



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR – 4101-07-01/2013

P/13/079

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

ul. Łobzowska 67, 30-038 Kraków

T +48 12 342 34 00, F +48 12 342 34 44

lkr@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 Krakowie
Kontroler	Julian Czekay, główny specjalista kp, upoważnienie do kontroli nr 83782 z dnia 13 maja 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie, ul. Bracka 13, 31-005 Kraków
Kierownik jednostki kontrolowanej	Stanisław Wójcik, Dyrektor. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie² w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej i przeprowadzania kontroli stanu dróg wodnych.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

W okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2011 – 2013 (I połowa) Urząd rzetelnie wykonywał zadania określone w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej³, polegające m.in. na nadzorze nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej, przeprowadzaniu kontroli stanu dróg wodnych, w tym oznakowania nawigacyjnego i parametrów technicznych tych dróg, inspekcji statków oraz przeprowadzania postępowań w sprawie wypadków żeglugowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Stanu techniczny dróg wodnych śródlądowych i ich kontrola

Przygotowanie kadrowe i techniczne do wykonywania ustawowych obowiązków, w tym w zakresie kontroli stanu dróg wodnych i inspekcji statków

Opis stanu
faktycznego

W okresie 2011 r. – I półrocze 2013 r. Urząd zatrudniał odpowiednio:

- w 2011 r. - 9 pracowników (6,8 etatu), w tym 4 pracowników nadzoru nad żeglugą (2,5 etatu),
- w 2012 r. - 11 pracowników (6,82 etatu), w tym 5 pracowników nadzoru nad żeglugą (2,42 etatu);

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna

² zwanego dalej „Urzędem” lub „UŻŚ”

³ Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm.

- w I półroczu 2013 r. - 7 pracowników (7 etatów), w tym jednego do 14 maja, a od 15 maja 2 pracowników nadzoru nad żeglugą (2 etaty).

(dowód: akta kontroli str. 4,84)

Z wyjaśnień Stanisława Wójcika - Dyrektora wynika, że Urząd ma trudności z naborem inspektorów nadzoru n/ż. Przyczynę stanowią m.in. wymagane kwalifikacje (wykształcenie wyższe i patent oficerski żeglugi śródlądowej). Nabór, przeprowadzany na podstawie ustawy o służbie cywilnej powoduje określone skutki. Jeśli kandydat, wyłoniony w drodze naboru nie pracował wcześniej w służbie cywilnej, musi odbyć 12- miesięczną służbę przygotowawczą. Ustawa o żegludze śródlądowej nakłada na inspektorów dokonywanie inspekcji w mundurze. Pracownik może go otrzymać po zatrudnieniu na czas nieokreślony. Zdaniem Stanisława Wójcika służba przygotowawcza nie powinna dotyczyć inspektorów posiadających patent oficerski, ponieważ ten dokument upoważnia do podjęcia czynności inspekcyjnych. Zatrudnianie inspektorów w wymiarze 0,5 etatu jest niecelowe, gdyż praca ta wiąże się z wyjazdami służbowymi (rozległość obszaru odpowiedzialności). Problem stanowi również niskie uposażenie ww. pracowników.

Dyrektor Urzędu zamierza wystąpić do Ministra Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej o zwiększenie zatrudnienia inspektorów nadzoru n/ż przynajmniej o 0,5 etatu, mimo że jego zdaniem, potrzeby wymagają zwiększenia zatrudnienia co najmniej o 1,5 etatu. Zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej wymaga zintensyfikowania kontroli statków, a także nadzoru prewencyjnego nad uprawianiem każdej żeglugi, w tym sportów i rekreacji na wodzie

(dowód: akta kontroli str. 63-64)

Na wyposażeniu Urzędu znajdowały się:

- łódź motorowa MAZURY wyposażona w echosondę (rok budowy 2011 r.), która posiadała m.in. ważne Świadectwo zdolności żeglugowej i spełniała wymagania bezpieczeństwa do żeglugi, orzeczone na podstawie przeglądu technicznego Polskiego Rejestru Statków (PRS), ważnego do dnia 5 września 2014 r.,
- łódź motorowa „INSPEKTOR-52” (rok budowy 1991), która została przekazana Urzędowi nieodpłatnie w dniu 15 maja 2012 r. przez UŻŚ w Szczecinie. W dokumentacji łodzi brak było Świadectwa zdolności żeglugowej, przy czym łódź ta nie była użytkowana..

(dowód: akta kontroli str. 5-12)

W wyjaśnieniach dotyczących braku Świadectwa zdolności żeglugowej łodzi „INSPEKTOR 52”, Stanisław Wójcik - Dyrektor podał, że po jej przekazaniu (nie używanej w poprzednim Urzędzie), dokonano niezbędnego przeglądu i napraw w specjalistycznym serwisie w Poznaniu. Prace zakończyły się z końcem października 2012 r. Zlecenie przeglądu łodzi do PRS w listopadzie 2012 r. nie było celowe. Aktualnie zlecono PRS dokonanie przeglądu celem wydania uproszczonego ŚZZ. Został dokonany przegląd na lądzie. Zaplanowano miejsce postoju łodzi na zbiorniku Rożnów. Po zwodowaniu, inspektor PRS dokona przeglądu na wodzie i wyda zaświadczenie konieczne do wystawienia dokumentu bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 61-62)

Kontrole oznakowania nawigacyjnego i ustalonej głębokości torów wodnych

Opis stanu faktycznego

Przeprowadzane przez Urząd kontrole oznakowania nawigacyjnego, ustalonej głębokości torów wodnych oraz inspekcji statków były dokumentowane, według opracowanych wzorów, obejmujących:

- protokół z przeglądu/inspekcji statku;
- skrócony protokół inspekcji statku i załogi;
- protokół z inspekcji statku i załogi do sportu, rekreacji i amatorskiego połowu ryb;
- protokół z inspekcji akwenów żeglugowych i ich infrastruktury;

- protokół z przeprowadzonej inspekcji przewozów międzybrzegowych;
- protokół z inspekcji statku przed wydaniem dokumentu bezpieczeństwa;
- protokół z inspekcji innych niż ww. (np. zimowiska statków);
- notatkę służbową.

(dowód: akta kontroli str. 16-23a)

W 2011 r. Urząd przeprowadził 4 inspekcje w zakresie oznakowania nawigacyjnego torów wodnych i stopni wodnych na rzece Wisła. W wyniku kontroli stanu technicznego i oznakowania kanałów śluz na stopniach wodnych „Dwory” i „Kościuszko” nie stwierdzono nieprawidłowości. W wyniku kontroli drogi wodnej rzeki Wisła stwierdzono przy brzegu zatopioną barkę.

Jak wynika ze sporządzonej notatki służbowej toczyło się postępowania prawne zmierzające do wydobycia jednostki, natomiast zalecenia dotyczyły – do czasu jej wydobycia - oznakowania znakiem miejsc niebezpiecznych, zgodnie z załącznikiem nr 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych (Dz. U. nr 212, poz. 2072).

Po każdej z ww. inspekcji Urząd kierował drugi egzemplarz z ustaleń do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie (RZGW) w Krakowie.

(dowód: akta kontroli str. 24-28)

W 2012 r. Urząd przeprowadził 2 inspekcje szlaku żeglownego Wisły, stwierdzając m.in. brak znaków lub wskazując na ich niewidoczność lub nieczytelność, a także brak głębokości tranzytowej (widoczna łacha) i utrudnione wejście do śluzy Dąbie z powodu zamulonego awanportu. W protokole z inspekcji podkreślono brak możliwości technicznych weryfikacji głębokości tranzytowej ww. szlaku żeglownego.

W obydwu przypadkach Urząd skierował pisma do RZGW w sprawie usunięcia nieprawidłowości. W odpowiedzi RZGW poinformowało m.in., iż wymienione oznakowania kilometrażu były i są (3 m od stopy wału), lecz wysoka skarpa na tym odcinku uniemożliwia dostrzeżenie znaków z małych jednostek pływających. Jednocześnie potwierdzono zakrzaczenia i nawisy konarów nad zwierciadłem wody. Usunięcie ich uzależniono od dysponowania odpowiednim sprzętem, którym Nadzór Wodny Smolice nie dysponował (prace miały być podejmowane w miarę możliwości). W sprawie nieprawidłowości na śluzie RZGW nie udzielił odpowiedzi

(dowód: akta kontroli str. 28, 34-38)

W wyjaśnieniach dotyczących braku możliwości technicznych weryfikacji głębokości tranzytowej szlaku żeglownego, pomimo dysponowania w Urzędzie echosondą, Stanisław Wójcik – Dyrektor podał m.in., że łódź inspekcyjna „INSPEKTOR 51” zakupiona w 2011 r. nie posiadała echosondy. Planowano zamontowanie echosondy ze starej łodzi, lecz z powodu niedostosowanej instalacji, nie udało się jej uruchomić. Stermotorzysta, zatrudniony w dniu 15 maja 2013 r., uruchomił echosondę. Na koniec roku Urząd planuje zakupienie nowej echosondy w celu uzbrojenia obu łodzi inspekcyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 61-62)

Dyrektor Urzędu nie składał wniosków o wprowadzenie zmian dotyczących klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Procedury przeprowadzania kontroli oznaczania nawigacyjnego szlaku wodnego i głębokości torów oraz inspekcji statków nie zostały formalnie wprowadzone jako obowiązujące (np. w formie zarządzenia wewnętrznego).

(dowód: akta kontroli str. 16-23a)

W wyjaśnieniach dotyczących ww. procedur, Stanisław Wójcik- Dyrektor podał, że kontrole statków i akwenów wodnych przeprowadzane są zgodnie z art. 9 ust.2 i 10 ustawy o żegludzie śródlądowej. Zostały opracowane wewnętrzne wzory protokołów do przeprowadzania inspekcji i według ustalonych w nich procedur przeprowadza się kontrole.

(dowód: akta kontroli str. 13-15)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

2. Ocena bezpieczeństwa żeglugi

Zarządzenie określające szczegółowe zasady bezpieczeństwa ruchu i postoju statków

Opis stanu
faktycznego

Zarządzenie Dyrektora UŻŚ z dnia 30 kwietnia 2008 r. w sprawie prawa miejscowego określającego szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków wynikające z charakteru i właściwości dróg wodnych zostało opublikowane w dniu 5 czerwca 2008 r. w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego nr 378, poz. 2380. Obecnie opracowywane jest nowe zarządzenie w ww. sprawie. Nadmienić należy, że proces uzgadniania zapisów nowego zarządzenia z Prezydentem Miasta Krakowa i Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Krakowie był długotrwały. Projekt nowego prawa miejscowego zakłada m.in.

- doprecyzowanie minimalnej i maksymalnej prędkości statków na rz. Wisła;
- zmiany miejsc postojowych w okresie wstrzymania ruchu żeglugowego po przekroczeniu stanu wysokiej wody żeglownej (WWŻ);
- ustalenie warunków postoju obiektów pływających (m.in. gastronomicznych, hotelowych i in.) przy bulwarach rz. Wisły;
- obowiązek posiadania planów operacyjnych ochrony przed powodzią (po przekroczeniu WWŻ) dla statków pasażerskich i obiektów pływających cumujących przy bulwarach rz. Wisły;
- ustalenie miejsc postojowych dla statków wycofanych z eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 70-74, 88-95, 113-123)

Analiza rejestru statków, prowadzonego w Urzędzie wykazała, że w badanym okresie armatorzy nie składali wniosków o wycofanie statków z eksploatacji. Wnioski kierowane do UŻŚ przez armatorów dotyczyły wykreślenia z rejestru eksploatowanych statków, bez określenia celu wyrejestrowania. W kontrolowanym okresie do Urzędu wpłynęło 5 takich wniosków.

(dowód: akta kontroli str. 103-112)

Stanisław Wójcik – Dyrektor wyjaśnił, że celem opracowania nowego prawa miejscowego jest m.in.:

- usankcjonowanie prawne postoju obiektów pływających i ich planów operacyjnych ochrony przed powodzią w rejonie bulwarów wiślanych;
- uaktualnienie miejsca postoju statków po przekroczeniu WWŻ;
- wyznaczenie miejsca postoju statków wycofanych z eksploatacji, zgodnie z art. 45, ust.3 ustawy o żegludze śródlądowej;
- uaktualnienie zapisów zmienionych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 5 listopada 2010 r. w sprawie sposobu przekazywania i obiegu informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów⁴.

(dowód: akta kontroli str. 15, 61, 63, 67-79)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

⁴ Dz. U. Nr 216, poz. 1423

Naruszenia przepisów o żegludze śródlądowej wynikające z inspekcji statków

Opis stanu
faktycznego

W kontrolowanym okresie Urząd nie posiadał planu inspekcji statków.

Stanisław Wójcik – Dyrektor wyjaśnił m.in., że od początku funkcjonowania Urzędu nie opracowywano planów kontroli. O kontrolach i ich terminie decydował dyrektor. W 2012 r. przymierzał się do sporządzania takiego planu, lecz z uwagi na braki etatowe inspektorów nadzoru nad żeglugą śródlądową zrezygnował z planu, który w tej sytuacji nie mógł być zrealizowany. Po zatrudnieniu w dniu 15 maja 2013 r. drugiego inspektora nadzoru nad żeglugą polecił wykonanie takiego planu, obejmującego wszystkie inspekcje do końca roku. Jego realizacja będzie możliwa po zakupie drugiego samochodu, wykorzystywanego tylko do przeprowadzania inspekcji i holowania łodzi inspekcyjnej. Urząd prowadzi inspekcje statków na drodze wodnej rzeki Wisła od ujścia Przemszy w km 0 + 000 do ujścia rzeki Kamienna w km 324 + 500, na której oprócz uprawiania żeglugi pasażerskiej, w 15 miejscach eksploatowane jest kruszywo statkami żeglugi śródlądowej oraz występuje 8 przepraw promowych. Jednocześnie, na rzece San i Dunajec jest zlokalizowanych 17 przewozów międzybrzegowych. Ponadto, Urząd obejmuje swoim nadzorem 10 zbiorników wodnych, na których odbywa się żegluga pasażerska a także spływ tratwami flisackimi na Dunajcu, Popradzie, Kamiennej i Sanie. Urząd przeprowadza także inspekcje portów Broszkowice, Płaszów, Złotniki i Sandomierz. Do wszystkich obiektów możliwy jest dojazd tylko samochodem. Na Wiśle Łódź inspekcyjna wykorzystywana jest do przeprowadzania inspekcji pomiędzy SW Kościuszko a SW Przewóz oraz do weryfikacji ustalonej głębokości tranzytowej i kontroli oznakowania żeglugowego. W trakcie kontroli przedstawiono projekt „Planu inspekcji statków pływających na terenie działania UŻŚ w Krakowie w 2013 r.”

(dowód: akta kontroli str. 14-15, 96-98)

Z ewidencji statków, prowadzonej w Urzędzie wynika, że zarejestrowano łącznie 516 jednostek pływających. Jak wynika z posiadanej przez Urząd dokumentacji (protokoły i notatki służbowe) inspektorzy nadzoru nad żeglugą przeprowadzili w 2011 r. 110 kontroli, w 2012 r. - 114 kontroli, a w I połowie 2013 r. (do czasu rozpoczęcia kontroli NIK) odpowiednio 31 kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 28, 56-60)

W sprawie możliwości skutecznego nadzoru nad funkcjonowaniem żeglugi śródlądowej w sytuacji zwiększającego się systematycznie ruchu pasażerskiego na obszarze odpowiedzialności Urzędu i równocześnie zatrudnieniu inspektorów nad żeglugą śródlądową jedynie na ca 2,5 etatu Stanisław Wójcik – Dyrektor wyjaśnił m.in., że pismem z dnia 6 lutego 2009 r. W. Zdrodowska - Dyrektor Biura Finansowego Ministerstwa Infrastruktury poinformowała Dyrektora Urzędu o limicie zatrudnienia wynoszącym 4,5 etatu, (w tym inspektorów nadzoru n/ż - 2,5 etatu). Ten poziom zatrudnienia ww. inspektorów jest stanowczo za mały przy tak dużym terytorium działania i ilości zarejestrowanych statków a także w porównaniu do innych Urzędów o dużo mniejszym zasięgu działania czy ilości zarejestrowanych lub pływających statków. Dyrektor nie zna kryteriów, według których ustalano ilość etatów dla poszczególnych urzędów. Ponadto, przy tak rozległym terenie i ilości nadzorowanych statków konieczny jest drugi samochód (do holowania łodzi z akwenu na akwen).

Wnioski o przydział środków na zakup drugiego samochodu Stanisław Wójcik – Dyrektor składa każdego roku (pisma z dnia 5 czerwca 2012 r. i 6 maja 2013 r.).

(dowód: akta kontroli str.61, 63-66, 99-102)

W wyniku analizy zapisów protokołów z inspekcji 10 statków, przeprowadzonych w 2013 r. przez Urząd, stwierdzono m.in., że w trzech przypadkach zostały naruszone przepisy ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm.). Dotyczyło to:

- inspekcji stałego przewozu międzybrzegowego na rzece Wisła w m. Przyborów, przeprowadzonej 24 stycznia 2013 r. W jej wyniku stwierdzono, że po przeglądzie technicznym prom nie posiadał ważnego ŚZŻ (straciło ważność 1 października 2012 r.), a przewoźnik nie posiadał ważnych badań lekarskich. Eksploatacja promu została wstrzymana do czasu uzyskania niezbędnych dokumentów i pozwoleń.

W dalszym postępowaniu ustalono, że PRS zakończył przegląd techniczny promu w dniu 13 grudnia 2012 r. z wynikiem pozytywnym.

- inspekcji stałego przewozu międzybrzegowego na rzece San w m. Krzemienna, przeprowadzonej w dniu 16 kwietnia 2013 r. W jej wyniku stwierdzono, że przewoźnikowi nie zostało przedłużone świadectwo zdolności żeglugowej (ŚZZ), pomimo przeprowadzonego badania stanu technicznego przewozu przez przedstawicieli Polskiego Rejestru Statków (PRS). Zalecono bezzwłoczne uzupełnienie dokumentacji bezpieczeństwa. W dalszym postępowaniu wyjaśniono, że prom posiada świadectwo klasy po badaniach z dnia 9.04.2013 r. przeprowadzonych przez PRS;
- inspekcji stałego przewozu międzybrzegowego w m. Manasterz, przeprowadzonej 24 kwietnia 2013 r. W jej wyniku stwierdzono, że na statku nie uzupełniono kamizelek ratowniczych do 12 sztuk. W zaleceniach Urząd Gminy w Wiązownicy został zobowiązany do niezwłocznego wystąpienia, do UŻŚ w Krakowie o zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów do 4 oraz przedłużenie uproszczonego ŚZZ. Do czasu jego uzyskania obowiązywał zakaz eksploatacji promu. W toku dalszego wyjaśniania sprawy Urząd stwierdził, że do czasu inspekcji PRS dokonał przeglądu technicznego statku.

(dowód: akta kontroli str. 30-33)

Stanisław Wójcik – Dyrektor wyjaśnił m.in., że w przypadku ustalenia, iż statek posiada dokument bezpieczeństwa lecz minął termin jego ważności, Urząd dokonuje sprawdzenia, czy armator zlecił przegląd techniczny statku uprawnionemu podmiotowi (np. PRS). Jeżeli przegląd został już dokonany a armator nie otrzymał potwierdzającego dokumentu (załącznik do wniosku o przedłużenie ŚZZ), statek jest w dobrym stanie technicznym, posiada odpowiednie wyposażenie i załogę o odpowiednich kwalifikacjach to Urząd stosuje postanowienia art. 11, ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej.

W art. 11 ust.1 powołanej wyżej ustawy zapisano, że w przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że dokument dopuszczający statek do żeglugi jest nieważny lub że statek nie spełnia wymagań określonych w tym dokumencie, jednakże taka nieważność albo niezgodność nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, inspektor wzywa armatora do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych naruszeń.

(dowód: akta kontroli str. 30-33, 80-83)

Wypadki na drogach wodnych

Opis stanu
faktycznego

W kontrolowanym okresie Urząd prowadził dwa postępowania powypadkowe:

1. W dniu 8 sierpnia 2011 r. zatonała pogłębiarka kubłowa PK-300 na zbiorniku wodnym Tresna. Postępowanie w sprawie wypadku nie ustaliło przyczyn rozszczelnienia kadłuba pływaka a w konsekwencji zatonięcia jednostki. Zeznania świadków wskazywały m.in. na silne wyładowania elektryczne w czasie burzy, które mogły spowodować zerwanie łańcuchów z kublami i uszkodzenie pływaka statku. Z protokołu uzupełniającego po przeprowadzonym postępowaniu wynika, że dodatkowo ustalono, w oparciu o opinię nurków badających uszkodzenia pod wodą, iż nastąpiło odspojenie odbojnicy przytwierdzonej do prawego pływaka, tj. miejsca gdzie spadł zerwany łańcuch z kublami. W konkluzji, za przyczynę zdarzenia uznano niekorzystne warunki atmosferyczne.
(dowód: akta kontroli str. 39-47)
2. W dniu 11 marca 2013 r. na 25 km drogi wodnej Wisły wypadł za burtę członek załogi pchacza „Greg”. Mimo akcji reanimacyjnej, marynarz zmarł. W protokole przeprowadzonego postępowania zapisano m.in., że posiadana wiedza w zakresie okoliczności rozpoznawania wypadku i reakcji załogi w ramach poszukiwania oraz przeprowadzona akcja ratownicza, nie upoważnia do wskazania osoby winnej zaistniałego wypadku, szczególnie przy braku świadków wypadnięcia poszkodowanego za burtę statku. W ocenie Urzędu nastąpił nieszczęśliwy wypadek. Prokuratura Rejonowa prowadzi dochodzenie w ww. sprawie.

Protokoły przeprowadzonych postępowań w sprawie wypadków żeglugowych zostały sporządzone zgodnie z § 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 stycznia 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych⁵.

(dowód: akta kontroli str. 48-49)

Lista pilotów świadczących usługi w zakresie pilotażu

Opis stanu faktycznego

Urząd nie prowadził listy pilotów świadczących usługi w zakresie pilotażu. W wyjaśnieniach dotyczących prowadzenia listy pilotów, świadczących usługi w zakresie pilotażu, Stanisław Wójcik - Dyrektor podał, że Urząd nie prowadzi takiej listy, ponieważ na podległym terenie nie ma takich osób, a na kontrolowanym odcinku drogi wodnej Wisły nie ma obowiązku ani zapotrzebowania na świadczenie takich usług.

(dowód: akta kontroli str. 63)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że nadzór nad żeglugą śródlądową w obszarze odpowiedzialności Urzędu – mimo dokładanych starań – był i jest niewystarczający. Przyczyną tego stanu rzeczy (niezależną od Urzędu) jest z jednej strony zdecydowanie za niskie w stosunku do potrzeb (z uwagi na ilość zarejestrowanych jednostek pływających i nadzorowanych akwenów oraz rozległy nadzorowany obszar) zatrudnienie inspektorów nadzoru n/ż, a z drugiej braki w wyposażeniu. Efektywne sprawowanie nadzoru wymagałoby uzupełnienia zarówno braków kadrowych jak i sprzętowych (samochód i echosonda).

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

3. Gospodarowanie Funduszem Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszem Rezerwowym

Opis stanu faktycznego

W dniu 11 kwietnia 2012 r. Stanisław Wójcik - Dyrektor skierował do 17 armatorów prowadzących przewozy pismo przypominające, iż zgodnie z art. 21 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej, armatorzy prowadzący działalność gospodarczą polegającą na przewożeniu rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi winni opłacać składki do FŻŚ. Zgodnie z art. 9 ust. 2, pkt 10 cyt. ustawy, dyrektor UŻŚ ma obowiązek dokonywania kontroli dokumentów armatorów dotyczących wnoszenia tych opłat. W związku z ww. przepisami, kierownik statku podlegającego tym uregulowaniom, winien posiadać dowody opłacenia składki do FŻŚ. Dokumenty te będą kontrolowane przez inspektorów nadzoru nad żeglugą śródlądową w toku inspekcji statków

(dowód: akta kontroli, str. 53-55)

W wyjaśnieniach dotyczących pobierania opłat na rzecz FŻŚ, St. Wójcik podał, że po objęciu obowiązków dyrektora UŻŚ wysłał pisemną informację do armatorów o ww. obowiązku, wynikającym z przepisów prawa. Z informacji UŻŚ wynika, że armatorzy działający na obszarze podległym tut. Urzędowi nie prowadzą działalności polegającej na przewożeniu rzeczy drogą wodną Wisły. Większość z nich prowadzi działalność polegającą na eksploatacji kruszywa z dna rzeki Wisły i transportowaniu urobku barkami do przystani przeładunkowej. Część armatorów wykonuje roboty obejmujące budowę, remonty i bieżące utrzymywanie budowli wodnych i szlaków żeglugowych, wykorzystując tabor pływający do

⁵ Dz. U. Nr 17, poz. 161

realizacji tych prac. Podczas inspekcji statków sprawdzane były dokumenty przewozowe i przewożony ładunek pod kątem obowiązku wpłat na FŻŚ a ustalenia w tym zakresie były odnotowane w protokołach z inspekcji. W dalszej części wyjaśnień Dyrektor Urzędu oświadczył, że na szlaku górnej Wisły nie występuje transport wodny z przyczyny nie zapewnienia przez RZGW Kraków właściwej głębokości tranzytowej dla danej klasy drogi wodnej. Przejście przez stopień wodny Przewóz jest możliwe tylko przy bardzo wysokim stanie wody. Poniżej, w 119 km „wyszła” skała poprzeczna z powodu obniżenia się koryta Wisły, spowodowanego m.in. przez rabunkową eksploatację kruszywa. Ponadto, również nie do przepłynięcia jest dolny kanał stopnia wodnego Smolice, w 22 km, notorycznie zamulany przez rzekę Skawę

(dowód: akta kontroli str. 63, 86)

Analiza protokołów inspekcji statków, prowadzonych w latach 2011- I połowa 2013 r. wykazała m.in. że:

- w 2011 r. w ramach 110 inspekcji skontrolowano m.in. 141 jednostek pływających,
- w 2012 r. w ramach 114 inspekcji skontrolowano m.in. 146 jednostek pływających,
- w 2013 r. (do czasu rozpoczęcia kontroli) przeprowadzono 31 inspekcji, w tym 23 promów i 7 statków pasażerskich.

Jak wynika z zapisów w przedmiotowych protokołach żadna z jednostek poddanych inspekcji nie spełniała warunków określonych w postanowieniach art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym⁶, zgodnie z którymi przepisy ustawy stosuje się do armatorów (tu ich jednostek) wykonujących działalność gospodarczą polegającą na przewożeniu rzeczy śródlądowymi drogami wodnymi.

(dowód: akta kontroli str. 85)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

4. Załatwianie skarg i wniosków

Opis stanu
faktycznego

W kontrolowanym okresie w Urzędzie nie zarejestrowano skarg dotyczących inspekcji statków, utrzymania dróg wodnych oraz oznakowania nawigacyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 51-52)

⁶ Dz. U. z 2002 r. Nr 199, poz. 1672

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 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 Krakowie.

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 uwagi.

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.

Kraków, dnia sierpnia 2013 r.

Kontroler
Julian Czekay
Gł. specjalista k.p.

.....
Podpis

.....
podpis