



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA – 4101-11-01/2013
P/13/079

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 P/13/079 – Warunki rozwoju żeglugi śródlądowej

Jednostka przeprowadzająca kontrolę Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach

Kontrolerzy Mariusz Klimontowicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86742 z dnia 14 czerwca 2013 r.

Iwona Soroczyńska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86743 z dnia 14 czerwca 2013 r.

(dowód: akta kontroli str.1-4)

Jednostka kontrolowana Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach (RZGW)¹.

Kierownik jednostki kontrolowanej Tomasz Cywiński – p.o. Dyrektora RZGW od dnia 14 marca 2012 r. Poprzednio Dyrektorem RZGW był Artur Wójcik.

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia² pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Pozytywna ocena działalności wynika z faktu, że - biorąc pod uwagę ograniczoną ilość środków finansowych, którymi na ten cel dysponowano - RZGW prawidłowo realizował w latach 2011-2013 (I półrocze) obowiązki w zakresie bieżącego utrzymania w należytym stanie technicznym oraz obsługi budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze.

Zauważyć również należy, że w treści umów związanych z realizacją inwestycji w drogi wodne w sposób prawidłowy zabezpieczono interesy inwestora, m.in. w zakresie należytego wykonania robót i związanych z przedmiotem umów gwarancji, a w przypadkach niewywiązywania się wykonawców z zawartych umów, RZGW bezzwłocznie naliczał i egzekwował od wykonawców stosowne kary umowne.

Stwierdzone w wyniku kontroli nieprawidłowości w działaniu Zarządu dotyczyły:

- Niepełnej realizacji ustawowych obowiązków zapewnienia bezpiecznej żeglugi na administrowanych przez Zarząd śródlądowych drogach wodnych, a zwłaszcza w zakresie oznakowania żeglugowego. Stwierdzone braki w oznakowaniu dotyczyły: szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.
- Braku aktualnych i spójnych procedur regulujących zagadnienia związane z utrzymaniem dróg śródlądowych, będących w administracji RZGW, w tym określających sposób bieżącej kontroli stanu dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego.
- Wadliwości przyjętych procedur obsługi i eksploatacji śluz, które nie były na bieżąco aktualizowane i zawierały błędy merytoryczne.
- Niestosowania przez pracowników RZGW procedur regulujących działalność związaną z eksploatacją obiektów hydrotechnicznych oraz utrzymaniem ich w odpowiednim stanie technicznym.

¹ Zwany także Zarządem.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Ocena stanu technicznego śródlądowych dróg wodnych

1.1. Przygotowanie kadrowe i techniczne RZGW do utrzymania dróg wodnych w stanie żeglowności

Opis stanu
faktycznego

Komórki organizacyjne RZGW.

Zgodnie z obowiązującymi regulaminami organizacyjnymi RZGW³, w okresie objętym kontrolą zagadnieniami związanymi z budową, modernizacją i utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych zajmowały się: Wydział Utrzymania Wód i Obiektów Hydrotechnicznych, Jednostka Realizacji Projektu Modernizacja Kanału Gliwickiego - od 2011 r., Zarządy Zlewni: Kłodnicy i Kanału Gliwickiego w Kędzierzynie-Koźlu (ZZKiKG), Górnej Odry w Raciborzu (ZZGO). ZZKiKG wraz z 7 nadzorami wodnymi⁴, będącymi w jego strukturze, i grupą robót mechanicznych realizował bezpośrednio prace związane z bieżącym utrzymaniem Kanału Gliwickiego i Kanału Kędzierzyńskiego.

Zatrudnienie i płace.

Planowane zatrudnienie w RZGW w 2011 r. i 2012 r. wynosiło 246 etatów, w tym 127 na stanowiskach nierobotniczych i 119 na stanowiskach robotniczych, natomiast zrealizowane średnioroczne zatrudnienie⁵ wynosiło w obu latach 242 etaty, w tym na stanowiskach robotniczych 118 etatów oraz 124 na stanowiskach nierobotniczych.

W okresie objętym kontrolą stan zatrudnienia w RZGW na stanowiskach w komórkach organizacyjnych związanych z utrzymaniem dróg wodnych żeglugi śródlądowej wynosił: 90 pracowników w 2011 r., 89 w 2012 r. oraz 93 wg stanu na dzień 30 czerwca 2013 r., przy planowanej wielkości zatrudnienia 89 osób w 2011 i 2012 r. oraz 95 w 2013 r.

Sprzęt i wyposażenie.

Na wyposażeniu ZZKiKG znajdowało się 7 łodzi roboczych laminatowych *Alga* z silnikami zaburtowymi, 4 łodzie robocze stalowe oraz 1 ponton gumowy z silnikiem. Sprzęt ten przekazany był do wykorzystania przez poszczególne nadzory wodne (NW). Nadzory te wyposażone były dodatkowo w sprzęt ręczny do bieżącego utrzymania przydzielonego im obszaru, np. piły spalinowe, wykaszarki, kosiarki, odśnieżarki, generatory, itp. Ponadto, wchodząca w skład ZZKiKG Grupa Remontowa wyposażona była w holownik *Bołko*, motorówkę *Kos*, dźwig *Lech*, piły spalinowe, agregaty prądotwórcze, pompę spalinową oraz kompresor. Ponadto RZGW wyposażony był w warsztat pływających *Krab* oraz dwie barki.

Problemy w działalności RZGW.

W *Sprawozdaniach z działalności Dyrektora RZGW* za 2011 r. i 2012 r., sygnalizowano niedobory w finansowaniu bieżącej działalności związanej z utrzymaniem urządzeń wodnych i śródlądowych wód powierzchniowych. W ocenie kierownika jednostki, miało to wpływ na systematyczne pogarszanie się stanu technicznego obiektów hydrotechnicznych. W sprawozdaniu z 2011 r. zapisano, m.in. że *grupy konserwacyjne Nadzorów Wodnych są w stanie we własnym zakresie przeprowadzić nie więcej niż 20 % niezbędnych prac utrzymaniowych*.

W ocenie Dyrektora, w okresie objętym kontrolą RZGW był przygotowany w stopniu wystarczającym do bieżącego utrzymania administrowanych dróg wodnych.

³ W ww. okresie obowiązywały w RZGW trzy regulaminy organizacyjne:

- regulamin wprowadzony w życie zarządzeniem Nr 8/2007 Dyrektora RZGW z dnia 28 czerwca 2007 r. z mocą obowiązującą od 1 lipca 2007 r. (zwany dalej 2007). Regulamin był zmieniony aneksem nr 1 z dnia 28 czerwca 2007 r. do ww. zarządzenia.
- regulamin wprowadzony w życie zarządzeniem Nr 14/2011 Dyrektora RZGW z dnia 29 lipca 2011 r. z mocą obowiązującą od 1 sierpnia 2011 r. (zwany dalej 2011). Regulamin był zmieniony aneksem nr 1 z dnia 11 października 2011 r. do ww. zarządzenia;
- regulamin wprowadzony w życie zarządzeniem Nr 4/2013 Dyrektora RZGW z dnia 12 marca 2013 r. z mocą obowiązującą od 12 marca 2013 r. (zwany dalej 2013).

⁴ Kłodnica, Nowa Wieś, Sławęcice, Dzierżno, Łabędy, Rudziniec, Koźle.

⁵ W przeliczeniu na pełne etaty.

Stwierdził również, że: Pod względem technicznym/sprzętowym przygotowanie nasze pozostawia wiele do życzenia. Przyczyną takiego stanu jest permanentny brak środków finansowych.

Jednocześnie muszę podkreślić, iż przygotowany przez RZGW plan finansowy na kolejne lata jest opracowywany na podstawie z góry narzuconego przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej limitu finansowego. W związku z tym plan ten nie jest przygotowywany w oparciu o rzeczywiste potrzeby, a tylko pod określony limit otrzymanych środków finansowych. W związku z tak przyjętym systemem opracowywania planów nie są przygotowywane i przekazywane do jednostki nadrzędnej zestawienia potrzeb. Posiadane przez RZGW środki finansowe nie są wystarczające na bieżące utrzymywanie śródlądowych dróg wodnych będących w naszej administracji.

(dowód: akta kontroli, str. 7-51, 90-94, 547-591)

1.2. Bieżąca kontrola stanu dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego

Opis stanu
faktycznego

Długość śródlądowych dróg wodnych w zarządzie RZGW w Gliwicach.

Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych⁶ ustala dla dróg administrowanych przez RZGW następujące klasy: Kanał Gliwicki kl. III o długość 41,2 km, Kanał Kędzierzyński kl. II o długości 5,9 km oraz rzeka Odra w kl. Ia 43 km⁷. W sprawozdaniach GUS o *długości dróg wodnych śródlądowych i liczbie śluzowań* (TWS-1) RZGW wykazywał 40,6 km rzek żeglownych uregulowanych w klasie Ia, 39,4 km kanałów w klasie III oraz 5,6 km kanałów w klasie II, tj. łącznie 85,6 km. Według uzyskanych od pracowników RZGW wyjaśnień, przyczyną powyższych rozbieżności było wykazywanie długości dróg wodnych będących w jego administracji i zarządzie, bez odcinków będących w zarządzie innych podmiotów⁸. Działanie to było zgodne z objaśnieniami dot. sposobu wypełniania tego sprawozdania.

Dane wykazywane w ww. sprawozdaniach GUS wskazywały, że jedynie 45 km dróg wodnych (kanałów) będących w administracji RZGW było eksploatowanych, co stanowiło 46,3% łącznej długości śródlądowych dróg wodnych (97,1 km) będących w jego zarządzie (drogi wodne klasy od Ia do III).

Procedury dotyczące utrzymania dróg śródlądowych.

Zagadnienia związane z utrzymaniem dróg śródlądowych, będących w administracji RZGW, były regulowane *Zasadami Pracy Nadzorów Wodnych RZGW* z lutego 2009 r.⁹ oraz *Instrukcjami eksploatacji śluz* z grudnia 2003 r.¹⁰

Zasady Pracy regulowały m.in. tryb planowania i rozliczania grup konserwacyjnych nadzorów wodnych, określały wzór planu rocznego i sprawozdania z wykonania planowanych robót przez grupy konserwacyjne, wzór informacji miesięcznych z działalności nadzorów wodnych.

Instrukcje eksploatacji śluz określały natomiast zakres odpowiedzialności osób i komórek organizacyjnych za utrzymanie i eksploatację śluz, w tym nadzór ze strony RZGW, zagadnienia związane z obsługą urządzeń śluz, sposób i zasady prowadzenia utrzymania i przeglądów technicznych, zasady prowadzenia konserwacji oraz remontów. Ponadto, instrukcje te regulowały zagadnienia związane z prowadzeniem obserwacji, badań i kontroli stanu ww. obiektów hydrotechnicznych.

Zasady pracy nadzorów wodnych.

Pomimo tego że wymóg taki określony został w *Zasadach pracy NW*, w okresie objętym kontrolą nie sporządzano rocznych planów pracy grup konserwacyjnych nadzorów

⁶ Dz. U Nr 77, poz.695, dalej zwane rozporządzeniem w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

⁷ W tym 3 km odcinek od śluz w Kędzierzynie-Koźlu do granicy między RZGW Gliwice i RZGW Wrocław.

⁸ Tzn. 1,8 km portu rzecznoego w Gliwicach wraz z basenami portowymi administrowanego przez Śląskie Centrum Logistyki SA oraz 0,3 km portu rzecznoego w Kędzierzynie należącego do Grupy Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn SA.

⁹ Zwane dalej *Zasadami pracy NW*.

¹⁰ Zwane dalej *Instrukcjami eksploatacji śluz*.

wodnych. Kierownik ZZKiKG wyjaśnił, że: *W czasie trwania sezonu nawigacyjnego załogi śluz prowadzą stałe prace związane ze śluzowaniem obiektów pływających oraz prace w obrębie śluzy związane z bieżącym utrzymaniem. Okresowo prowadzi się obkaszanie słupków hektometrowych. W związku z powyższym oprócz stałych czynności wykonywanych przez załogi śluz nie ma możliwości odległego w czasie planowania robót. Natomiast sporządzane są comiesięczne sprawozdania z działalności Nadzorów wodnych.*

Dokumenty sprawozdawcze, tj. *Informacje miesięczne z działalności nadzorów wodnych* sporządzone w okresie objętym kontrolą, nie zawierały pełnej charakterystyki wykonanych w okresie sprawozdawczym robót, a w szczególności nie określały ich rodzaju, lokalizacji, ilości i ich zaawansowania, co było wymagane w *Zasadach pracy NW*.

W 66 skontrolowanych *Informacjach z działalności nadzorów wodnych* sporządzonych w latach 2011 i 2012. przez nadzory wodne w Rudzińcu, Sławęcicach i Nowej Wsi zakres wykonywanych robót opisywany był ogólnikowo, np. że w ciągu miesiąca: miało miejsce *śluzowanie obiektów pływających, prowadzono bieżące prace porządkowe i konserwacyjne, mycie i konserwacja urządzeń mechanicznych, sprzątanie pomieszczeń, konserwacja i czyszczenie sprzętu, zwożenie węgla*. W dokumentach tych nie zawarto natomiast informacji o występujących od co najmniej 2011 r.¹¹ istotnych brakach w oznakowaniu żeglugowym obiektów krzyżujących się z Kanałem Gliwickim. Sytuacja ta miała miejsce, pomimo tego że z zawartych tam zapisów wynikało, że nadzory wodne poddawały kontroli powyższe odcinki kanału.

Instrukcje.

Postanowienia obowiązujących w okresie objętym kontrolą¹² *Instrukcji eksploatacji śluz* oraz *Instrukcji gospodarowania wodą*, pomimo zmian organizacyjnych, nie były aktualizowane. Zgodnie z wyjaśnieniami Dyrektora RZGW, instrukcje te były weryfikowane przez RZGW wyłącznie na etapie ich sporządzania. Przed zatwierdzeniem ww. instrukcje były oceniane przez pracowników odpowiednich Nadzorów Wodnych, Zarządów Zlewni i Wydziału UW/UO.

Instrukcje eksploatacji śluz.

W trzech skontrolowanych wypadkach¹³, obsługa śluz nie sporządzała dokumentów, których prowadzenie było określone w ww. instrukcjach, a zapisy w wykorzystywanych formularzach nie były prowadzone zgodnie z określoną w ww. dokumentach systematyką.

Obowiązujące *Instrukcje eksploatacji śluz* przewidywały prowadzenie *ewidencji ruchu statków* według wzoru stanowiącego załącznik do ww. dokumentu. Tymczasem prowadzone na wszystkich skontrolowanych śluzach *ewidencje śluzowań*, które dokumentowały ruch statków, były niezgodne z wzorem, a zawarte w nich zapisy nie odpowiadały systematyce określonej w instrukcji. Prowadzący ewidencję pracownicy dokonywali bowiem modyfikacji systematyki określonej w dokumencie, dostosowując ją do własnych potrzeb, w tym do potrzeb sprawozdawczych. W rezultacie zapisy w ewidencji były dokonywane w sposób niejednorodny i z tego powodu były trudne do weryfikacji.

Kierownik ZZKiKG wyjaśnił, m.in., że: *W związku z tym, iż instrukcje obowiązywały od 2003 r., a np. książki ewidencji ruchu statków są w obecnej formie wypełniane od ponad 20 lat (lub wcześniej) nie sprawdzałem czy zgadzają się z drukami z instrukcji. Ponadto nie kontrolowałem czy na wszystkich śluzach są dostępne załączniki do instrukcji eksploatacji.*

Wykonanie niektórych czynności dokumentowane było przez pracowników nadzorów wodnych w sposób odmienny niż przewidywały to *Instrukcje eksploatacji śluz*, albo nie dokumentowano ich w ogóle. Nadzory wodne nie prowadziły wymaganych *kart dokumentacyjnych obserwacji przemieszczeń śluzy*, natomiast obserwacje te znajdowały się w okresowych badaniach prowadzonych na śluzach przez firmy zewnętrzne i IMGW, co znajdowało odzwierciedlenie w protokołach z okresowych kontroli stanu technicznego ww. obiektów. Nie prowadzono również wymaganych ww. instrukcją *kart obserwacji rozmyć i zamuleń*.

¹¹ Fakt ten potwierdza dokumentacja fotograficzna sporządzona w 2011 r. na potrzeby wydania Informatora nawigacyjnego śródlądowych dróg wodnych regionu wodnego Górnej Odry –zwanego dalej Informatorem nawigacyjnym.

¹² Od stycznia 2004 r.

¹³ Śluzy w Rudzińcu, Sławęcicach i Nowej Wsi.

Stwierdzono także, że w dokumentach eksploatacji obiektów hydrotechnicznych (śluz) znajdowały się rozbieżności:

- W *Instrukcji eksploatacji śluzy Nowa Wieś* stwierdzono, że obiekt ten znajdował się na km 21+950 Kanału Gliwickiego, podczas gdy w pozwoleniu wodnoprawnym oraz *Instrukcji gospodarowania wodą* podano, że śluza znajdowała się na km 7+800 tego kanału.
- Według *Instrukcji eksploatacji śluzy Rudziniec*, obiekt ten znajdował się na km 21+950 Kanału Gliwickiego, natomiast wg danych zawartych w *Instrukcji gospodarowania wodą* śluza była położona na km 21+550 Kanału Gliwickiego.

Kierownik ZZKiKG wyjaśnił m.in., że: *Błędy merytoryczne w instrukcjach eksploatacji śluz istnieją od czasu powstania instrukcji.*

Zauważyć należy również, że niektórzy pracownicy nadzorów wodnych, wypełniając wymagany przepisami¹⁴ miesięczny formularz, służący do ewidencji żeglugowego wykorzystania śluz i pochylni, podawali inne położenie śluz (kilometraż) w porównaniu do danych zawartych w *Instrukcji eksploatacji śluz* i/lub pozwoleniu wodnoprawnym. I tak:

- według danych zawartych w formularzach służących do ewidencji żeglugowego wykorzystania śluzy Sławęcice, obiekt ten znajdował się na km 15+500 Kanału Gliwickiego, podczas gdy zgodnie z pozwoleniem wodnoprawnym na km 15+190;
- śluza Rudziniec - według danych zawartych w formularzach ewidencyjnych - znajdowała się na km 21+500 Kanału Gliwickiego, podczas gdy zgodnie z pozwoleniem wodnoprawnym znajdowała się ona na km 21+550.

Instrukcje gospodarowania wodą.

Na wszystkich skontrolowanych śluzach¹⁵ znajdowały się nieaktualne od ponad 8 lat *Instrukcje gospodarowania wodą*. Okazane w trakcie kontroli instrukcje zostały sporządzone w 1997 r.¹⁶, tj. przed wydaniem aktualnego pozwolenia wodnoprawnego dla ww. obiektów hydrotechnicznych¹⁷. Decyzją z 20 października 2004 r. udzielono RZGW w Gliwicach pozwolenia wodnoprawnego, zatwierdzając jednocześnie sposób gospodarowania wodą, określony w *Instrukcji gospodarowania hydrowęzła Kłodnicy i Kanału Gliwickiego [...]*, opracowanej przez firmę „Hrabowski-Ekspertyzy-Projektowanie” w Warszawie. Załącznikami tego dokumentu były *Instrukcje gospodarowania wodą* dla poszczególnych śluz. Należy podkreślić, że instrukcje te wymienione były także w spisie literatury służącej do opracowania *Instrukcji eksploatacji śluz*. Postanowienia zawarte w opracowaniach firmy „Hrabowski-Ekspertyzy-Projektowanie” (pkt.1.6.3) nakazywały, aby egzemplarz *Instrukcji gospodarowania wodą* znajdował się m.in. w posiadaniu kierownictwa każdej ze śluz.

Kierownik jednostki kontrolowanej nie potrafił wyjaśnić z jakich powodów *Instrukcje gospodarowania wodą* nie znalazły się w dokumentacji posiadanej przez skontrolowane nadzory wodne na ww. śluzach. Dodał również, że *Jeden komplet aktualnych instrukcji gospodarowania wodą znajduje się w Wydziale UW/UO. Sądziłem, że drugi komplet tych dokumentów znajduje się w ZZKiKG.*

Pozostała dokumentacja.

W wyniku przeprowadzonych w trzech ww. nadzorach wodnych kontroli stwierdzono, że nie dysponowały one kompletem dokumentów, do posiadania których zobowiązywały zapisy zawarte w *Instrukcjach eksploatacji śluz*. I tak: w dwóch badanych wypadkach kontrolującym nie przedłożono, wymaganej instrukcją, *Paszportyzacji obiektów hydrotechnicznych na Odrze i Kanale Gliwickim*, a w trzech wypadkach nie przedłożono *Instrukcji stanowiskowej śluzy* oraz *Dokumentacji techniczno-ruchowej wyposażenia technologicznego śluzy*.

Kontrola stanu dróg wodnych.

¹⁴ rozporządzenie Ministra Środowiska z 25 stycznia 2006 r. w sprawie prowadzenia ewidencji żeglugowego wykorzystania śluz i pochylni Dz. U. Nr 21, poz. 162.

¹⁵ Śluzy w Rudzińcu, Sławęcicach i Nowej Wsi.

¹⁶ Instrukcja gospodarki wodą sporządzona przez spółkę HART s.c. z Wrocławia.

¹⁷ Decyzja Wojewody Śląskiego z dnia 20 października 2004 r. znak: ŚR-I-6811/22/04.

Opisane powyżej procedury nie określały sposobu prowadzenia bieżącej kontroli stanu technicznego dróg wodnych, a w szczególności kontroli parametrów eksploatacyjnych oraz oznakowania żeglugowego. Wyjątek stanowiły *Instrukcje eksploatacji śluz*, w których wspomniano o konieczności okresowego wykonywania sondowania w obrębie śluz.

RZGW w wydanych w okresie objętym kontrolą komunikatach o stanie żeglowności Kanału Gliwickiego podawał głębokość tranzytową 1,80 m¹⁸. Jak wynika z ustaleń kontroli, w ww. okresie RZGW nie prowadził sondowań całego szlaku żeglownego na Kanale Gliwickim. Sondowanie takie prowadzone było tylko przed otwarciem sezonu żeglugowego na terenie śluz Kanału Gliwickiego i śluzy Koźle, w części portu w Gliwicach oraz sekcjach V i VI (od km 40+450 do 32+100) oraz od km 19+950 do 20+050.

Zgodnie z obowiązującymi w okresie objętym kontrolą regulaminami organizacyjnymi RZGW, zadania polegające na wykonywaniu sondowań i trałowań szlaku żeglownego, sporządzaniu profilu synoptycznego oraz zapewnieniu właściwych warunków nawigacyjnych, zgodnych z obowiązującą klasyfikacją dróg wodnych, poprzez właściwe oznakowanie szlaku i utrzymanie parametrów tranzytowych, należały do właściwych zarządów zlewni, w tym wypadku do ZZKiKG w Kędzierzynie-Koźlu¹⁹.

Dyrektor RZGW wyjaśnił, że: *sondowania same w sobie nie są sposobem na zapewnienie bezpiecznej żeglugi, zadania stawiane przed RZGW, jako administratorem drogi wodnej polegające na utrzymaniu jej, realizowane są poprzez bieżącą kontrolę odcinków Kanałów, usuwanie przeszkód na drodze wodnej oraz dokonywanie napraw naszych urządzeń wodnych na Kanałach systemem gospodarczym. Dzięki tym niepozornym wykonywanym regularnie pracom na całym Kanale Gliwickim i Kędzierzyńskim w ciągu ostatnich trzech lat nie wystąpiło żadne zdarzenie żeglugowe wynikające ze złych warunków żeglugowych i jednocześnie nie odnotowywaliśmy skarg na stan drogi wodnej. Żegluga była prowadzona sprawnie bez przestojów i zamknięcia jakiegokolwiek odcinka szlaku żeglownego wynikającego z uchybień RZGW. W analizowanym okresie Dyrektor UŻŚ nie występował do nas z wnioskami o przeprowadzenie pogłębienia toru żeglownego.*

Najwyższa Izba Kontroli podziela stanowisko RZGW, iż sondowanie szlaku żeglownego nie jest jedynym elementem zapewnienia bezpiecznej żeglugi, natomiast - w ocenie NIK - prowadzenie tej czynności jest niezbędne do rzetelnego określenia parametru głębokości szlaku żeglownego, m.in. na potrzeby komunikatów o stanie żeglowności Kanału Gliwickiego.

(dowód: akta kontroli, str. 28-44, 52, 53-78, 87-94, 103-105, 116-146, 150-176, 196-252, 810-812)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Brak aktualnych i spójnych procedur regulujących zagadnienia związane z utrzymaniem dróg śródlądowych, będących w administracji RZGW, w tym zagadnienia związane z bieżącą kontrolą stanu dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego.
2. Brak nadzoru nad stosowaniem przez pracowników NW Instrukcji eksploatacji śluz.
3. Niezapewnienie przez osoby odpowiedzialne posiadania przez NW kompletnej i aktualnej dokumentacji, wymaganej przez procedury wewnętrzne RZGW.
4. Brak znajomości obowiązujących w RZGW procedur przez kierownika komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za prawidłowość działania nadzorów wodnych.
5. Nieprowadzenie sondowań Kanału Gliwickiego – poza obrębem śluz.

¹⁸ W opracowanym przez RZGW Informatorze nawigacyjnym zapisano, że na Kanale Gliwickim gwarantowana jest głębokość żeglugowa 1,80 m.

¹⁹ Załączniki nr 2 do regulaminów organizacyjnych RZGW.

Ocena cząstkowa

Opis stanu
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.3. Ograniczenia żeglugi

W okresie objętym kontrolą na eksploatowanych śródlądowych drogach wodnych, będących w administracji RZGW w Gliwicach, 11 razy wstrzymano żeglugę z przyczyn niewynikających z zamknięcia sezonu nawigacyjnego²⁰ oraz z powodu warunków meteorologicznych.

W sezonie 2011 żegluga była wstrzymana siedem razy. Na Kanale Kędzierzyńskim żegluga została wstrzymana w całym sezonie, ze względu na *głębokość tranzytową nie spełniającą kryterium II klasy drogi wodnej* (120 cm), w dwóch wypadkach wstrzymano żeglugę na Kanale Gliwickim z powodu awarii napędu śluzy Dzierżno, w jednym wypadku wstrzymanie żeglugi na Odrze było spowodowane koniecznością przeprowadzenia przeglądu oraz wykonania niezbędnych prac remontowych na śluzie zabytkowej w Kędzierzynie-Koźlu, a w trzech wypadkach było spowodowane przerwami w dostawie energii elektrycznej²¹.

W sezonie 2012 żegluga była wstrzymana trzykrotnie, co było spowodowane przerwami w dostawie energii elektrycznej²². Jeden raz w sezonie 2013 żegluga została wstrzymana w wyniku awarii śluzy Rudziniec.

Zgodnie z informacją UŻŚ w Kędzierzynie-Koźlu, w okresie objętym kontrolą na drogach wodnych, będących w administracji RZGW, odnotowano jeden wypadek żeglugowy, który nie był związany z infrastrukturą drogi wodnej i/lub jej oznakowaniem.

Wstrzymanie żeglugi w 2011 r. na Kanale Kędzierzyńskim było tłumaczone przez kierownika jednostki kontrolowanej brakiem zainteresowania pływaniem po kanale przez armatorów prowadzących usługi towarowe, natomiast przywrócenie żeglugi w 2012 r., przy niezmiennych od 2011 r. parametrach żeglugowych, było tłumaczone zwiększonym zainteresowaniem żeglugą turystyczną. *W związku z całkowitym brakiem zainteresowania w korzystaniu z Kanału Kędzierzyńskiego przez armatorów (żegluga towarowa) nie było żadnego ekonomicznego uzasadnienia, aby na Kanale Kędzierzyńskim prowadzić prace pogłębiarskie.*

Inne utrudnienia w żegludze spowodowane były zamknięciem dla żeglugi niektórych komór „bliźniaczych” na śluzach, ze względu na prowadzone tam prace remontowe i inwestycyjne. Nie spowodowało to jednak w latach 2011-2012 spadku liczby śluzowań. W 2012 r. na Kanale Gliwickim przeprowadzono bowiem 17.898 śluzowań, co - w porównaniu do 2011 r., - stanowiło to wzrost o 10,6%²³.

RZGW Gliwice nie sporządzał prognoz dotyczących teoretycznej efektywności wykorzystania Kanału Gliwickiego i Kanału Kędzierzyńskiego oraz śródlądowych dróg wodnych będących w jego zarządzie, gdyż - jak wyjaśnił Dyrektor RZGW – zadanie takie nie należy do obowiązków ujętych w art. 92 Prawa wodnego.

(dowód: akta kontroli, str. 58-61, 177-178, 817-821)

Ocena cząstkowa

Opis stanu
faktycznego

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

1.4. Zmiany w klasyfikacji dróg wodnych będących w zarządzie RZGW

W okresie objętym kontrolą RZGW nie występował o zmianę klasyfikacji dróg wodnych, będących w jego administracji. Sytuacja ta miała miejsce, pomimo tego że co najmniej od 2007 r. odcinek Górnej Odry od Raciborza²⁴ do śluzy w Kędzierzynie-Koźlu²⁵ na całej długości, zaliczany do klasy Ia, oraz Kanał Kędzierzyński o długości 5,6 km, zaliczany do klasy II, nie spełniały wymagań określonych dla ww. klas dróg wodnych, określonych

²⁰ Sezon nawigacyjny w 2011 r. trwał od 5 kwietnia do 18 grudnia natomiast w 2012 r. od 10 kwietnia do 16 grudnia.

²¹ Śluzy Rudziniec, Sławęcice i Nowa Wieś.

²² Dwukrotnie Śluza Rudziniec oraz jeden raz śluza Dzierżno.

²³ O 1.723 śluzowania więcej.

²⁴ km 51+2.

²⁵ km 95+6.

w przepisach cytowanego wcześniej rozporządzenia. Odra na ww. odcinku nie spełniała parametrów dla klasy Ia, ze względu na niezachowanie głębokości tranzytowej 120 cm, szerokości szlaku żeglownego 15 m oraz prześwitu pod mostami 300 cm powyżej WWŻ²⁶, natomiast Kanał Kędzierzyński nie spełniał wymagań dla klasy II, z uwagi na głębokość tranzytową, wynoszącą 1,20 m, spowodowaną zamuleniem²⁷.

RZGW w 2007 r. zwrócił się²⁸ do Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z wnioskiem o wykreślenie z załącznika nr 2 do ww. rozporządzenia, pozycji 17, tj. żeglownego odcinka rzeki Odry klasy Ia o podanej wyżej długości. W uzasadnieniu wniosku zapisano m.in., że: *Dla dostosowania koryta rzeki Odry na tym odcinku do wymagań określonych przepisami konieczne jest zaangażowania znacznych nakładów finansowych (oznakowanie, prace pogłębiarskie, remont istniejącej zabudowy koryta) co nie znajduje uzasadnienia w aspekcie wykorzystania transportowego tej drogi wodnej. Wymaganą głębokość tranzytową 120 cm uzyskuje się przy stanie wody na wodowskazie Miedonia 250 cm. Według prowadzonych obserwacji stan ten występuje w obecnych warunkach w ciągu roku zaledwie przez kilkanaście dni i to zazwyczaj w okresie wiosennych roztopów kiedy praktycznie nie ma zapotrzebowania dla ruchu turystycznego.* RZGW nie dysponował odpowiedzią KZGW na powyższy wniosek.

(dowód: akta kontroli, str. 90-94, 97-102, 179-180, 817-821)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.5. Nadzór nad wypełnianiem obowiązku oznakowania nawigacyjnego portów rzecznych, urządzeń, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogami wodnymi

Opis stanu faktycznego

W trakcie przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że na odcinku Kanału Gliwickiego od śluzy Rudziniec do śluzy Nowa Wieś²⁹ występowały istotne braki oznakowania nawigacyjnego, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych³⁰. Braki te dotyczyły zarówno znaków żeglugowych regulujących ruch na drogach wodnych określonych w załączniku nr 7 do ww. rozporządzenia, jak i oznakowania szlaku żeglownego, o którym mowa w załączniku nr 8 do ww. rozporządzenia. Stwierdzono bowiem, że na badanym odcinku Kanału Gliwickiego 4 mosty drogowe na km 20+680, 16+060, 13+980, 9+680 na 6 znajdujących się na ww. odcinku oraz 2 z 3 przekroczeń kanału przewodami gazowymi i ciepłowniczymi na km 20+100, 9+700, nie zostały w żaden sposób oznakowane. Znaków żeglugowych nie było również przed znajdującą się w eksploatacji komorą południową śluzy Rudziniec, pomimo tego że przechodziły nad nią przewody zasilające w energię elektryczną teren budowy. Braki w oznakowaniu szlaku żeglownego stwierdzono również na skrzyżowaniu Kanału Gliwickiego z Kanałem Kędzierzyńskim (brak oznakowania skrzyżowania, brak wyznaczenia toru wodnego).

Ustalono, że tylko 2 obiekty mostowe przebiegające nad badanym odcinkiem Kanału Gliwickiego posiadały oznakowanie żeglugowe i wyposażone były w znaki *zakazu przejścia poza skrajnią określoną tablicami* (znak A.10), znaki ograniczenia – *ograniczona wysokość prześwitu nad zwierciadłem wody* (znak C.2.), znaki zalecenia *przejścia w obu kierunkach* (znak D.1a).

W okresie objętym kontrolą RZGW nie występował ani nie prowadził udokumentowanych uzgodnień w sprawie oznakowania nawigacyjnego z właścicielami obiektów krzyżujących się z Kanałem Gliwickim. Uzgodnienia takie prowadzono natomiast w 2011 r. z wykonawcą robót remontowych na moście drogowym krzyżującym się z Kanałem Gliwickim na km 11+470.

²⁶ WWŻ- najwyższa woda żeglowna, ustalony stan wody, po którego przekroczeniu uprawianie żeglugi jest zabronione.

²⁷ Co było przyczyną zamknięcia żeglugi na kanale w sezonie 2011.

²⁸ Znak pisma : UW-5191-Od/23/1049/12561/07.

²⁹ Od km 21+500 do km 7+800 Kanału Gliwickiego.

³⁰ Dz. U. Nr 212, poz. 2072.

Linie energetyczne krzyżujące się z Kanałem Gliwickim na odcinku od śluzy Rudziniec do śluzy Nowa Wieś posiadały oznaczenie zbiorcze dla 13 linii energetycznych na odcinku 4,5 km. Powyższy sposób oznakowania znakami żeglugowymi linii energetycznych został uzgodniony przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne-Południe SA, EnergięPro Grupa Tauron SA Oddział w Opolu w dniu 18 lipca 2008 r. z przedstawicielem RZGW w Gliwicach przy udziale przedstawiciela Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu.

UŻŚ w Kędzierzynie-Koźlu w badanym okresie przeprowadził 2 kontrole na Kanaale Gliwickim³¹. UŻŚ wystąpił także do zarządcy mostu nad Kanałem Gliwickim w km 32+780 o dostosowanie oznakowania mostu po remoncie w związku z tym, że *jedyną pozostałością tego oznakowania jest znak A.10. Dyrektor UŻŚ wyjaśnił m.in., że [...] w miarę poprawny stan infrastruktury kanału nie zmienia się od lat. Wprawdzie nie wszystkie mosty i inne konstrukcje krzyżujące się z kanałem są oznakowane, jednak wszystkie minimalne prześwity są wyższe niż przewidziane dla III klasy jak również w żadnym odcinku nie jest ograniczona minimalna szerokość kanału.*

Zgodnie z art. 43 ust.1 pkt 3 oraz art. 43 ust. 2 *użś*³², utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę powinno być realizowane m.in. poprzez oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną. Szlak żeglowny należy oznakować znakami żeglugowymi pływającymi lub brzegowymi, w sposób wskazujący przeszkody nawigacyjne i miejsca niebezpieczne dla żeglugi. Powyższe zadania należały do RZGW w Gliwicach jako jednostki organizacyjnej ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, zwanej w cytowanej wyżej ustawie *administracją drogi wodnej*. Natomiast zgodnie z art. 43 ust. 5 *użś*, oznakowanie nawigacyjne w portach oraz urządzeń, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną należy do ich właścicieli, a sposób oznakowania należy uzgodnić z administracją drogi wodnej.

Przegląd dokumentacji fotograficznej do wydanego przez RZGW *Informatora nawigacyjnego śródlądowych dróg wodnych regionu wodnego Górnej Odry*, pozwala stwierdzić, że opisane wyżej braki w oznakowaniu występowały co najmniej od 2011 r.

W świetle powyższych faktów przedstawiony przez ZZKiKG *Wykaz znaków żeglugowych na Kanaale Gliwickim* był nieaktualny od 2011 r.

Kierownik ZZKiKG wyjaśnił, że o brakach w oznakowaniu żeglugowym Kanału Gliwickiego nie został poinformowany przez kierowników danych Nadzorów Wodnych. Kierownicy w czasie comiesięcznych kontroli odcinków sprawdzają tylko oznakowanie ustawiane przez RZGW Gliwice. Za oznakowanie obiektów krzyżujących się z drogami wodnymi odpowiadają właściciele lub zarządcy obiektów. Byłem przekonany, że kontrola prawidłowości oznakowania szlaku żeglownego spoczywa na Urzędach Żeglugi Śródlądowej (do właściwości rzeczowej UŻŚ należy, m.in. kontrola oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów; weryfikacja ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym) dlatego nie podjąłem działań w tym kierunku.

Kierownik jednostki kontrolowanej w sprawie oznakowania dróg wodnych stwierdził m.in., że: *[...] przede wszystkim należy określić w jakim stopniu umieszczenie znaków żeglugowych na wymienionych [...] budowlach krzyżujących się z drogą wodną byłoby zasadne. Przepisy w sposób niejednoznaczny określają zasady umieszczania takich znaków. Istotną rolę odgrywają tu zasady dobrej praktyki żeglarskiej. Wszystkie nieoznakowane przekroczenia na Kanaale Gliwickim są jednoprzęstowe, w związku z tym niecelowe jest ustawianie znaków informujących o dozwolonym kierunku przepływania pod tą przegradą. Kanał jest budowlą sztuczną zapewniającą na całej swojej szerokości bezpieczną głębokość w związku z tym instalowanie znaków określających skrajnię toru wodnego również nie jest konieczne. Prześwity mostów i rurociągów nad Kanałem spełniają wymagania stawiane drodze żeglugowej klasy III, w związku z tym brak odpowiednich znaków nie stanowi zagrożenia dla żeglugi.*

³¹ 14 czerwca 2011 r. oraz 26-27 czerwca 2012 r.

³² Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r., Nr 123, poz.857 ze zm.).

Dyrektor UŻŚ w Kędzierzynie-Koźlu w sprawie braków w oznakowaniu nawigacyjnym wyjaśnił, że art. 43 użś nakłada obowiązek oznakowania nawigacyjnego w portach oraz urzędach, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną na ich właścicieli, jednak bez możliwości sankcji jeśli właściciel nie zastosuje się do ww. normy.

Informator nawigacyjny.

RZGW, realizując obowiązek wynikający z art. 43 ust. 6 użś, wydał w 2011 r. *Informator nawigacyjny śródlądowych dróg wodnych regionu wodnego Górnej Odry*. Umowa z wykonawcą³³ informatora została podpisana 13 lipca 2011 r., a prace zakończono 14 grudnia 2011 r. Wydawnictwo to zostało sfinansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w łącznej kwocie 131 000, 00 zł, z której na wydanie informatora w formie folderu wydatkowano 18.000 zł. W pracach zespołu redakcyjnego oprócz wykonawcy, uczestniczyli także kierownik ZZKiKG oraz ówczesny kierownik Wydziału Utrzymania Wód i Obiektów Hydrotechnicznych.

W ocenie NIK, powyższy informator został sporządzony w sposób nierzetelny. Dane zawarte w *Instrukcji eksploatacji śluzy Stawieckiego* wskazywały, że była ona położona na km 15+190 Kanału Gliwickiego, natomiast wg *Informatora nawigacyjnego* na km 15+110. Według danych zawartych w *Instrukcji eksploatacji*, śluza Rudziniec położona była na km 21+550, podczas gdy dane z *Informatora nawigacyjnego* wskazywały na km 21+570. Długość użyteczna śluzy Rudziniec według danych z *Instrukcji eksploatacji śluzy* wynosiła 71,5 m, podczas gdy według danych z *Informatora nawigacyjnego* 71,4 m. W *Informatorze* śluzę Rudziniec nazwano *Rudzieniec*, co wynikało z przyjęcia nazwy ww. budowli hydrotechnicznej z napisu na budynku śluzy, a nie z dokumentacji mapowej i technicznej.

Należy także podkreślić, że dokumentacja fotograficzna sporządzona w 2011 r. na potrzeby edycji *Informatora nawigacyjnego* wykazywała istotne braki w oznakowaniu żegludowym obiektów znajdujących się w administracji RZGW na ww. drodze wodnej.

(dowód: akta kontroli, str. 65-65, 79-86, 97-105, 116-146, 185-189, 203-232, 774-809, 810-814, 817-821)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Brak oznakowania żegludowego określonego w załączniku nr 7 i 8 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żegludowych na śródlądowych drogach wodnych na:
 - a) czterech obiektach mostowych oraz przewodach gazowych i ciepłowniczych krzyżujących się Kanałem Gliwickim;
 - b) na skrzyżowaniu Kanału Gliwickiego z Kanałem Kędzierzyńskim, w tym znaków pływających wyznaczających tor wodny;
 - c) na przewodach zasilających w energię elektryczną teren budowy przechodzących nad znajdującą się w eksploatacji komorą południową śluzy Rudziniec.
2. Nieegzekwowanie od podmiotów do tego zobowiązanych właściwego oznakowania żegludowego obiektów krzyżujących się z Kanałem Gliwickim oraz nieprzewodzenie bieżącej kontroli stanu tego oznakowania.
3. Nieaktualność od 2011 r. posiadanego przez ZZKiKG *Wykazu znaków żegludowych na Kanale Gliwickim*.
4. Nierzetelność, wydanego w 2011 r., *Informatora nawigacyjnego śródlądowych dróg wodnych regionu wodnego Górnej Odry*.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

³³ P.P.U.H. SARACH Jacek Biernat ze Szczecina

1.6. Terminowość realizacji zadań inwestycyjnych dot. dróg wodnych

W okresie objętym kontrolą RZGW realizował projekt pn.: „Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej”, który współfinansowany był ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, działania: 7.5: Poprawa struktury śródlądowych dróg wodnych, priorytet VII: Transport przyjazny środowisku. Projekt realizowany był od 2011 roku na podstawie umowy³⁴ zawartej w dniu 27 września 2011 r. z Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

W § 7 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych stwierdzono, że: *Przy rozbudowie lub modernizacji dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV - jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy Va.*

Dyrektor RZGW, odnosząc się do modernizacji Kanału Gliwickiego i śluz odrzańskich w celu dostosowania do klasy III drogi wodnej, wyjaśnił m.in., że [...] Projekt „Modernizacji śluz odrzańskich ...” obejmuje śródlądową drogę wodną będącą w administracji dwóch rzgw, tj. we Wrocławiu i w Gliwicach. Mając na względzie, iż niecały odcinek drogi wodnej z Gliwic do połączenia Odry z Nysą Łużycką posiada III klasę drogi wodnej - (od m. Brzeg Dolny do ujścia Nysy Łużyckiej trasa ma obecnie klasę II) ujednolicono nazwę programu dla obydwu rzgw. W ramach działania przewiduje się realizację inwestycji żeglugowych na Górnej i Środkowej Odrze a także Kanale Gliwickim, stąd w dokumentach pojawia się nazwa zadania „Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Wrocław (Gliwice) – przystosowanie do III klasy wodnej”.

Przeprowadzana modernizacja całej Odrzańskiej Drogi Wodnej, umożliwi jej ujednolicenie do III klasy. Podniesienie klasy Kanału Gliwickiego do poziomu klasy IV a tym bardziej Va jest technicznie niemożliwe z uwagi na braki wody, które już występują przy zwiększonym ruchu barek.

(dowód: akta kontroli str. 366-367, 371-389)

W latach 2011, 2012 i w I półroczu 2013, w ramach realizacji ww. zadania inwestycyjnego, zawarto 16 umów³⁵. Spośród 9 umów, których termin zakończenia realizacji upłynął w okresie objętym kontrolą, w 6 przypadkach dotrzymane zostały terminy zakończenia prac, a w 1 przypadku termin realizacji umowy przesunięto o 2 miesiące, zachowując wymaganą formę aneksu. Dwóch wykonawców nie dotrzymało terminów określonych w umowach:

- Nr 26/EZ/IP/IR/2010/9 z 23 marca 2010 r. na wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania „Modernizacja śluz...”, która została zrealizowana 3 kwietnia 2012 r., zamiast 30 listopada 2011 r.;
- Nr 1EZ/IP-IR/2010 z 30 czerwca 2010 r. na wykonanie dokumentacji projektowej wraz z nadzorem autorskim dla zadania „Modernizacja śluz...”, zrealizowana 16 grudnia, zamiast 30 listopada 2012 r.

W obu przypadkach prawidłowo naliczono i wyegzekwowano od wykonawców kary umowne, które wyniosły, odpowiednio: 616 329,63 zł i 12 795,12 zł. Żaden z wykonawców nie kwestionował naliczenia ww. kar.

Spośród 9 zakończonych w badanym okresie umów, 8 obejmowało dwa zamówienia na: usługi projektowe, trzy na ekspertyzy i po jednej na nadzór geotechniczny, pełnienie funkcji inżyniera kontraktu oraz wykonanie analizy. Przedmiotem jednej umowy zrealizowanej w latach 2009-2011 były roboty budowlane. Jak wynika z protokołów odbioru wszystkich zakończonych zadań, podczas odbiorów końcowych nie ujawniono wad bądź usterek.

³⁴ nr POIS.07.05.00-00-003/10.

³⁵ w tym: 2 umowy zawarte w 2009 r., zrealizowane w 2012 r.; 2 – zawarte w 2010 r. zakończone w 2011 r.; 3 – zawarte i zrealizowane w 2011 r.; 6 – zawartych w 2012 r., z czego realizacja 1 umowy została zakończona, a 5 jest w trakcie realizacji (termin zakończenia 1 umowy listopad 2013 r., a 4 – 2015 r.); 3 umowy zawarto w 2013 r., z czego 1 została zrealizowana, a 2 są nadal realizowane (termin zakończenia 2015 r.)

Umowa nr 20/EZ/IP/IR/370/09/114 z dnia 11 grudnia 2009 r. obejmowała wykonanie robót budowlanych pn.: *Naprawa podłoża pod dnem śluzy Dzierżno na Kanale Gliwickim – w ramach projektu „Modernizacja śluz...”*. Realizację powyższego zadania przewidziano na okres od dnia przekazania placu robót (18 grudnia 2009 r.) do 15 marca 2012 r.

W toku realizacji zadania wykonawca uzyskał zgodę inwestora i projektanta na zmianę harmonogramu robót, z uwagi na wcześniejsze zakończenie prac przygotowawczych oraz w celu równoległego prowadzenia robót w dwóch odcinkach. Z uwagi na powyższe, faktyczne zakończenie zadania nastąpiło w dniu 23 marca 2011 r. Jednocześnie ze skróceniem realizacji robót zmniejszeniu uległo wynagrodzenie wykonawcy z 5 947 246,46 zł do kwoty 4 909 850,62 zł. Kierownik Wydziału Przygotowania i Realizacji Inwestycji RZGW wyjaśnił, że: *Zgoda zamawiającego na zmianę harmonogramu robót, w tym na skrócenie terminu realizacji nie miała wpływu na zmianę zakresu robót. Na zmianę zakresu robót miały wpływ faktyczne warunki gruntowe występujące w podłożu śluzy, tj.: kubatura pustek i chłonność podłoża, niemożliwe do dokładnego określenia na etapie projektowania robót.*

W celu zapewnienia właściwej jakości robót ustalono zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny oferowanej (287 362,32 zł) oraz zabezpieczenie udzielonej przez wykonawcę 3-letniej gwarancji (30% powyższej kwoty, tj.: 89 208,70 zł). Podstawę zwrotu zabezpieczenia stanowić będzie protokół odbioru pogwarancyjnego (koniec obowiązywania gwarancji - marzec 2014 r.) .

Z uwagi na specyfikę zadania *Naprawa podłoża pod dnem śluzy...* RZGW zlecił odrębnej firmie nadzór geotechniczny. *Sprawozdanie z nadzoru geotechnicznego robót naprawczych podłoża pod śluzą*, będące przedmiotem umowy Nr 22/EZ/IP-IR/2009/125 z dnia 16 grudnia 2009 r. zostało bez uwag odebrane *Protokołem odbioru końcowego prac z dnia 10 maja 2011 r.*

(dowód: akta kontroli str.390-542)

Ocena częściowa

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

1.7 Okresowe kontrole stanu technicznego obiektów infrastruktury transportu wodnego

Opis stanu faktycznego

Przedmiotem przeglądów okresowych, prowadzonych na podstawie art. 62 ust.1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego³⁶, objętych badaniem NIK, była ocena stanu technicznego budowli piętrzących.

RZGW posiadał dokumentację z okresowych (rocznych i pięcioletnich) kontroli stanu technicznego wszystkich zbadanych w toku niniejszej kontroli hydrotechnicznych obiektów piętrzących, tj. 7 śluz wraz z jazami. W okresie objętym kontrolą przeprowadzono bowiem 21 kontroli rocznych (przeглядów) ww. śluz, budowli wodnych oraz urządzeń energomechanicznych. Ponadto w 2010 r. przeprowadzono 7 komisyjnych, pięcioletnich przeglądów ww. obiektów.

Kierownicy poszczególnych nadzorów wodnych zostali zobowiązani do przedłożenia komisjom³⁷ (do wglądu) następujących dokumentów: dziennika gospodarowania, czynności i obserwacji piezometrów, instrukcji stanowiskowej i eksploatacji, aktualnych wyników badań, ekspertyz i opinii dot. eksploatacji obiektów, protokołów z przeglądów okresowych i komisyjnych, w tym z ostatniego przeglądu pięcioletniego, książek obiektów budowlanych, metryk urządzeń piorunochronowych, protokołów badań ochrony przeciwporażeniowej.

Protokoły z przeprowadzonych przeglądów rocznych zawierały informacje o prowadzeniu przez komisje oględzin budowli wodnych i urządzeń energomechanicznych, sprawdzenia technicznego oraz działania urządzeń energomechanicznych śluz, natomiast nie zawierały

³⁶ Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm.

³⁷ W komisjach ze strony RZGW brali udział kierownik ZZKiKG, kierownik właściwego nadzoru wodnego, inspektorzy nadzoru budowlanego oraz pracownicy Wydziału Utrzymania Wód. Ponadto w skład komisji wchodziły m.in. osoby reprezentujące Ośrodek Technicznej Kontroli Zapór IMGW i samorząd lokalny.

informacji nt. stanu materiałów i sprzętu awaryjnego, co miało być również przedmiotem kontroli rocznych zgodnie z zarządzeniami RZGW w ww. sprawie z lat 2011-2013.

W żadnym z badanych protokołów z kontroli rocznych nie zawarto informacji wskazujących na błędy w *Instrukcjach eksploatacji śluz*. Tylko w jednym na 21 protokołów z kontroli stanu technicznego śluz i innych związanych z nimi obiektów hydrotechnicznych, zapisano, że *Instrukcja gospodarowania wodą* na śluzie Sławęcice jest nieaktualna (z 1997 r.). Komisja wydała zalecenie zaktualizowania ww. instrukcji oraz stwierdziła, że aktualizacja zostanie zrealizowana w 2014 r.

Protokoły z kontroli okresowych (rocznych) sporządzonych w 2011 r. nie zawierały zapisów o dopuszczeniu śluz do użytkowania po przeprowadzonym przeglądzie, z tym że od 2012 r. w protokołach zamieszczano na ten temat stosowne wzmianki.

(dowód: akta kontroli, str. 253-296)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Mimo przeprowadzenia w okresie objętym kontrolą czynności związanych z przeglądami obiektów hydrotechnicznych administrowanych przez RZGW, zapisy w protokołach wskazują, że zakresy faktycznie przeprowadzonych czynności kontrolnych obiektów hydrotechnicznych nie odpowiadały zakresowi badań, który określony został przez RZGW w pismach wszczynających procedurę kontrolną. Ustalenia nin. kontroli wskazują również, że komisje przeprowadzające kontrolę nierzetelnie badały dokumentację eksploatacyjną obiektów hydrotechnicznych (śluz).

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie przeprowadzanie okresowych kontroli stanu technicznego kontrolowanych obiektów infrastruktury transportu wodnego znajdujących się w administracji RZGW.

1.8 Zagadnienia związane z śródlądowymi drogami wodnymi w działalności regionalnych rad gospodarki wodnej przy RZGW w Gliwicach

Opis stanu
faktycznego

Przy Dyrektorsze RZGW funkcjonowały dwa organy opiniodawczo-doradcze: Rada Gospodarki Wodnej Regionu Górnej Odry oraz Rada Gospodarki Wodnej Małej Wisły. Zakres i tryb działania rad określało Prawo wodne oraz przyjęty przez rady regulamin organizacyjny (§ 4 ust. 1 i 2 Regulaminu organizacyjnego RZGW). W okresie objętym kontrolą obie rady zwoływały wspólne posiedzenia (6 w 2011 r., 5 w 2012 r. oraz 1 do 30 czerwca 2013 r.). Z posiedzeń tych sporządzono 12 protokołów. Ponadto sporządzono 2 notatki: z posiedzenia wyjazdowego rad i ze spotkania ich prezydiów. W niektórych z ww. dokumentów zawarte były informacje dotyczące śródlądowych dróg wodnych. Dokumenty te wskazują, że rady zaliczyły zagadnienia związane z żegluga śródlądową do istotnych problemów gospodarki wodnej, szczególną uwagę zwracając na brak działań na rzecz transportu śródlądowego, żeglugi turystycznej i rewitalizacji portów. Poruszano również problematykę przemysłu stoczniowego. W trakcie dyskusji ekspertów branżowych na temat projektu reformy ustawy Prawo wodne [...] omawiano zagadnienia związane z przygotowaniem kadr dla potrzeb żeglugi śródlądowej. Zaniepokojenie prezydiów rad i ekspertów budziły zwłaszcza *katastrofalne zaniedbania utrzymaniowe, brak decyzji i działań do wykorzystania możliwości otrzymania wysokich dotacji na docelowe dostosowanie polskich dróg wodnych od parametrów I do III klasy żeglowności; na parametry europejskie klas IV-Vb*.

Na posiedzeniach rad przedstawione zostały 4 prezentacje związane z problematyką żeglugi śródlądowej: *Port w Kędzierzynie Koźlu, Stocznie na Odrze*³⁸, *Uwarunkowania - niezbędne do uruchomienia procesu - zmierzające do realizacji efektywnej żeglugi w Polsce, Kanał Dunaj-Odra-Łaba od historii po realizację*.

Na posiedzeniach rad uczestnicy przekazywali także informacje ze spotkań branżowych (np. Międzynarodowych Targów Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej Water Ways EXPO 2012 we Wrocławiu), na których poruszane były również zagadnienia związane z żegluga śródlądową.

³⁸ Prezentacja do referatu *Istotny problem gospodarki wodnej - brak działań na rzecz transportu śródlądowego, żeglugi turystycznej, rewitalizacji portów*.

Jak wynika z treści 6 protokołów z posiedzeń rad, Dyrektor RZGW przekazywał zebranim informacje dotyczące stopnia zaawansowania realizacji inwestycji polegających na modernizacji śluz na Kanale Gliwickim.

(dowód: akta kontroli, str. 297-311)

2. Gospodarka finansowa RZGW

2.1. Planowane i faktyczne wydatki (bieżące i inwestycyjne) na utrzymanie i modernizację dróg wodnych

W okresie objętym kontrolą wydatki z budżetu RZGW na drogi wodne realizowano w paragrafach: 4270 – zakup usług remontowych; 4279 i 4300 – zakup usług pozostałych; 6050 – wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych („Odra 2006”) oraz w paragrafie 6059 – wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych (Inwestycje BP-POLIŚ).

Udział wydatków na drogi wodne w łącznej wartości zrealizowanych wydatków RZGW wynosił w poszczególnych latach:

<u>2011:</u>	wydatki ogółem wyniosły 66 994 116,86 zł, z czego wydatki na drogi wodne 2 329 910,76 zł (3,5%),
<u>2012:</u>	wydatki ogółem 101 306 815,55 zł, z czego wydatki na drogi wodne 3 210 838,75 zł (3,2%),
<u>I półrocze 2013:</u>	wydatki ogółem 12 865 278,72 zł, z czego wydatki na drogi 3 840 861,48 zł (29,9%).

Wydatki na wynagrodzenia pracowników RZGW w kolejnych okresach wyniosły:

<u>2011:</u>	12 125 920,82 zł (18,1% ogółu wydatków),
<u>2012:</u>	12 146 062,99 zł (12,0%),
<u>I półrocze 2013:</u>	6 341 693,81 zł (49,3%).

Ponadto w okresie objętym kontrolą, na zadania związane z administrowanymi drogami wodnymi RZGW wydatkował środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej wynoszące w ww. okresach odpowiednio: 8 876 772,70 zł, 1 827 118,00 zł i 4 860 219,00 zł. Dodatkowe środki uzyskano także z budżetu państwa na współfinansowanie zadań inwestycyjnych, realizowanych z udziałem środków europejskich. W 2012 r. była to kwota 1 060 600,00 zł, a w I półroczu 2013 r. – 2 587 888,43 zł.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 15 grudnia 2006 r. w sprawie prowadzenia ewidencji wydatków ponoszonych na śródlądowe drogi wodne i ich infrastrukturę³⁹, wydatki te były ewidencjonowane na formularzu ewidencji wydatków i w zbiorczym zestawieniu wydatków, których wzór określono w załącznikach nr 2 i 3 do rozporządzenia.

W załączniku do sprawozdania z realizacji planu działalności Dyrektora RZGW za 2011 rok w rozdziale X. *Problemy i wnioski wynikające z działalności* Dyrektor RZGW stwierdził m.in., że: *RZGW w Gliwicach wnioskuje o zwiększenie środków finansowych dla zapewnienia prawidłowej eksploatacji obiektów hydrotechnicznych, urządzeń gospodarki wodnej oraz remonty obiektów stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i sprawnego funkcjonowania.*

Niewystarczające środki finansowe przydzielone RZGW w Gliwicach nie zapewniają potrzeb bieżącej eksploatacji i remontów, co zagraża pogorszeniu stanu technicznego obiektów hydrotechnicznych i zabudowy oraz ograniczy sprawne funkcjonowanie tych obiektów.

Wykonane w latach 2003–2006, przy znacznych nakładach finansowych remonty w ramach usuwania skutków powodzi 2001 r. wymagają bieżącego utrzymania dla zachowania ich funkcji i dobrego stanu technicznego. Otrzymane środki finansowe na działalność statutową nie pozwalają na pokrycie kosztów niezbędnych robót, tj.:

- bieżąca konserwacja koryt rzecznych i urządzeń wodnych,
- bieżące remonty budowli wodnych,

³⁹ Dz. U. Nr 240, poz. 1747

- wycinka drzew i zakrzaceń w międzywalu i na wałach przeciw powodziowych,
- usuwanie odsypisk z koryt rzecznych.

W tym samym rozdziale sprawozdania za 2012 rok Dyrektor wyraził pogląd, iż: *Otrzymywane środki budżetowe statutowe są niewystarczające na prowadzenie działalności związanej z utrzymaniem urządzeń wodnych i śródlądowych wód powierzchniowych. Z uwagi na wieloletnie niedofinansowanie stan techniczny budowli hydrotechnicznych systematycznie ulega pogorszeniu.*

(dowód: akta kontroli str.28-44, 592-668)

2.2. Dochody budżetowe i należności z tytułu opłat wnoszonych za korzystanie z dróg wodnych

Dochody.

Według sprawozdań Rb-27 z wykonania planu dochodów budżetowych w latach 2011, 2012 i w I półroczu 2013 roku, całość dochodów RZGW zaplanowano i wykonano w części 22 – Gospodarka wodna, dziale 710 – Działalność usługowa, rozdziale 71018 – Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej w następujących wysokościach:

<u>w 2011.:</u>	plan dochodów po zmianach wyniósł 1 340 000,00 zł, a wykonanie 1 258 793,05 zł (93,9%);
<u>w 2012 r.:</u>	plan dochodów po zmianach wyniósł 1 060 000,00 zł, a wykonanie 2 102 810,56 zł (198,4%);
<u>w I pół. 2013:</u>	plan dochodów po zmianach wyniósł 1 172 000,00 zł, a wykonanie 867 286,49 zł (74,0%).

Niemal dwukrotne przekroczenie planu dochodów w 2012 roku wynikało z naliczenia i wyegzekwowania od wykonawców opisanych wyżej kar umownych.

Największy udział w dochodach 2011 roku miały wpływy uzyskane w § 0970 – *wpływy z różnych dochodów*. Stanowiły one 51,2% ogółu dochodów tego roku. W 2012 roku i w I półroczu 2013 najwyższe dochody osiągnięto z tytułu najmu i dzierżawy składników majątkowych - § 0750 i stanowiły one odpowiednio 35,3% oraz 69,2%.

Dochody budżetowe dotyczące dróg wodnych osiągnięto jedynie w 2012 roku. Zostały one uzyskane z tytułu kar umownych za zwłokę w realizacji umów i wyniosły łącznie od dwóch podmiotów 629 124,75 zł.

Opłaty.

W okresie objętym kontrolą, oprócz dochodów własnych RZGW pobierał opłaty za użytkowanie śródlądowych dróg wodnych, które odprowadzane były w całości na rzecz Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Opłaty te naliczane były według stawek określonych w obwieszczeniach Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na dany rok⁴⁰.

Przychody z tego tytułu wyniosły łącznie 506 425,75 zł, z czego 224 850,79 zł w 2011 r., 248 849,46 zł w 2012 r. i 32 725,50 zł w I półroczu 2013 roku.

W ewidencji księgowej RZGW w całym okresie objętym kontrolą odnotowane były nieuregulowane należności z tytułu powyższych opłat w łącznej wysokości 5 450,16 zł, z czego 4 848,50 zł stanowiła należność główna, a 601,66 zł naliczone odsetki. Zaległości te powstały z powodu nieuiszczenia opłat przez dwa podmioty:

- w kwocie 3 773,90 zł: należności powstałe od września do grudnia 2006 r.
- w kwocie 1 074,60 zł: należności powstałe w październiku i listopadzie 2005 r.

W celu wyegzekwowania powyższych należności wysłano do wierzycieli po trzy wezwania do zapłaty oraz uzyskano we właściwych urzędach miejskich informacje o figurowaniu dłużników w ewidencjach działalności gospodarczej. Wobec bezskuteczności podejmowanych działań skierowano przeciwko dłużnikom pozwy do właściwych sądów

⁴⁰ Monitor Polski z 2010 r., Nr 86, poz. 1010 – stawki na 2011 r., MP z 2011 r., nr 98, poz. 998 – stawki na 2012 r., MP z 2012 r. poz. 909 – stawki na 2013 r.

rejonowych, o wydanie nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym (odpowiednio: 1 sierpnia i 11 września 2006 r.). W obu przypadkach uzyskano, opatrzone klauzulą natychmiastowej wykonalności, sądowe nakazy zapłaty. Wobec bezskutecznej egzekucji komornicy sądowi właściwi dla miejsca zamieszkania poszczególnych dłużników wydali postanowienia o umorzeniu postępowania egzekucyjnego na podstawie art. 824 § 1 pkt 3 kpc⁴¹. (postanowienia z 13 czerwca i 7 listopada 2008 r.

(dowód: akta kontroli str.675-685)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Należy zwrócić uwagę, iż mimo prawidłowo przeprowadzonych czynności windykacyjnych wobec dłużników, m.in. złożenia pozwów bez zbędnej zwłoki, po uzyskaniu już w 2008 roku postanowień komorniczych o umorzeniu postępowań egzekucyjnych, nie powiadomiono dysponenta środków – FOŚiGW – o zasadności dokonania umorzenia tych należności oraz odpisania ich z ewidencji prowadzonej przez RZGW.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

3. System kontroli i audytu wewnętrznego oraz załatwianie skarg

3.1. Kontrola wewnętrzna

Kontrolą wewnętrzną zajmowała się, w wymiarze czasu pracy wynoszącym ½ etatu, jedna osoba – Starszy Specjalista ds. Kontroli Wewnętrznej RZGW. Wśród przedłożonych w toku kontroli planów brak było planu kontroli na II półrocze 2012 roku. Starszy Specjalista ds. Kontroli Wewnętrznej uzasadniła ten fakt zmianą przepisów, tj. *Regulaminu postępowania kontrolnego w jednostkach podległych [...] Prezesowi KZGW* w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej⁴², wprowadzających plany obejmujące cały rok. W ocenie NIK zmiana ta – wprowadzona już w lutym 2012 roku – nie zwalniała z obowiązku sporządzenia planu kontroli wewnętrznej na II półrocze.

W badanym okresie zaplanowano jeden temat kontroli dotyczący dróg wodnych. W planie na I półrocze 2011 roku przewidziano kontrolę *Stosowania procedur, zasad pracy Nadzorów Wodnych w Zarządach Zlewni, wprowadzonych z dniem 3 marca 2009 r.* Kontrole zaplanowane w wybranych Nadzorach Wodnych na maj i czerwiec nie zostały przeprowadzone. Starszy Specjalista ds. Kontroli Wewnętrznej wyjaśniła, że za zgodą Dyrektora RZGW odstąpiono od realizacji tego zadania z uwagi na fakt, iż przedmiotowe procedury nie zostały formalnie wprowadzone w 2011 roku.

3.2. Audyt wewnętrzny

Audyt wewnętrzny w RZGW pełni tę funkcję w wymiarze czasu pracy wynoszącym ¼ etatu. Z przedłożonych do kontroli planów audytu wewnętrznego na lata 2011, 2012 i 2013 rok oraz sprawozdań z ich realizacji w latach 2011 i 2012 wynika, iż zagadnienia dotyczące dróg wodnych nie były w tym okresie przedmiotem audytu.

(dowód: akta kontroli str.686-761)

3.3. Skargi i wnioski dot. utrzymania dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego

W prowadzonym w RZGW rejestrze skarg i wniosków zarejestrowano łącznie 104 pozycji (34 w 2011 r., 63 w 2012 r. i 7 w I półroczu 2013 roku). Większość wniosków była związana z usuwaniem skutków powodzi. Żadna ze skarg nie dotyczyła dróg wodnych bądź oznakowania żeglugowego.

(dowód: akta kontroli, str. 762-766)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Z uwagi na przedstawione w punkcie 1 niniejszego wystąpienia nieprawidłowości w zakresie stosowanych w RZGW procedur związanych z drogami wodnymi, w ocenie NIK, zasadnym byłoby objęcie tych zagadnień zarówno kontrolą wewnętrzną, jak i działaniami audytorskimi.

⁴¹ ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego Dz. U. Nr 43, poz. 296 ze zm.

⁴² Dz.U. Nr 185, poz.1092

Ocena częściowa

Opis stanu
faktycznego

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

3.4. Współpraca z właściwym urzędem żeglugi śródlądowej w zakresie oznakowania nawigacyjnego oraz parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych.

RZGW był w posiadaniu 2 pism i 1 notatki służbowej, które zostały sporządzone w okresie objętym kontrolą, obrazujących współpracę Zarządu z Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu. Dyrektor RZGW wyjaśnił, że: *z informacji uzyskanych w ZZKiKG wynika, że kierownictwo Zarządu pozostaje w stałym kontakcie z UŻŚ (obie instytucje w tym samym budynku). Wszelkie problemy, postulaty i wnioski obu stron rozwiązywane są na bieżąco.*

(dowód: akta kontroli, str. 810-812,817-821)

W świetle opisanych wcześniej ustaleń kontroli, mało efektywny poziom współpracy pomiędzy RZGW a UŻŚ w Kędzierzynie-Koźlu, mógłby mieć wpływ na nieprawidłowości stwierdzone w toku niniejszej kontroli.

4. Realizacja wniosków pokontrolnych.

W pierwszym półroczu 2012 roku Delegatura NIK we Wrocławiu przeprowadziła w RZGW Gliwice kontrolę⁴³ realizacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w dorzeczu rzeki Odry przy wykorzystaniu pożyczki Banku Światowego (umowa 7436-POL). W wystąpieniu pokontrolnym Nr LWR-4101-01-04/2012 z dnia 28 maja 2012 r. sformułowano jeden wniosek, dotyczący zagadnień związanych z utrzymaniem dróg wodnych. Postulowano w nim konieczność zmiany Zarządzenia Dyrektora RZGW Nr 11/2011 z dnia 2 czerwca 2011 r. w sprawie organizacji systemu kontroli zarządczej w RZGW, i powierzenie jednemu z zastępców Dyrektora obowiązków Koordynatora ds. Kontroli Zarządczej. Aneksiem Nr 1 z dnia 25 czerwca 2012 r. Dyrektor RZGW powierzył ww. obowiązki zastępcy Dyrektora ds. Zasobów Wodnych.

(dowód: akta kontroli, str. 767 – 773)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność RZGW w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴⁴, wnosi o:

Wnioski pokontrolne

1. **Wprowadzenie i przestrzeganie procedur zapewniających realizację ciężących na RZGW obowiązków określonych w art. 43 ustawy o żegludze śródlądowej, w tym związanych z bieżącą kontrolą stanu dróg wodnych i oznakowania żeglugowego.**
2. **Wzmocnienie nadzoru nad prawidłowością stosowania obowiązujących procedur regulujących eksploatację śluz przez pracowników nadzorów wodnych.**
3. **Zapewnienie posiadania przez nadzory wodne kompletnej i aktualnej dokumentacji wymaganej przez procedury wewnętrzne RZGW.**
4. **Zobowiązanie właścicieli obiektów krzyżujących się z Kanałem Gliwickim oraz wykonawców robót budowlanych do uzupełnienia oznakowania żeglugowego, stosownie do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.**
5. **Wzmocnienie, we współpracy z Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, kontroli prawidłowości oznakowania żeglugowego dróg wodnych, będących w administracji RZGW.**

⁴³ Nr P/12/182.

⁴⁴ Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

6. Zaktualizowanie *Wykazu znaków żeglugowych na Kanale Gliwickim*.
7. Zapewnienie prawidłowej weryfikacji materiałów informacyjnych wydawanych przez RZGW, w ramach realizacji obowiązku określonego w art. 43 ust. 6 *użs*;
8. Uwzględnienie w planach kontroli wewnętrznej i audytu zagadnień związanych z żegluga śródlądową na wodach będących w administracji RZGW.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK Dyrektorowi RZGW 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 i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Katowice, dnia 20 września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

Dyrektor

z up. p.o. Wicedyrektora

Kontrolerzy
Mariusz Klimontowicz
Główny specjalista kontroli państwowej

Eugeniusz Rejman
Doradca Ekonomiczny

.....
Iwona Soroczyńska
Główny specjalista kontroli państwowej
.....