnia 2012 r. do stycznia 2014 r.) instruktor ruchu przeprowadził jedynie 5¹² kontroli wymaganych ww. poleceniem Dyrektora Zakładu w odstępach czasowych wynoszących od 2 - 5 miesięcy. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych, nie zrealizowanie tych kontroli w cyklu dwumiesięcznym spowodowane było: zaangażowaniem instruktora w czynności związane z przeprowadzaniem pouczeń dla pracowników Zakładu, prowadzeniem kontroli kompleksowej Sekcji Eksploatacji Częstochowa Towarowa oraz przebywaniem na długotrwałym zwolnieniu lekarskim w następstwie odniesionej kontuzji. Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych w toku kontroli NIK ustaliła¹³, że monitorowanie realizacji wniosków i zaleceń komisji kolejowych odbywać się będzie jeden raz na kwartał.

⁷ W tym 35 kategorii B (wypadki) i osiem kategorii C (incydentów).

⁸ Zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”.

⁹ Zwanego dalej „Prezesem UTK”.

¹⁰ Dz. U. Nr 89, poz. 593 zwane dalej „rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r.”

¹¹ Dot. wypadku z dnia 27 sierpnia 2013 r. na trasie Częstochowa Stradom – Częstochowa Towarowa.

¹² Odpowiednio w dniach: 17 stycznia, 23-24 kwietnia, 26 września, 13-15 listopada 2013 r. oraz 27 stycznia 2014 r.

¹³ Pismo IZESb-0921/001a/2014 z dnia 3 lutego 2014 r.

[Dowód: akta kontroli – str. 4-10, 186-187]

Analiza wykonania 44 zaleceń i wniosków (100%) sformułowanych w 14 protokołach ustaleń końcowych przez komisje kolejowe badające zdarzenia kolejowe zaistniałe w okresie od 1 września 2012 r. do dnia 24 stycznia 2014 r. wykazała, że Zakład posiadał pełną informację o stanie ich realizacji:

- 29 wniosków i zaleceń zostało w całości zrealizowanych w tym m.in. dotyczących odsunięcia pięciu pracowników od wykonywania czynności, przeprowadzenia pouczeń oraz opracowania biuletynów informacyjnych,
- 15 wniosków i zaleceń było w trakcie realizacji (nie upłynął termin wyznaczony na ich wykonywanie).

[Dowód: akta kontroli – str. 92-101 i 108-148]

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Wchodzące w skład PRT trzy wagony nie spełniały wymagań Instrukcji Ir-15 w zakresie wymaganych prędkości jazdy, która powinna wynosić od 60 do 80 km/h. Zgodnie z świadectwami sprawności technicznej pojazdu kolejowego z 26 maja 2013 r., wystawionym przez PKP Cargo SA, wagony te mogły się bowiem poruszać z dopuszczalną prędkością do 60 km/h. Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że możliwość jazdy wagonów PRT z prędkością do 60 km/h, wynikająca ze względów konstrukcyjnych, spełnia wymogi określone w Instrukcji Ir-15. Wyjaśnienie to nie zasługuje jednak zdaniem NIK na uwzględnienie z uwagi na fakt, że zgodnie z § 21 ust. 2 Instrukcji Ir-15 wymagany górnym limitem prędkości jest 80 km/h.

[Dowód: akta kontroli – str. 15-17 i 177-178]

2. Nie zapewniono dostosowania postanowień regulaminu PRT do faktycznego stanu załogi tego pociągu. W regulaminie bowiem Dyrektor Zakładu ustalił (w rozdziale VIII pkt 1), że załoga PRT składa się z 21 osób (kierownika i 20 pracowników zespołu), podczas gdy faktycznie jej stan wynosił 22 osoby (kierownik PRT i 21 pracowników zespołu). Dyrektor Zakładu powyższą różnicę wyjaśnił omyłką pisarską.

[Dowód: akta kontroli – str. 72-73, 84 i 177-178]

3. Nie dochowano w przypadku trzech zdarzeń (7%)¹⁴, które wystąpiły na torach, 24-godzinne terminu przesłania Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK zawiadomienia o ich zaistnieniu. Stanowiło to naruszenie § 5 ust. 5 ww. rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. W tych trzech przypadkach zawiadomienia przesłano dopiero po 3 - 4 dniach.

Odpowiedzialni pracownicy Działu Eksploatacji¹⁵ nie potrafili wyjaśnić przyczyn opóźnień. Zastępca Dyrektora Zakładu ds. eksploatacyjnych wyjaśniła, że dwa zdarzenia miały miejsce w nocy z czwartku na piątek lub z piątku na sobotę i w obu przypadkach zawiadomienia zostały wysłane w poniedziałek, a w przypadku trzeciego zdarzenia w stosunku do przewodniczącego komisji kolejowej wdrożono postępowanie wyjaśniające oraz zwrócono mu uwagę na piśmie i pouczono o zasadach przesyłania dokumentacji związanej z wypadkami.

¹⁴ Dotyczyło to: incydentu C-44 z 28 września 2012 r. (godz. 3.00) o którym zawiadomiono 1 października 2012 r. (tj. po 3 dniach od zaistnienia incydentu); wypadku B-34 z dnia 12 października 2012 r. (godz. 18.50) o którym zawiadomiono 16 października 2012 r. (tj. po 4 dniach) i wypadku B-34 z dnia 24 sierpnia 2013 r. (godz. 0.36) o którym zawiadomiono 27 sierpnia 2013 r. (tj. po 3 dniach).

¹⁵ Do dnia 30 czerwca 2013 r. Pani S.C., a od 1.07.2013 r. Pan J.C.

4. Nie dochowano w przypadku czterech zakończonych postępowań¹⁶ (10%) 7 dniowego terminu przesłania kopii podpisanych protokołów końcowych Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK. Stanowiło to naruszenie § 30 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. W przypadkach tych kopie protokołów przesłano po 11 - 18 dniach od daty ich podpisania.

Odpowiedzialni za prowadzenie ww. spraw pracownicy Działu Eksploatacji¹⁷ w trzech przypadkach nie potrafili wyjaśnić powodów opóźnień, a w jednym stwierdzili, że przyczyną opóźnienia była opieszałość w przekazaniu dokumentacji przez przewodniczącego komisji.

Zastępca Dyrektora ds. eksploatacyjnych wyjaśniła, że w wspomnianych czterech przypadkach, przewodniczących komisji pouczono o zasadach i terminach przysyłania dokumentacji związanej z wypadkami, a w stosunku do dwóch z nich podjęto z dniem 3 lutego 2014 r. postępowania wyjaśniające.

[Dowód: akta kontroli – str. 92-93, 102-107, 175-176 i 179-185]

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

2. Rzetelność informacji przesłanej do NIK o wykonaniu wniosków pokontrolnych

Opis stanu faktycznego

Dyrektor Zakładu w piśmie z 26 listopada 2012 r. poinformował Delegaturę NIK w Katowicach o działaniach podjętych dla zapewnienia realizacji wniosków pokontrolnych m.in. w drodze uzupełnienia stanu osobowego załogi PRT, przeprowadzenia szkoleń członków zespołu ratownictwa technicznego, aktualizacji regulaminu organizacyjno-technicznego PRT, rozszerzenia zakresu kontroli wewnętrznej PRT. Informował również o wystąpieniu do Biura Eksploatacji PKP PLK SA o przydzielenie środków celem doposażenia PRT m.in. o sprzęt do wkolejania pojazdów szynowych niskopodłogowych. Wykazał również, że pismem z 28 września 2012 r. polecił naczelnikom sekcji eksploatacji i przewodniczącym komisji kolejowych bezwzględne i terminowe przestrzeganie postanowień zapisów Instrukcji Ir-8 w zakresie terminowego powiadamiania właściwych organów o zaistniałych zdarzeniach kolejowych i przysyłania do tych organów protokołów ustaleń końcowych. Polecił także przysyłanie potwierdzeń dokonania tych czynności do Działu Eksploatacji w celu ich zamieszczenia w komputerowym programie „Wypadki i Wydarzenia” (WIWA) oraz zobowiązał instruktora ruchu do monitorowania realizacji wniosków i zaleceń komisji kolejowych.

[Dowód: akta kontroli – str. 4-10]

Mając na uwadze ustalenia niniejszej kontroli, przedstawione w pkt.1, przekazane NIK przez Dyrektora Zakładu informacje o podjętych działaniach były rzetelne.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze.

¹⁶ Dotyczyło to: wypadku B-07 z dnia 15 stycznia 2013 r. – protokół z 2 lutego 2013 r. przesłano 14 lutego 2013 r. (po 12 dniach); wypadku B-21 z dnia 2 kwietnia 2013 r. – protokół z 26 kwietnia 2013 przesłano 14 maja 2013 r. (po 18 dniach); wypadku B-21 z dnia 22 lipca 2013 r. – protokół z 2 sierpnia 2013 r. przesłano 13 sierpnia 2013 r. (po 11 dniach); wypadku B-21 z dnia 24 września 2013 r. – protokół z dnia 28 października 2013 r. przesłano 8 listopada 2013 r. (po 11 dniach).

¹⁷ Do dnia 30 czerwca 2013 r. Pani S.C., a od 1.07.2013 r. Pan J.C.

IV. Uwagi

W świetle ustaleń niniejszej kontroli NIK zwraca uwagę, że wnioski pokontrolne nr 1, 2 i 6 zawarte w wystąpieniu pokontrolnym z 8 listopada 2013 r. (nr LKA-4101-06-03/2012/P/12/077), dotyczące: wyposażenia PRT zgodnie z wymogami Instrukcji Ir-15 oraz w sprzęt konieczny do wkolejenia pojazdów niskopodłogowych; dostosowania regulaminu organizacyjnego -technicznego PRT do stanu faktycznego w zakresie jego składu i wyposażenia; terminowego przesyłania właściwym organom powiadomień o zaistniałych zdarzeniach kolejowych oraz kopii protokołów końcowych z badania tych zdarzeń, są nadal aktualne.

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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁸ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Delegatury NIK w Katowicach.

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 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag 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.

Katowice, dnia 27 marca 2014 r.

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**

**Kontroler
Andrzej Pakuła
gł. specjalista kontroli państwowej**

.....

¹⁸ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.