



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR – 4101-07-02/2013

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

likr@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
Kontrolerzy	Anna Stochel-Lukasińska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 83874 z 14 maja 2012 r., Maria Chryczyk, doradca ekonomiczny, na podstawie legitymacji służbowej nr 1705. (dowód: akta kontroli str. 1 – 2)
Jednostka kontrolowana	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie, ul. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków
Kierownik jednostki kontrolowanej	Joanna Ślusarczyk – Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie² w zakresie wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem żeglugi śródlądowej.

W okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2011 – 2013 (I połowa) RZGW rzetelnie wykonywał zadania, polegające m.in. na:

- zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi poprzez prawidłowe wykonywanie obowiązków w zakresie bieżącego utrzymania w należytym stanie technicznym budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze, mimo ograniczonych środków finansowych,
- przeprowadzaniu bieżących kontroli stanu technicznego dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego, a także na skutecznym nadzorze nad wypełnianiem obowiązku oznakowania nawigacyjnego przez administratorów m.in. obiektów krzyżujących się z drogą wodną,
- przygotowaniu kadrowym do wykonywania obowiązków w zakresie utrzymania dróg wodnych w stanie żeglowności.

Równocześnie NIK zwraca uwagę na zagrożenie bezpieczeństwa jakie może stanowić, zarówno dla pracowników przeprowadzających kontrole drogi wodnej jak i jej użytkowników, dalszy postępujący proces deprecjacji sprzętu do kontroli drogi wodnej z jednej strony, a z drugiej – niedoinwestowanie i ograniczony zakres remontów obiektów usytuowanych na Drodze Wodnej Górnej Wisły.

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

² zwany dalej „RZGW”

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie kadrowe i techniczne RZGW do utrzymania dróg wodnych w stanie żeglowności oraz stan techniczny śródlądowych dróg wodnych i jego kontrola

Opis stanu faktycznego

1.1. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym³ zadaniami związanymi z utrzymaniem powierzchniowych wód płynących będących w administrowaniu RZGW zajmował się Wydział Utrzymania Wód. Do zadań tego Wydziału należało m.in.:

- dokonywanie analiz dotyczących utrzymania we właściwym stanie technicznym koryt cieków naturalnych oraz znajdujących się na nich budowli regulacyjnych,
- merytoryczny nadzór nad działalnością zarządów zlewni w zakresie utrzymania koryt administrowanych cieków oraz budowli wodnych,
- prowadzenie i koordynacja spraw żeglugi śródlądowej, w tym m.in.: koordynacja działań dotyczących ustalania warunków eksploatacyjnych drogi wodnej w zakresie jej parametrów zgodnie z obowiązującą klasyfikacją dróg wodnych, wnioskowanie do Dyrektora RZGW o otwarcie i zamknięcie szlaku żeglownego, ogłaszanie komunikatów dla żeglugi, kontrolowanie stanu oznakowania nawigacyjnego, nadzór nad prowadzonym przez zarządy zlewni rozliczeniem opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych i urządzeń wodnych).

Z kolei do zadań Wydziału Utrzymania Obiektów Hydrotechnicznych należało prowadzenie spraw związanych z nadzorem nad właściwym utrzymaniem obiektów hydrotechnicznych, w tym m.in.:

- organizowanie i przeprowadzanie komisyjnych przeglądów obiektów hydrotechnicznych,
- opracowanie wieloletnich i rocznych planów rzeczowo-finansowych dla robót modernizacyjnych i remontowych obiektów hydrotechnicznych oraz ich weryfikacja i nadzór nad realizacją wykonywania tych planów.

Zarządy zlewni (Zarząd Zlewni Wisły krakowskiej i Zarząd Zlewni Wisły sandomierskiej) prowadziły natomiast sprawy związane z utrzymaniem wód powierzchniowych i urządzeń wodnych znajdujących się na terenie ich działalności. W szczególności do obowiązków tych zarządów należało zapewnienie utrzymania we właściwym stanie technicznym koryt cieków naturalnych i obiektów hydrotechnicznych, prowadzenie spraw związanych z utrzymaniem szlaku żeglownego Drogi Wodnej Górnej Wisły, a w szczególności:

- wnioskowanie do Wydziału Utrzymania Wód w sprawie otwarcia i zamknięcia szlaku żeglownego,
- wykonywanie sondowań i trałowań szlaku żeglownego oraz wykonywanie profilu synoptycznego, zapewnienie właściwych warunków nawigacyjnych poprzez właściwe oznakowanie szlaku i utrzymanie parametrów tranzytowych,
- zapewnienie gotowości eksploatacyjnej obiektów hydrotechnicznych na szlaku żeglownym,
- pobór należności za korzystanie ze śródlądowej drogi wodnej oraz urządzeń wodnych i ich rozliczenie przy współpracy z Wydziałem Księgowości RZGW).

(dowód: akta kontroli, str. 262-287)

Planowana liczba etatów w komórkach organizacyjnych RZGW odpowiedzialnych za budowę, modernizację i utrzymanie śródlądowej drogi wodnej wyniosła w latach 2011 - 2012 – 111, natomiast wykonanie - 110½. W Wydziale Utrzymania Wód zatrudniono osoby na dwóch etatach, w Wydziale Utrzymania Obiektów Hydrotechnicznych – na sześciu, w Zarządzie Zlewni Wisły krakowskiej - 91½ (plan - 92 etaty), a w Zarządzie Zlewni Wisły sandomierskiej – 13. W 2013 r. planowano 111 etatów, natomiast wykonanie wyniosło

³ wprowadzonym zarządzeniem nr 9/2011 Dyrektora RZGW z dnia 1 czerwca 2011 r., zmienionym odpowiednio zarządzeniami Dyrektora RZGW nr 15/2011 z dnia 14 października 2011 r., nr 1/2012 z dnia 2 stycznia 2012 r., nr 7/2012 z dnia 30 marca 2012 r. i nr 12/2012 z dnia 17 grudnia 2012 r.

111½. Wzrost zatrudnienia nastąpił w Zarządzie Zlewni Wisły krakowskiej (plan - 92, wykonanie 92½).

(dowód: akta kontroli, str. 122-124, 127)

Pracownicy Wydziału Utrzymania Wód i Wydziału Utrzymania Obiektów Hydrotechnicznych, jak również kadra kierownicza i sprawująca nadzór w zarządach zlewni posiadali odpowiednie kwalifikacje (wykształcenie i doświadczenie) zapewniające realizację powierzonych im zadań w tym w zakresie: organizowania i przeprowadzania komisyjnych przeglądów obiektów hydrotechnicznych, przeprowadzania kontroli stanu technicznego (parametrów eksploatacyjnych) oraz oznakowania nawigacyjnego drogi wodnej.

(dowód: akta kontroli, str. 181-184)

Do kontroli parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej Zarząd Zlewni Wisły krakowskiej eksploatował m.in. następujący sprzęt: 28 łodzi strażniczych wiosłowych, w tym sześć z doczepnym silnikiem, trzy łodzie motorowe, trzy echosondy, siedem urządzeń GPS, 22 łodzie ratunkowo-robocze. Poza tym RZGW posiadał na stanie środków trwałych 12 jednostek pływających, przeznaczonych do utrzymania szlaku żeglownego rzeki Wisły, które nie były użytkowane ze względu na stan techniczny.

(dowód: akta kontroli, str. 122, 125-126, 291-326)

W kwestii posiadanego przez RZGW wyposażenia służącego do kontroli stanu technicznego (parametrów eksploatacyjnych) i oznakowania nawigacyjnego drogi wodnej na rzece Wiśle Tomasz Sądag - Z-ca Dyrektora RZGW –wyjaśnił, że (cyt.): „(...) ilość sprzętu pozostająca w dyspozycji nadzorów wodnych i stopni wodnych pozwala na realizację wyżej wymienionych zadań, jednak ze względu na stan techniczny jednostek pływających i ich wieloletnie użytkowanie, wymaga systematycznej wymiany na nowy. Dla usprawnienia pracy można jedynie rozważyć możliwość wyposażenia wszystkich nadzorów wodnych w echosondy i wyposażenie łodzi na części stopni wodnych w silniki zaburtowe.” Ponadto wyjaśnił, że (cyt.): „Część jednostek nieużywanych ze względu na zły stan techniczny wymaga remontu, a następnie przeglądu technicznego umożliwiającego uzyskanie uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej, natomiast część jednostek przeznaczonych do likwidacji zgodnie z wewnętrznymi procedurami wymaga oceny stanu technicznego. Powyższe czynności wymagają zabezpieczenia środków finansowych na planie jednostki i są realizowane w miarę możliwości finansowych.”

(dowód: akta kontroli, str. 132-133, 181-182)

Analiza zapisów w ewidencji środków trwałych zarządów zlewni wykazała m.in., że 11 sztuk łodzi nabyto w latach 1976 – 1988, a 15 odpowiednio w okresie 1989 – 1998. Ich stawka amortyzacyjna kształtowała się na poziomie 6-7% rocznie. W kontrolowanym okresie nabyte zostały 2 łodzie (w 2012 r.)

(dowód: akta kontroli, str. 291-326)

RZGW corocznie (w związku z opracowywaniem projektu budżetu państwa odpowiednio na lata 2011 -2013) występował do Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie⁴ o przyznanie środków na inwestycje, w tym m.in. na zakup taboru pływającego (w 2013 r. wystąpiono bezskutecznie o przyznanie na ten cel kwoty 97 tys. zł). W uzasadnieniu podkreślano konieczność jego wymiany na nowy, gdyż z uwagi na zużycie staje się on coraz bardziej niebezpieczny w użytkowaniu.

Starając się o środki na wykonanie najpilniejszych zadań remontowych na obiektach hydrotechnicznych usytuowanych m.in. na Drodze Wodnej Górnej Wisły, a także zadań inwestycyjnych, wskazywano, że ich brak może przyczynić się do wystąpienia katastrofy budowlanej i spowodować zagrożenie dla życia i mienia znacznej wartości. Przykładowo, opracowując plan wydatków na lata objęte kontrolą wskazywano m.in. na konieczność przyznania w § 4270 środków na prace remontowe:

- na rok 2011 w kwocie minimum 20.000 tys. zł (w tym na Stopniach Wodnym Dąbie, Dwory oraz i Zespole Obiektów Hydrotechnicznych Łączany), natomiast plan po zmianach ogółem w § 4270 wyniósł kwotę 1.942,5 tys. zł,
- na rok 2012 w kwocie 33.305 tys. zł (w tym na remont ww. obiektów – 23.100,5 tys. zł), natomiast plan po zmianach ogółem w § 4270 wyniósł 3.450,0 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, str. 224-248)

⁴ zwany dalej „KZGW”

1.2. RZGW przeprowadzał bieżące kontrole zarówno stanu technicznego dróg wodnych, jak i oznakowania nawigacyjnego.

W szczególności kontrole parametrów eksploatacyjnych były przeprowadzane corocznie przez zarządy zlewni. Zawsze po okresie zimowym (przed otwarciem szlaku żeglownego) Z-ca Dyrektora RZGW lub z-ca kierownika Wydziału Utrzymania Wód RZGW informowali zarządy zlewni o konieczności przygotowania administrowanego odcinka rzeki Wisły i Kanału Łęczyńskiego po okresie zimowym do nawigacji.

Raz w roku (po przejściu wód wezbraniowych) wykonywane było, w ramach kontroli stanu technicznego drogi wodnej, sondowanie podłużne drogi wodnej rzeki Wisły i Kanału Łęczyńskiego w celu weryfikacji głębokości tranzytowych. Z-ca Dyrektora ds. Zarządu Zlewni przekazywał informację o kontroli stanu technicznego drogi wodnej do realizacji do nadzorów wodnych. Pracownicy nadzoru wodnego wykonywali przeglądy administrowanego odcinka (sondowanie szlaku żeglownego, lokalizacja przemiałów i innych przeszkód na drodze wodnej). Zarządy zlewni gromadziły zestawienia z nadzorów wodnych i przygotowywały zbiorcze zestawienia o aktualnych warunkach żeglugowych (utrudnienia w żegludze) z uwzględnieniem prac planowanych do realizacji na obiektach hydrotechnicznych i na rzece Wiśle, które mogą stanowić utrudnienie w żegludze. Ww. zestawienia przekazywane były przez zarządy zlewni do Wydziału Utrzymania Wód. Po weryfikacji zestawień z-ca kierownika Wydziału Utrzymania Wód sporządzał komunikaty o otwarciu szlaku żeglownego i warunkach żeglugowych na drodze wodnej. Były one przekazywane do Urzędu Żeglugi Śródlądowej, na Posterunek Policji Wodnej, do zarządów zlewni, a także zamieszczane na stronie internetowej RZGW.

Ponadto doraźnie, kilka razy w każdym sezonie nawigacyjnym, pracownicy nadzoru wodnego wykonywali przeglądy administrowanych odcinków drogi wodnej i sporządzali zestawienia utrudnień w żegludze, występujących na poszczególnych odcinkach drogi wodnej. Informacje te były przekazywane do zarządów zlewni, a następnie do Wydziału Utrzymania Wód, który po weryfikacji publikował je na stronie internetowej.

Kontrole oznakowania nawigacyjnego przeprowadzane były corocznie (zawsze po okresie zimowym, a przed otwarciem szlaku żeglownego) przez zarządy zlewni. Z-ca Dyrektora RZGW lub z-ca kierownika Wydziału Utrzymania Wód RZGW informowali zarządy zlewni o konieczności przygotowania administrowanego odcinka rzeki Wisły i Kanału Łęczyńskiego do nawigacji. Z-ca Dyrektora ds. Zarządu Zlewni przekazywał informacje o kontroli oznakowania nawigacyjnego do realizacji przez nadzory wodne. Następnie odpowiednie służby RZGW dokonywały kolejno: przeglądu oznakowania nawigacyjnego na drodze wodnej, sporządzenia wykazu brakującego oznakowania i przygotowania zapotrzebowania na nie, szacowania kosztów jego odtworzenia, a następnie wprowadzenia do projektu planu robót i ich realizacji.

(dowód: akta kontroli, str. 8-58,185-188)

Z wyjaśnień Tomasza Sądaga - Z-cy Dyrektora RZGW wynika, iż „Procedury przeprowadzania w RZGW w Krakowie kontroli stanu technicznego drogi wodnej (parametrów eksploatacyjnych) oraz oznakowania nawigacyjnego, przebiegają w oparciu o ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej⁵, rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych⁶, Regulamin Organizacyjny RZGW w Krakowie, w którym określone są zadania Zarządu Zlewni Wisły krakowskiej, Zarządu Zlewni Wisły sandomierskiej i Wydziału Utrzymania Wód w tym zakresie, a także zakresy czynności poszczególnych pracowników realizujących zadania związane z drogą wodną. Obowiązujące w RZGW w Krakowie procedury nie zostały opracowane w formie pisemnej, ponieważ powyższe przepisy są wystarczającymi wytycznymi do poprawnej realizacji procedur przeprowadzania kontroli stanu technicznego drogi wodnej (parametrów eksploatacyjnych) oraz oznakowania nawigacyjnego w ramach obowiązków nałożonych na Dyrektora RZGW w Krakowie. Przy przeprowadzaniu kontroli stanu technicznego drogi wodnej pracownicy posługują się sprzętem będącym na wyposażeniu zarządu zlewni (jednostki pływające, echosondy, sondy tradycyjne), który został zakupiony w ramach posiadanych środków finansowych.”

(dowód: akta kontroli, str. 98-99)

⁵ Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm. (zwana dalej „ustawą o żegludze śródlądowej”)

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

1.3. W latach 2011-2013 (I półrocze) nie występowały wieloletnie ograniczenia żeglugi na drodze wodnej administrowanej przez RZGW.

W 2011 r. otwarcie poszczególnych odcinków drogi wodnej na rzece Wiśle nastąpiło w okresie od 15 kwietnia do 11 maja, a zamknięcie w dniu 20 stycznia 2012 r. W 2012 r. droga wodna została otwarta w okresie od 14 kwietnia do 1 czerwca, a zamknięcie nastąpiło w dniu 20 grudnia 2012 r. W 2013 r. otwarcie ww. drogi wodnej nastąpiło w okresie od 27 kwietnia do 24 maja.

Droga wodna była każdorazowo otwierana warunkowo ze względu na ograniczenia parametrów eksploatacyjnych. Jednocześnie RZGW w komunikatach nawigacyjnych informował, iż podczas uprawiania żeglugi należy zachować szczególną ostrożność, w związku z brakiem możliwości zapewnienia głębokości tranzytowych odpowiednich dla klasy drogi wodnej, określonych w rozporządzeniu w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Ww. komunikaty były ogłaszane na stronie internetowej RZGW. Ponadto RZGW zamieszczał na niej wykaz utrudnień w żegludze. Utrudnienia na szlaku żeglownym rzeki Wisły związane były z jednej strony istniejącymi płycznami i odsypiskami, a z drugiej – prowadzonymi remontami.

W okresie od września do listopada 2012 r. z powodu prac remontowych była całkowicie wyłączona z ruchu żeglugowego śluza na Stopniu Wodnym Kościuszko.

W 2013 r. na odcinku drogi wodnej górnej Wisły oraz na Kanale Łęczyńskim prowadzone prace remontowe i modernizacyjne spowodowały m.in. następujące ograniczenia żeglugowe:

- śluza Kościuszko - od 27 kwietnia do 30 września śluzowanie odbywało się w ograniczonym zakresie (w określonych godzinach i dniach tygodnia),
 - jaz w Łęczanach - do 30 czerwca obniżone było piętrzenie wody,
- (dowód: akta kontroli, str. 4-7, 23-24, 26, 46-49, 59-76)

RZGW w kontrolowanym okresie przeprowadzał analizy dotyczące parametrów eksploatacyjnych poszczególnych odcinków drogi wodnej. Z danych tych wynikało m.in., iż na rzece Wiśle od km 0+600 do km 295+200 występują następujące klasy drogi wodnej:

- od km 0+600 (początek drogi wodnej) do km 37+500 (wlot do Kanalu Łęczyńskiego) – klasa drogi wodnej IV,
- Kanał Łęczyński (o długości 17,2 km) – klasa kanału II,
- od km 57+800 (wylot z Kanalu Łęczyńskiego) do km 92+600 (śluza Przewóz) – klasa drogi wodnej III,
- od km 92+600 (śluza Przewóz) do km 295+200 (ujście rzeki Sanny) – klasa drogi wodnej I b.

Spełnianie przez drogę wodną na rzece Wiśle parametrów szlaku żeglownego przedstawiało się m.in. następująco:

- 1) szerokość szlaku żeglownego - parametr ten był zachowany na całym szlaku,
- 2) promień łuków osi szlaku żeglownego - parametr ten był utrzymany na całej długości szlaku, za wyjątkiem zakola rzeki pod Wawelem,
- 3) głębokość tranzytowa - odcinki szlaku żeglownego, na których głębokości tranzytowe nie spełniały wymagań dla określonej klasy drogi wodnej podawane były w komunikatach o warunkach żeglugowych na stronie internetowej RZGW.

Dane dot. parametrów eksploatacyjnych zawierały również informacje w zakresie: wymiarów śluz, prześwitów pod mostami ponad WWŻ (Wielka Wodna Żeglowna) oraz rzeczywistych odległości przewodów linii elektroenergetycznych przy zwisie normalnym ponad poziom WWŻ. Przykładowo odstępstwa od wymaganych wymiarów występowały w przypadku: śluzy Dwory (wymagana głębokość na progu dolnym śluzy wynosiła 3,5 m a rzeczywista – 2,7 m), śluzy Smolice (wymagana głębokość na progu dolnym śluzy wynosiła 3,5 m a rzeczywista – 3,1 m) i śluzy Przewóz (wymagana głębokość na progu dolnym śluzy wynosiła 2,5 m a rzeczywista – 0,0 m). Niedotrzymane były wymogi w zakresie odległości przewodów linii elektroenergetycznych przy zwisie normalnym ponad poziom WWŻ. Przykładowo wynosiły one od 4,30 m do 6,50 m (norma - 8,0 m) oraz od 11,0 m do 14,0 m, (norma 14,10 m).

RZGW gromadził dane dotyczące istniejących obiektów na drodze wodnej wraz z ich parametrami technicznymi.

(dowód: akta kontroli, str. 77-86)

1.4. RZGW nie składał wniosków o dokonanie zmian w rozporządzeniu w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

Tomasz Sądag - Z-ca Dyrektora RZGW wyjaśnił, że (cyt.): „Podstawowym i znaczącym parametrem eksploatacyjnym dla określenia klasy drogi wodnej są wymiary śluz żeglugowych, a śluzy znajdujące się przy stopniach wodnych na drodze wodnej Górnej Wisły spełniają kryteria odpowiednich klas dla poszczególnych odcinków tej drogi. Natomiast inne parametry, np. głębokość i szerokość szlaku żeglownego, są elementami zmiennymi ze względu na ciągłe procesy hydromorfologiczne zachodzące w sposób naturalny w korycie rzeki. Są to procesy odwracalne, wobec czego, okresowe występowanie ograniczeń tych parametrów żeglugowych nie stanowi, naszym zdaniem, podstawy do wnioskowania o zmianę klasy drogi wodnej, stąd też takie wnioski nie były kierowane.”

(dowód: akta kontroli, str. 98-99)

1.5. RZGW sprawował skuteczny nadzór nad wypełnianiem obowiązku oznakowania nawigacyjnego przez administratorów portów rzecznych, urządzeń, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogami wodnymi. Dokonywano kontroli oznakowania nawigacyjnego, a w przypadku stwierdzenia braków w tym zakresie, występowano pisemnie do właścicieli ww. obiektów o ich uzupełnienie, w uzgodnieniu z zarządami zlewni RZGW. Administratorów zobowiązywano do poinformowania o wykonaniu oznakowania. Nadmienić należy, że RZGW przeprowadzał kontrole wykonania zaleceń.

(dowód: akta kontroli, str. 4-7, 87- 97, 189.)

RZGW nie posiadał opracowanych procedur sprawowania ww. nadzoru. Tomasz Sądag - Z-ca Dyrektora RZGW wyjaśnił m.in., iż wytyczne w tym zakresie zostały przekazane ustnie pracownikom przez ich przełożonych, na podstawie przepisów ustawy o żegludze śródlądowej. Uproszczona procedura sprawowania nadzoru nad wypełnianiem obowiązku oznakowania nawigacyjnego przez administratorów obiektów na drodze wodnej, doświadczenie pracowników oraz indywidualny charakter podejścia administratorów ww. obiektów do obowiązku ich oznakowania powoduje, że wytyczne nie wymagały opracowania w formie pisemnej.

(dowód: akta kontroli, str. 98-99)

1.6. W kontrolowanym okresie nie wnioskowano o zmiany przepisów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych w zakresie długości dróg w poszczególnych klasach. Długości poszczególnych odcinków drogi wodnej na rzece Wiśle administrowanej przez RZGW, jak i przypisane im klasy drogi wodnej nie uległy zmianie w stosunku założeń rozporządzenia w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

(dowód: akta kontroli, str. 4-7,85-86)

1.7. W okresie 2011 – 2013 (I półrocze) RZGW nie realizował zadań inwestycyjnych na drodze wodnej na rzece Wiśle, natomiast wykonał na niej łącznie 149 zadań o charakterze remontowym i naprawczym. Szczegółowemu badaniu poddano trzy zrealizowane w tym okresie zadania o największej wartości tj.:

1. „Modernizację Stopnia Wodnego Kościuszko” (1.781,3 tys. zł brutto) polegającą na wykonaniu:
 - zabezpieczenia antykorozyjnego wrót głowy dolnej śluzy wraz z wymianą uszczelnień i remontem zsuw we wrotach,
 - zabezpieczenia antykorozyjnego wrót remontowych śluzy,
 - remontu segmentów kanałów obiegowych i kanału napelniającego śluzy oraz pacholów Stopień Wodny Kościuszko,
2. „Wykonanie zabezpieczenia przed osiadaniem strefy pomiędzy głową dolną i lewym filarem jazu Stopnia Wodnego Kościuszko” (1.128,1 tys. zł brutto),
3. „Remont kierownicy śluzy na Stopniu Wodnym Dąbie” (3.413,8 tys. zł brutto).

(dowód: akta kontroli, str. 212-223)

W trakcie odbiorów końcowych nie stwierdzono żadnych wad czy usterek w zakresie wykonanych robót w odniesieniu do wszystkich ww. zadań. Koszt ich realizacji i zakres robót był zgodny z postanowieniami umownymi. Zadania wymienione w poz. 1 i 2 zostały wykonane terminowo natomiast zadanie pn. „Remont kierownicy śluzy na Stopniu Wodnym Dąbie” zostało wykonane z 33-dniowym opóźnieniem, w związku z czym RZGW naliczył wykonawcy karę umowną w wysokości 112,6 tys. zł. Kwota ta została potrącona z należnego wykonawcy wynagrodzenia.

(dowód: akta kontroli, str. 190-193)

1.8. W latach 2011- 2013 (I połowa) RZGW przeprowadził łącznie 30 kontroli stanu technicznego obiektów infrastruktury transportu wodnego, będących w jego zarządzie, tj. w obszarach Stopni Wodnych: Kościuszek, Przewóz, Dąbie, Dwory i Smolice oraz Zespołu Obiektów Hydrotechnicznych Łączany – Skawina.

RZGW wywiązał się w pełni z obowiązku wynikającego z postanowień art. 62 ust.1 Prawa budowlanego⁷, który stanowi, iż obiekty budowlane powinny być w czasie użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli:

- okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczącego działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu,
- okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu i jego użytkowania.

Kontrole zostały przeprowadzone przez komisje, w skład których wchodził każdy raz przedstawiciele RZGW (w tym pracownicy: Wydziału Utrzymania Obiektów Hydrotechnicznych, jak również Wydziału Utrzymania Wód) oraz (nie w każdym przypadku) przedstawiciel Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Ośrodek Technicznej Kontroli Zapór. Komisja każdorazowo zapoznawała się dokumentacją dotyczącą kontrolowanych obiektów, a następnie dokonywała przeglądu obiektów. Podczas kontroli sprawdzano m.in. wykonanie zaleceń z poprzedniej kontroli, w myśl art. 62 ust. 1a cyt. wyżej ustawy Prawo budowlane. W wyniku wszystkich przeprowadzonych kontroli stwierdzono, iż część prac zaleconych do wykonania nie została wykonana, ale obiekty były w dobrym stanie technicznym, pozwalającym na ich eksploatację. Każdorazowo komisja wydawała zalecenia pokontrolne w zakresie wykonania prac remontowych, modernizacyjnych, porządkowych, naprawczych.

(dowód: akta kontroli, str. 194-199)

W zakresie niewykonywania przez RZGW części prac zaleconych po przeglądach obiektów hydrotechnicznych Tomasz Sądag - Z-ca Dyrektora RZGW wyjaśnił: „RZGW w Krakowie systematycznie i w ramach posiadanych środków finansowych realizuje zalecenia z przeglądów obiektów hydrotechnicznych, wykonując w pierwszej kolejności prace mające bezpośredni wpływ na stan techniczny i bezpieczeństwo użytkowania tych obiektów. Efektem tych prac jest stan techniczny obiektów umożliwiający ich eksploatację bez ograniczeń, co potwierdzają m.in. zapisy zawarte w protokołach z przeglądów. Realizację pozostałych zaleceń limituje m.in. ilość środków finansowych jakie są przeznaczone przez budżet państwa na utrzymanie obiektów w poszczególnych latach. Zadania te będą systematycznie wykonywane w miarę posiadanych środków i zgodnie z ustalonymi priorytetami.”

(dowód: akta kontroli, str. 98-99)

1.9. W kontrolowanym okresie odbyło się 6 posiedzeń Rady Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Górnej Wisły, a dwa posiedzenia nie odbyły się ze względu na brak quorum. Jak wynika z zapisów w protokołach z obrad, ich przedmiotem nie były zagadnienia związane z budową, modernizacją i utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych.

(dowód: akta kontroli, str. 100-121)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej
działalności

Zdaniem NIK, wyposażenie w sprzęt do kontroli stanu drogi wodnej na rzece Wiśle jest – biorąc pod uwagę jego przeciętny okres eksploatacji i stopień zużycia - niewystarczający. Dalsza jego techniczna deprecjacja może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa zarówno dla pracowników przeprowadzających kontrole tej drogi wodnej, jak i jej użytkowników (na skutek wymuszonego ograniczenia ilości i jakości tych kontroli).

Przyczyną tego stanu rzeczy jest zdecydowanie za niskie w stosunku do potrzeb - mimo dokładanych przez RZGW starań - pozyskiwanie środków finansowych na odnawianie środków trwałych i wyposażenia niezbędnych do przedmiotowych kontroli.

⁷ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w zakresie przygotowania kadrowego do utrzymania drogi wodnej w stanie żeglowności oraz stanu technicznego śródlądowej drogi wodnej i jej kontroli. Przygotowanie techniczne w kontrolowanym okresie zapewniało utrzymanie drogi wodnej w stanie żeglowności.

2. Pozyskiwanie i wykorzystywanie środków na finansowanie dróg wodnych

Opis stanu
faktycznego

2.1. RZGW, opracowując każdorazowo plan wydatków na lata 2011 – 2013, starał się o zwiększenie środków z przeznaczeniem na wydatki na utrzymanie i modernizację dróg wodnych.

W uzasadnieniu prognozy wydatków na 2011 r. podano m.in., że w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i bezpieczeństwa obiektów hydrotechnicznych drogi wodnej rzeki Wisły na wykonanie najpilniejszych prac remontowych m.in. na Stopniach Wodnych Kościuszek i Przewóz oraz Zespole Obiektów Hydrotechnicznych Łączany – Skawina, konieczny jest przydział środków w wysokości minimum w kwocie 20.000 tys. zł (§ 4270), a na wydatki w zakresie usług (§ 4300) 450,0 tys. zł. W zakresie zakupów inwestycyjnych wnioskowano m.in. o przyznanie kwoty ogółem 2.517 tys. zł, w tym na zakup taboru pływającego – 30,0 tys. zł oraz urządzeń elektroenergetycznych i zasilających⁸ – 360,0 tys. zł. Ponadto wskazano na konieczność realizacji w okresie 2011 -2013 zadań inwestycyjnych na Stopniu Wodnym Kościuszek o wartości ogółem 9.500,0 tys. zł.

Zarówno na rok 2012 jak i 2013 RZGW wnioskował o przyznanie środków w kwocie 600,0 tys. zł na utrzymanie śródlądowych dróg wodnych (§ 4300 – 520 tys. zł i § 4270 – 80,0 tys. zł). Na przeprowadzenie robót remontowych obiektów hydrotechnicznych w 2012 r. wnioskowano o środki w łącznej kwocie 33.305,0 tys. zł (w tym na stopniach wodnych - 23.005,0 tys. zł i Zespole Obiektów Hydrotechnicznych Łączany – Skawina – 1.100,0 tys. zł - § 4270) a w 2013 – 20.000,0 tys. zł).

RZGW każdorazowo, po ustaleniu przez KZGW planu wydatków na lata 2011-2013 zwracał uwagę, że przyznane środki, które w szczególności finansują działalność statutową, praktycznie uniemożliwiają właściwą realizację działań związanych z utrzymaniem i eksploatacją obiektów hydrotechnicznych oraz rzek i potoków znajdujących się pod administracją tutejszego Zarządu, co przełoży się na trudności w realizacji zadań jednostki, pogarszający się stan techniczny administrowanych obiektów hydrotechnicznych oraz ograniczenia w ilości podejmowanych do realizacji robót na rzekach i potokach, będących w jego zarządzie.

(dowód: akta kontroli, str. 224-248)

W kontrolowanym okresie RZGW nie poniósł wydatków inwestycyjnych na administrowanych śródlądowych drogach wodnych. Wydatki bieżące na rozwój i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w latach 2011- 2013 (I półrocze) wyniosły odpowiednio: 7.877,8 tys., 16.307,2 tys. zł i 4.345,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, str. 183-184, 249-261)

2.2. W okresie objętym kontrolą RZGW pobierał opłaty za korzystanie ze śródlądowej drogi wodnej, które odprowadzane były w całości na rzecz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Przychody z tego tytułu w latach 2011 – 2013 (I półrocze) wyniosły odpowiednio: 19,7 tys. zł, 11,7 tys. zł i 3,2 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, str. 288-290)

RZGW naliczył opłaty podmiotom korzystającym z drogi wodnej na rzece Wiśle, zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni⁹ oraz obwieszczeniami Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz

⁸ 6 sztuk pomp, w tym 4 głębinowe przeznaczone do likwidowania ujemnych skutków piętrzenia wód rzeki Wisły na stopniu wodnym Dąbie oraz 2 na pompowniach obiektu Łączany

⁹ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 grudnia 2005 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni (Dz. U. Nr 265, poz. 2226 ze zm.),

i pochylni na lata 2011-2013¹⁰. Podmioty korzystające z drogi wodnej rzeki Wisły oraz znajdujących na drodze wodnej śluz przesyłały do RZGW co miesiąc informacje dotyczące liczby odbytych rejsów i śluzowań. Na ich podstawie RZGW wystawiał noty księgowe zobowiązujące te podmioty do uiszczenia należności za korzystanie z drogi wodnej. Analizie poddano terminowość regulowania należności RZGW z powyższego tytułu przez pięciu największych kontrahentów. W jej wyniku stwierdzono m.in., że Przedsiębiorstwo Prywatne Marek Morawiec przekraczało terminy płatności od jednego do pięciu miesięcy. Za opóźnienia zostały naliczone kontrahentowi odsetki.

Firma Aqua-Fun do dnia zakończenia kontroli – mimo wysłanych wezwań do zapłaty - nie uregulowała not księgowych wystawionych odpowiednio w dniach 20 lipca 2012 r. (4 noty), 5 września 2012 r. (2 noty), 25 września 2012 r. (2 noty) i 25 października 2012 r. (2 noty). Łączna kwota zobowiązań wyniosła 2,3 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, str. 329-370, 375-409)

W kwestii egzekucji należności od podmiotów zalegających z opłatami za korzystanie z drogi wodnej na rzece Wiśle Główny Księgowy RZGW – Barbara Perska wyjaśniła m.in., iż: w jednostce przyjęte jest wystawianie m.in. trzech wezwań do zapłaty, z których ostatnie – trzecie jest wezwaniem ostatecznym (przedsądowym). W przypadku bezskuteczności wezwań do zapłaty i dalszego braku wpłaty należności, sprawa kierowana jest do radcy prawnego, celem wyegzekwowania należności na drodze postępowania sądowego, a następnie egzekucyjnego. Brak klauzul (informujących o skierowaniu sprawy na drogę sądową oraz przekazaniu informacji o zobowiązaniu do Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej S.A.) nie ma żadnego wpływu na podejmowanie czynności windykacyjnych przez pracowników RZGW. Dodatkowo przed wystawieniem wezwań do zapłaty przez Wydział Księgowości, pracownicy właściwej komórki merytorycznej podejmują interwencje telefoniczne w celu wyegzekwowania zapłaty należności przez kontrahenta.

(dowód: akta kontroli, str. 371-374)

2.3. W kontrolowanym okresie nie wystąpiły przypadki wnioskowania przez armatorów o zmianę stawek opłat za korzystanie z infrastruktury transportu wodnego.

(dowód: akta kontroli, str. 327-328)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Uwagi dotyczące
badanej
działalności

Zdaniem NIK ograniczanie w stosunku do potrzeb środków finansowych przeznaczanych rokrocznie na utrzymanie i modernizację drogi wodnej na rzece Wiśle w dalszej perspektywie czasowej będzie skutkować pogarszającym się stanem technicznym zarówno drogi wodnej na rzece Wiśle, jak i umiejscowionych na niej obiektów hydrotechnicznych. W konsekwencji może to spowodować degradację ww. obiektów i drastyczne ograniczenia żeglugowe.

Ponadto NIK zwraca uwagę, że prowadzone dotychczas działania egzekucyjne należności z tytułu opłat za korzystanie z drogi wodnej, ograniczone jedynie do wysyłania monitów, są nieskuteczne.

Ocena
częstkowa

Najwyższa Izba kontroli ocenia pozytywnie działania w zakresie starań o pozyskiwanie środków oraz ich wykorzystywanie na finansowanie drogi wodnej.

¹⁰ Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 4 listopada 2010 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na 2011 r. (M.P. Nr 86, poz.1010), Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 18 października 2011 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na 2012 r. (M.P. Nr 98, poz.998), Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 27 listopada 2012 r. w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na 2013 r. (M.P. z 2012 poz.909)

3. Kontrole dot. zagadnień drogi wodnej oraz załatwianie skarg/wniosków

Opis stanu
faktycznego

3.1. W kontrolowanym okresie RZGW zaplanował i przeprowadził jedną kontrolę zagadnień dotyczących dróg wodnych. Kontrola została przeprowadzona w dniu 12 września 2011 r. w podmiocie, któremu Marszałek Województwa Małopolskiego wydał decyzję o pozwoleniu wodnoprawnym na szczególne korzystanie z wód w postaci poboru materiału żwirowego na odcinku drogi wodnej rzeki Wisły w rejonie Gminy Szczurowa. Zgodnie z nią podmiot był zobowiązany wykonać remont zniszczonej po powodzi w 2010 r. ostrogi faszynadowo-kamiennej. W wyniku kontroli stwierdzono, iż kontrolowany podmiot przestrzegał warunków i zobowiązań zawartych w ww. decyzji. Prowadzone roboty były pod stałym nadzorem pracownika Zarządu Zlewni Wisły krakowskiej. W ramach działań pokontrolnych zobowiązano kontrolowany podmiot do przesłania po zakończeniu eksploatacji kruszywa: kopii dokumentów w postaci protokołu odbioru robót budowlanych (w tym remontu ostrogi faszynadowo-kamiennej) oraz końcowego zestawienia poboru kruszywa. Podmiot kontrolowany wykonał zalecenia pokontrolne.

(dowód: akta kontroli, str. 164-180)

W kontrolowanym okresie nie planowano i nie przeprowadzono w RZGW audytów wewnętrznych w zakresie zagadnień dotyczących dróg wodnych.

(dowód: akta kontroli, str. 134-154)

3.2. W kontrolowanym okresie do RZGW wpłynęły 4 skargi dotyczące utrzymania dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego, w tym w sprawie:

- nieoznakowanej mielizny w wejściu do śluzy wodnej Kościuszko;
- informacji z RZGW (udzielonej w związku z toczącym się w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego postępowaniem o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego na pobór kruszywa w ramach robót utrzymania drogi wodnej górnej Wisły), iż w przypadku udzielenia firmie skarżącej pozwolenia wodnoprawnego, firmie tej nie zostanie zlecony przedmiotowy pobór kruszywa;
- nierozpatrzenia wniosku o wydanie decyzji administracyjnej w sprawie prowadzenia prac udrożnieniowych szlaku żeglownego na odcinku drogi wodnej rzeki Wisły;
- wezwania do usunięcia naruszenia prawa, w tym do realizacji zadań statutowych przez podjęcie samodzielne lub zlecenie osobom trzecim (na podstawie art. 20 ustawy Prawo wodne) prac związanych z utrzymaniem szlaku żeglownego i odtworzenia odpowiednich parametrów szlaku wodnego Wisły na odcinku km 0+850-1+600.

Ponadto w ww. okresie do RZGW wpłynął jeden wniosek o udostępnienie informacji, w jaki sposób RZGW wywiązywał się w latach 2009-2013 z obowiązków w zakresie utrzymanie Wisły na odcinku od km 0+850-1+600.

Wszystkie skargi i wniosek zostały rozpatrzone w terminach ustalonych w przepisach Kodeksu postępowania administracyjnego¹¹. Ww. skargi zostały uznane przez RZGW za bezzasadne, natomiast składającemu wniosek żądane informacje zostały przedstawione. W przypadku skargi dotyczącej nierozpatrzenia wniosku o wydanie decyzji administracyjnej w sprawie prowadzenia prac udrożnieniowych szlaku żeglownego na odcinku drogi wodnej rzeki Wisły skarżący, po otrzymaniu odpowiedzi, złożył zażalenie do Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie na bezczynność Dyrektora RZGW. WSA w Krakowie wydał postanowienie o umorzeniu postępowania sądowego w tej sprawie. W uzasadnieniu podano m.in., że Dyrektor RZGW w dniu wniesienia skargi do WSA pozostawał w bezczynności. Przedmiotowe postępowanie umorzono z uwagi na brak możliwości zastosowania przez Sąd trybu przewidzianego w art. 149 Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi¹² (Sąd uwzględniając skargę na bezczynność, nie mógł zobowiązać organu do wydania w określonym terminie aktu, który został wydany już po wniesieniu skargi, lecz przed jej rozpatrzeniem przez Sąd).

(dowód: akta kontroli, str. 200-208)

W kwestii niewydania postanowienia o odmowie wszczęcia postępowania, w związku z brakiem podstaw prawnych do wydania decyzji administracyjnej w żądanym przez

¹¹ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267)

¹² Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2012 r. poz. 270 ze zm.)

wnioskującego zakresie Z-ca Dyrektora RZGW – Tomasz Sądag wyjaśnił m.in., iż wniesione przez wnioskującego pismo do RZGW skierowane było na niemożliwe do spełnienia osiągnięcie celu w postaci zawarcia - w oparciu o art. 20 ustawy Prawo wodne - umowy cywilnoprawnej (w piśmie tym wnioskujący domagał się także wydania decyzji). W dniu 17 maja 2012 r. RZGW udzielił wyczerpującej pisemnej odpowiedzi wskazując i wyjaśniając, iż w sprawie objętej żądaniem wykluczyć należy możliwość toczenia postępowania w trybie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego (kpa). Mając na uwadze art. 1 pkt 1 kpa oraz bezsporny fakt, iż w sprawie objętej żądaniem obowiązujące przepisy nie przewidują wydania rozstrzygnięcia w formie zawnioskowanej, wskazano na brak możliwości uprzedniego, względem umowy, wydania decyzji. Mimo, iż pismo to nie przybrało postaci postanowienia o odmowie wszczęcia postępowania, jednakże taka treść i stanowisko RZGW została w nim zawarta, w tym zwłaszcza wskazanie o niemożliwości zaspokojenia żądania objętego wnioskiem. Dodatkowo wnioskujący, po otrzymaniu powyższego pisma nie skorzystał z przysługującego mu zażalenia na bezczynność w oparciu o art. 37 kpa, tym samym po stronie RZGW istniały wszelkie przesłanki do przyjmowania, iż uzyskane przez wnioskodawcę informacje oraz wyjaśnienia były w pełni wystarczające. Mimo uzyskania przez wnioskodawcę wyczerpującej informacji o obowiązujących przepisach prawnych wnioskodawca ponowił swoje żądanie (w piśmie z dnia 30 sierpnia 2012 r.) precyzując, iż domaga się wyłącznie wydania decyzji. Uruchomienie środka prawnego, sprecyzowanie żądania oraz ukierunkowanie go wprost na wydanie rozstrzygnięcia w formie wydania decyzji spowodowało dopiero zasadność wydania postanowienia o odmowie wszczęcia postępowania administracyjnego, co też nastąpiło w dniu 23 listopada 2012 r. Sprecyzowanie żądania nastąpiło w ramach odrębnego środka prawnego i w oparciu o odrębną procedurę Prawa o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. Z chwilą zapoznania się ze skonkretyzowanym wnioskiem RZGW, zachowując terminy, podjął stosowne działania odpowiadające prawu. Ponadto postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania administracyjnego z dnia 23 listopada 2012 r. zostało wydane nie tyle w związku ze skargą na bezczynność złożoną przez skarżącego, co w związku z otrzymaniem w dniu 13 listopada 2012 r. pisma Marszałka Województwa Małopolskiego zwracającego wniosek wnioskodawcy przesłany przez nasz Urząd Marszałkowi do załatwienia zgodnie z kompetencjami. W tej sytuacji RZGW wydał postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania w przedmiotowej sprawie na podstawie art. 61 a kpa.

(dowód: akta kontroli, str. 209-211)

3.3. W kontrolowanym okresie Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej zwrócił się trzykrotnie do RZGW w sprawach niewłaściwego oznakowania lub niewystarczających parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej na Wiśle. RZGW każdorazowo przeanalizował zasadność uwag i podjął stosowne działania, w tym m.in.:

- w ramach posiadanych możliwości finansowych usuwano utrudnienia spowodowane niezachowaną głębokością tranzytową szlaku żeglownego,
- wyegzekwowano od PKP uzupełnienie i odnowienie oznakowania nawigacyjnego, po zakończeniu prowadzonych przez nie prac remontowych.

(dowód: akta kontroli, str. 155-163, 189)

Ustalone
nieprawidłowości

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

**Ocena
częstkowa**

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność jednostki w zakresie kontroli zagadnień dot. drogi wodnej oraz załatwienia skarg i wniosku.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, wnosi o zintensyfikowanie działań egzekucyjnych należności z tytułu opłat za korzystanie z drogi wodnej.

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 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.

Kraków, dnia 20 września 2013 r.

Kontroler

Anna Stochel-Lukasińska
specjalista kontroli państwowej

Podpisał
Marcin Kopeć
Wicedyrektor

Kontroler

Maria Chryczyk

doradca ekonomiczny