



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4101-08-01/2013

P/13/079

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin

T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66

lsz@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 Szczecinie
Kontrolerzy	Bogusław Wójcik st. inspektor k. p., upoważnienie do kontroli nr 85868 z dnia 10.06.2013 r. Jerzy Wasilewski – doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 85869 z 10.06.2013 r., (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie, zwany dalej „RZGW”, ul. Tama Pomorzańska 13A, 70-030 Szczecin, Regon 811932724.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Kreft - Dyrektor RZGW od 23 maja 2000 r. (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie ¹ działalność Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie w zakresie prowadzenia prac dotyczących bieżącego utrzymania i modernizacji administrowanych dróg wodnych pomimo stwierdzonej nieprawidłowości.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Pozytywną ocenę uzasadnia: prawidłowa realizacja warunków współpracy granicznej; utrzymanie dróg wodnych w stanie żeglowności (mimo istniejących od 2004 r. ograniczeń w żeglowności); przeprowadzanie kontroli okresowych stanu technicznego obiektów infrastruktury i kontroli bieżących utrzymania dróg wodnych; pozyskanie środków na realizację zadań inwestycyjnych i terminowe ich zrealizowanie. Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła nie ujęcia w ewidencji księgowej 4 dalb położonych przy lewym brzegu w km 33,9-34,25 Odry Zachodniej o wartości 583.148,20 zł, co naruszało zasadę rzetelności ksiąg rachunkowych wyrażoną w art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości ² .

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Stan techniczny dróg wodnych śródlądowych

1.1. Kadrowe i techniczne przygotowanie RZGW do utrzymania dróg wodnych w stanie żeglowności

Opis stanu faktycznego	W okresie objętym kontrolą zadania w zakresie budowy, modernizacji i utrzymania dróg wodnych śródlądowych wykonywane były przez Pion Utrzymania Wód i Urządzeń Wodnych (dalej Pion UWiuW), który obejmował 2 Wydziały: Utrzymania Wód (dalej Wydział UW) i Śródlądowych Dróg Wodnych (dalej Wydział UŻ) oraz 4 Nadzory Wodne: Szczecin (UŻP), Widuchowa (UŻW), Gozdowice (UŻG), Słubice
------------------------	---

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

² Dz. U z 2013 r., poz. 330 ze zm.- dalej ustawa o rachunkowości

(UŻS). Zadania realizowane przez poszczególne Wydziały oraz Nadzory zostały określone w Regulaminie Organizacyjnym RZGW, wprowadzonym zarządzeniem nr 84/2012 Dyrektora RZGW z dnia 28 września 2012 r.³

(dowód: akta kontroli str. 7-31)

Wg stanu na 30.06.2013 r. liczba etatów w Pionie UWiUW określona w planie zatrudnienia wynosiła 41,5 i odpowiadała faktycznej liczbie etatów, na których zatrudnione były 42 osoby⁴ (odpowiednio: UW – 5 osób, UŻ – 3 osoby, UŻP – 9 osób, UŻW – 8 osób, UŻG – 7 osób, UŻS – 10 osób).

(dowód: akta kontroli str. 43)

Wszyscy pracownicy zatrudnieni w Pionie UWiUW spełniali wymagania określone w załączniku nr 2 (tabela stanowisk, zaszeregowania i wymagań kwalifikacyjnych) do Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w Jednostkach Gospodarki Wodnej państwowej sfery budżetowej, zawartego w dniu 4 kwietnia 2008 r. w Warszawie i wpisanego do rejestru ponadzakładowych Układów Zbiorowych Pracy w dniu 14 kwietnia 2008 r. (Karta Rejestru Układu U-CLXIX).

(dowód: akta kontroli str. 32-40)

Według dyrektora RZGW liczba etatów w komórkach RZGW odpowiedzialnych za prowadzenie spraw z zakresu budowy, modernizacji i utrzymania dróg wodnych śródlądowych nie była adekwatna do realizacji powierzonych im zadań, a przyczynę powyższego stanowił sukcesywny wzrost zadań dotyczących utrzymania wód i szlaków żeglownych wynikający m.in. obowiązków wynikających z uzgodnień między stroną polską i niemiecką, spełnienia wymogów formalno-prawnych przy realizacji inwestycji i utrzymania dróg wodnych oraz wdrażania nowych technologii pomiarowych.

(dowód: akta kontroli str. 331, 333-334)

Dyrektor RZGW Szczecin wnioskował do jednostek nadrzędnych o zwiększenie liczby etatów o 6 w 2003 r., o 10 w 2005 r., o 20 w 2006 r. i o 27 w 2013 r.

W odpowiedzi na ww. wnioski złożone przez RZGW liczba etatów została zwiększona o 3 w 2011 r. (z planowych 97 do 100).

(dowód: akta kontroli str. 42, 331, 333-334)

W okresie objętym kontrolą parametry eksploatacyjne dróg wodnych pozostających w zarządzie RZGW były sprawdzane przy użyciu 20 jednostek pływających⁵, z których 3 wyposażonych było w echosondę, radar, żuraw HDS i system GPS, 1 w echosondę, żuraw elektryczny i system GPS, 1 w echosondę, żuraw elektryczny i radar rzeczny, 3 w echosondę i żuraw rzeczny, 1 w echosondę i radar morski oraz 4 tylko w echosondę.

(dowód: akta kontroli str. 59-61)

Od 2011 r. RZGW realizuje projekt mający na celu wymianę starych jednostek pływających na nowoczesne statki w ramach projektu: „Zakup specjalistycznych jednostek pływających oraz specjalistycznego wyposażenia na potrzeby RZGW, niezbędnych do prac przy utrzymaniu śródlądowych dróg wodnych”. Projekt jest współfinansowany ze środków budżetu Państwa i budżetu Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. W związku z realizacją ww. projektu w IV kwartale 2012 r. RZGW otrzymał 3 nowe statki, 3 kolejne zestawy robocze (statki i barki) będą dostarczone w roku 2013, a wybrane statki z obecnie eksploatowanych w RZGW zostaną dosprzętowane tak aby po zakończeniu

³ poprzednio zarządzenia Dyrektora RZGW nr: 134/2010 z 31.12.2010 r. i nr 21/2011 z 23.05.2011 r.

⁴ UŻP oraz UŻW zatrudniają po 1 sprzątacze w wymiarze czasu pracy 0,75 etatu każda

⁵ 4 pchacze MR-165, 4 motorówki KS-100 i 1 M-180, 2 statków kontrolno-inspekcyjnych i 1 inspekcyjnego, 1 łodzi Colmet BO-09 i 6 z zaburtowymi silnikami

realizacji projektu flota rzeczna statków roboczych RZGW była właściwie przygotowana do realizacji zadań na nich ciążących.

(dowód: akta kontroli str. 332, 345-346)

Ustalone nieprawidłowości

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

1.2. Kontrola stanu dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego

Opis stanu faktycznego

Do wód śródlądowych żeglownych w obszarze działania RZGW należało:

- jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi,
- rzeka Odra od ujścia Nysy Łużyckiej do połączenia z rzeką Odrą Wschodnią, która przechodzi od przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami do jeziora Dąbie,
- rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami i przekopem Klucz –Ustowo łączącym rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią,
- rzeka Parnica i przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi.

Łączna długość dróg wodnych śródlądowych administrowanych przez RZGW wynosiła 278,4 km w tym: rzeki żeglowne uregulowane - 246,4km⁶, kanały - 17,5 km⁷, jeziora żeglowne - 14,5 km⁸.

(dowód: akta kontroli str. 109-111)

Bieżąca kontrola stanu technicznego dróg wodnych oraz oznakowania nawigacyjnego, pozostającego w administracji RZGW była prowadzona z wykorzystaniem jednostek pływających, które w okresie od 01.01.2011 r. do 30.06.2013 r. wypływały łącznie 1.582 razy (odpowiednio: 2011 r. – 668⁹, 2012 r. – 671¹⁰ i 2013 r. (do 30.06.) – 243¹¹). Jednostki wypływały głównie w celu: przeprowadzenia inspekcji poszczególnych odcinków dróg wodnych, wystawiania i zdejmowania pław oraz oznakowania nawigacyjnego, obkaszania znaków, sondowania i trałowania oraz usuwania przeszkód ze szlaku. Stwierdzone w trakcie przeprowadzonych kontroli nieprawidłowości były na bieżąco zgłaszane kierownictwu właściwego Nadzoru Wodnego UŻ, a interwencje podejmowane niezwłocznie.

(dowód: akta kontroli str. 62-89)

Analiza działań przeprowadzonych przez RZGW – Nadzór Szczecin w okresie od 01.01.2011 r. do 30.06.2013 r. m.in. na drogach wodnych o najwyższej klasie żeglowności Vb, wykazała że na ww. odcinkach kontrole bieżące zostały przeprowadzone 483 razy i dotyczyły:

- powierzchni wód (zanieczyszczenia i przeszkody nawigacyjne niesione w nurcie),
- dna rzeki i głębokość na szlaku (kontrola stanu – sondowanie i trałowanie),
- oznakowania pływającego (kontrola stanu i położenia),
- stanowisk sieciowych (oznakowanie, pozycje),
- oznakowania lądowego własnego i obcego (mosty, przejścia, nabrzeża),
- urządzeń i budowli wodnych, drzew, zakrzaczenia.

⁶ W tym w klasie Ia – 6,6 km, II – 75,2 km, III – 79,4 km, Vb- 85,2 km

⁷ W tym w klasie Ia – 2,1 km, Vb – 15,4 km

⁸ W tym w klasie Ia – 5 km, Vb – 9,5 km

⁹ W tym na odcinku rzek klasy II -160, III- 133, Vb – 277, wyłącznie do jazu - 98

¹⁰ W tym na odcinku rzek klasy II -167, III- 130, Vb – 268, wyłącznie do jazu - 106

¹¹ W tym na odcinku rzek klasy II -77, III- 28, Vb – 105, wyłącznie do jazu - 33

W trakcie przeprowadzonych kontroli podejmowane były działania bieżące (polegające m.in. na korekcie i naprawie znaków nawigacyjnych, usuwaniu niewielkich przeszkód nawigacyjnych, pomiarze uchybień w stanowiskach sieciowych) oraz działania wtórne na poziomie Nadzoru Wodnego (zgłoszenia konieczności: usunięcia dużych przeszkód nawigacyjnych, uzupełnienia braków w oznakowaniu nawigacyjnym, napraw uszkodzonych znaków nawigacyjnych) oraz Wydziału UŻ (zgłoszenia: uszkodzeń budowli hydrotechnicznych, braków w oświetleniu obcych obiektów).

(dowód: akta kontroli str. 90-108)

W okresie objętym kontrolą do Wydziału UŻ wpłynęło ogółem 37 zgłoszeń dotyczących głównie awarii oświetlenia nawigacyjnego i oświetlenia mostów oraz przeszkód nawigacyjnych na torze wodnym. Na podstawie ww. zgłoszeń podjęte zostały niezwłoczne interwencje.

(dowód: akta kontroli str. 62)

W związku z administrowaniem drogami wodnymi na odcinku granicznym z Niemcami, regulacje dotyczące utrzymania dróg wodnych dla żeglugi wynikają z:

- umowy z dnia 8 listopada 1991 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o żegludze śródlądowej,
- porozumienia administracyjnego z dnia 8 listopada 1995 r. o organizacji i współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu żeglugowego na wodach granicznych rz. Odry od km 542,4 do 704,1 i rz. Odry Zachodniej od km 0,0 do km 17,1.

Na podstawie ww. regulacji szczegółowy zakres czynności poszczególnych stron unormowany został dokumentem pn. „Instrukcja oznakowania szlaku żeglownego granicznego odcinka rzeki Odry od km 542,4 do km 704,1 oraz Odry Zachodniej od km 0,0 do km 17,1” z 6.12.2011 r., będącym zbiorem procedur obowiązujących w ramach utrzymania szlaku żeglownego. Procedury regulują m.in. kwestie: trałowania szlaku żeglownego czy nie ma na nim przeszkód podwodnych; sondowania jego rzeczywistej głębokości; oznakowania brzegowego i pływającego znakami nawigacyjnymi, regulacji dla warunków specjalnych (załodzenia, wysokich stanów wód, zamknięcia żeglugi) oraz zasady współpracy stron przy wzajemnej wymianie informacji.

Procedury określone na wodach granicznych RZGW stosowane były na pozostałych drogach wodnych pozostających w administracji RZGW na terenie kraju, tj. na odcinku od Widuchowej do granicy z wewnętrznymi wodami morskimi.

Dodatkowo RZGW Szczecin i Dyrekcja Wodno-Żeglugowa Wschód w Magdeburgu w roku 2003 uzgodniły dokument pn. „Wspólne uzgodnienie o organizacji, przeprowadzaniu i opracowywaniu sondowań cyklicznych na odcinku granicznym rzeki Odry od km 542,4 do km 704,1 oraz rzeki Odry Zachodniej od km 0,0 do km 17,1”, regulujący kwestię wykonywania sondowań cyklicznych, które służą do analizy wielkoobszarowych i długotrwałych zmian koryta rzeki i stanowią podstawę do przyszłego zapewnienia gwarancji bezpieczeństwa i łatwości ruchu statków na Odrze.

(dowód: akta kontroli str. 332, 346-348)

Ustalono nieprawidłowości

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

1.3. Ograniczenia w żegludze

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych¹² rzeki żeglowne uregulowane, pozostające w administracji RZGW zostały sklasyfikowane w zależności od parametrów eksploatacyjnych poszczególnych odcinków od II do Vb klasy drogi wodnej:

- II klasa drogi wodnej: rzeka Odra od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia rzeki Warty (km 542,4 – 617,6) – ogółem 75,2 km,
- III klasa drogi wodnej: rzeka Odra od ujścia rzeki Warty do miejscowości Ognica (km 617,6 – 697,0),
- Vb klasa drogi wodnej: rzeka Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (km 697,0 – 741,6) oraz rzeka Odra Zachodnia od jazu w m. Widuchowa (km 704,1 rz. Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (km 0,0 – 36,55).

(dowód: akta kontroli str. 109)

Długotrwałe ograniczenia parametrów dróg wodnych administrowanych przez RZGW zostały wprowadzone z dniem 1 lipca 2004 r. na podstawie zarządzenia Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie z dnia 7 czerwca 2004 r. w sprawie przepisów prawa miejscowego na śródlądowych drogach wodnych¹³.

Ww. ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych dotyczyły m.in.:

- 1) zmniejszenia szerokości szlaku z 30 m do 25 m dla odcinka rzeki Odry od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia rzeki Warty oraz wprowadzenia zmiennej głębokości tranzytowej przy moście kolejowym w Kostrzynie nad Odrą,
- 2) zmniejszenia szerokości szlaku z 50 m: do 35 m, a nawet do 13÷10 m przy mostach na odcinku rzeki Odry Zachodniej od jazu w m. Widuchowa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, rzeki Odry od m. Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i rzeki Regalicy do ujścia do jeziora Dąbie, rzeki Parnicy i Przekopu Parnickiego od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi oraz ograniczenia minimalnego prześwitu pod mostami na tych odcinkach,
- 3) zmniejszenia głębokości tranzytowej z 2,8 m do 2,5 m dla jeziora Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi oraz dla przekopu Klucz – Ustowo łączącego rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią.

(dowód: akta kontroli str. 403-412)

Wprowadzone ograniczenia na drogach wodnych wynikały przede wszystkim z:

- niedostosowania parametrów technicznych do wymogów klasyfikacyjnych drogi wodnej (prześwit pionowy) i parametrów eksploatacyjnych (szerokość szlaku żeglownego) istniejących mostów kolejowych i drogowych krzyżujących się z drogami wodnymi,
- zbyt małych głębokości tranzytowych, nie gwarantujących w ciągu roku (w okresie 240 dni w roku) zapewnienia wymaganej wartości dla klasy drogi wodnej (szczególnie lata suche oraz na niektórych odcinkach umiarkowane).

(dowód: akta kontroli str. 325)

W celu likwidacji ww. ograniczeń RZGW prowadził działania polegające m. in. na:

- 1) określeniu warunków realizacji projektów technicznych gwarantujących zniesienie istniejących ograniczeń żeglugowych¹⁴ przy planowanej budowie

¹² Dz. U. Nr 77, poz. 695

¹³ Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 41, poz. 785

¹⁴ w przypadku mostów nie spełniających minimalnych parametrów klasy drogi wodnej

mostu drogowego w km 14,65 rz. Odry Zachodniej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120 na odcinku Gryfino–Mescherin (RFN), mostu pieszo-drogowego na kanale Odyńca w Szczecinie oraz mostu drogowego na Odrze w Kostrzynie nad Odrą,

- 2) uzyskanie zapewnienia Spółki PKP-PLK, że most kolejowy w km 733,7 rzeki Regalicy będzie elementem przebudowy magistrali kolejowej CE-59 (Szczecin-Wrocław)¹⁵,
- 3) wnoszeniu uwag do dokumentów planistycznych strategicznych m.in. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (miejskie i wojewódzkie), strategii rozwoju (miasta Szczecina, Województwa Zachodniopomorskiego), studia i koncepcji (np. Studium Integracji Przestrzennej Polskiej Części Pogranicza Polski i Niemiec),
- 4) likwidacji istniejących ograniczeń parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, poprzez prowadzenie działań własnych m.in.:
 - usunięcie 870 szt. drzew oraz 224 m² krzewów na terenie gminy Widuchowa, Gryfino, Kołbaskowo w ramach przygotowania zadania „Ubezpieczenie prawego (wschodniego) brzegu rz. Odry Zachodniej w km 0,0-29,5 km;
 - przebudowy starych przejść żeglownych (dalby i prowadnice) pod dwoma kluczowymi mostami kolejowymi (w km 35,59 rz. Odry Zachodniej i w km 733,7 rz. Regalicy) oraz pod jednym mostem drogowym (km 35,95 rz. Odrze Zachodniej).

(dowód: akta kontroli str. 335-336)

Czasowe ograniczenia i utrudnienia ruchu żeglugowego na wodach śródlądowych administrowanych przez RZGW w okresie objętym kontrolą wynosiły:

- od 25 do 88 dni w ciągu 2011 roku¹⁶,
- od 36 do 72 dni w ciągu 2012 roku¹⁷,
- od 14 do 93 dni w ciągu 2013 roku (do 30.06)¹⁸.

(dowód: akta kontroli str. 112)

Głównymi przyczynami ww. ograniczeń i utrudnień były m.in.: zalodzenia dróg wodnych i przekroczenia stanów wód; awarie na szlakach żeglownych jednostek pływających; prace regulacyjne, remontowe i utrzymaniowe prowadzone przez RZGW i przez inne podmioty utrzymujące własną infrastrukturę (właściciele nabrzeży, mostów, linii przesyłowych krzyżujących się z drogami wodnymi).

(dowód: akta kontroli str. 324)

Zgodnie z art. 43 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej¹⁹ informacje o ograniczeniach żeglugi podawane były przez RZGW za pomocą: telegazety TVP Info Szczecin²⁰, zamieszczane na stronie internetowej RZGW²¹ oraz rozsyłane email'em lub faksem do użytkowników dróg wodnych²².

(dowód: akta kontroli str. 324)

¹⁵ Most jest głównym i kluczowym utrudnieniem dla transportu wodnego śródlądowego w bezpośrednim sąsiedztwie szczecińskiego portu morskiego oraz stanowi bardzo poważne utrudnienie w prowadzeniu ochrony przeciwlodowej przy użyciu lodolamaczy

¹⁶ 62 dni na Odrze w km 542,4 – 704,1, 60 dni na Odrze Wschodniej w km 704,1 – 730,5, 25 dni na Regalicy w km 730,5 – 739,6 oraz Przekopie Klucz-Ustowo, 88 dni na Regalicy w km 739,9 – 741,6, 48 dni na Odrze Zachodniej w km 0,0 – 17,1, 30 dni na Odrze Zachodniej w km 17,1 – 36,5, 88 dni na jeziorze Dąbie.

¹⁷ 57 dni na Odrze w km 542,4 – 704,1, 43 dni na Odrze w km 704,1 – 730,5, 36 dni na Regalicy w km 730,5 – 741,6 oraz Przekopie Klucz-Ustowo, 57 dni na Odrze Zachodniej w km 0,0 – 3,0, 56 dni na Odrze Zachodniej w km 3,0 – 17,1, 50 dni na Odrze Zachodniej w km 17,1 – 36,5, 72 dni na jeziorze Dąbie.

¹⁸ 44 dni na Odrze w km 542,4 – 617,6, 42 dni na Odrze w km 617,6 – 730,5, 14 dni na Regalicy w km 730,5 – 739,6 oraz Przekopie Klucz-Ustowo, 38 dni na Odrze Zachodniej w km 0,0 – 3,0, 18 dni na Odrze Zachodniej w km 3,0 – 17,1, 19 dni na Odrze Zachodniej w km 17,1 – 36,5, 93 dni na jeziorze Dąbie

¹⁹ Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm.

²⁰ Informacja nawigacyjna

²¹ Informacja nawigacyjna, komunikaty nawigacyjne i lodowe, informator nawigacyjny

²² Komunikaty nawigacyjne

W latach 2011-2013 RZGW nie wykonywało opracowań w zakresie analiz parametrów techniczno- eksploatacyjnych dróg wodnych.

(dowód: akta kontroli str. 331, 343)

W sprawie analiz parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg wodnych Andrzej Kreft – Dyrektor RZGW wyjaśnił, że wykonywanie takich analiz nie było konieczne, gdyż: „Problematyka lokalizacji miejsc limitujących głębokości tranzytowe na Odrze jest aktualna od lat i została zdiagnozowana w wielu wcześniej wykonywanych analizach. (...) W roku 2009 powstała polsko-niemiecka grupa projektowa ds. aktualizacji koncepcji regulacji cieku Odry granicznej, w której skład weszli również pracownicy RZGW Szczecin. Zadaniem grupy jest wypracowanie koncepcji regulacji, tak aby jej realizacja wpłynęła na poprawę przepływu wód i zapewnienie na odcinku granicznym rz. Odry głębokości minimum 180 cm, niezbędnej dla skutecznej pracy lodołamaczy, ograniczając ryzyko wystąpienia powodzi zatorowych, a tym samym poprawy warunków nawigacyjnych. W chwili obecnej nad badaniami modelowymi na modelu rz. Odry pracuje Federalny Instytut Budownictwa Wodnego w Karlsruhe (BAW). Strona niemiecka zleciła BAW wykonanie badań i zgodnie z ustalonymi na bieżąco terminami BAW informuje strony grupy o wynikach prowadzonych badań. (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 341, 343)

RZGW nie wnioskował o zmiany przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych w zakresie zmiany długości dróg wodnych w poszczególnych klasach.

(dowód: akta kontroli str. 331, 344)

Ustalone nieprawidłowości

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

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

Opis stanu faktycznego

Nadzór nad obowiązkiem oznakowania nawigacyjnego przez administratorów portów rzecznych, urządzeń, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogami wodnymi RZGW sprawował poprzez:

- weryfikację wniosków składanych przez inwestorów, bądź właścicieli istniejących obiektów przy wystawianiu, zmianie lub modernizacji oznakowania oraz wniosków o zawarcie umów na użytkowanie gruntów Skarbu Państwa pokrytych wodami,
- podejmowanie interwencji własnych wynikających z braku oznakowania lub jego nieprawidłowego funkcjonowania, ujawnionych na podstawie prowadzonych na bieżąco przez służby nadzorów wodnych inspekcji administrowanych dróg wodnych, o których każdorazowo informowany jest Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

(dowód: akta kontroli str. 332, 348)

Przy uzgadnianiu tego typu oznakowania RZGW sprawdzał:

- 1) zgodność stosowanych znaków nawigacyjnych z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych²³ oraz zarządzeniami Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej: z dnia 7 czerwca 2004 r. w sprawie

²³ Dz. U. Nr 212, poz. 2072

przepisów prawa miejscowego na śródlądowych drogach wodnych oraz z dnia 4 grudnia 2009 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach granicznych rzeki Odry, rzeki Odry Zachodniej i rzeki Nysy Łużyckiej²⁴,

- 2) wpływ oznakowania na szlak żeglowny,
- 3) zgodność oznakowania z zawartymi umowami na użytkowanie gruntu Skarbu Państwa pokrytego wodą, w sytuacjach gdy była taka zależność.

(dowód: akta kontroli str. 332, 348-349)

W kwestii nadzoru Andrzej Kreft wyjaśnił : „Obecnie wszystkie użytkowane mosty, porty i nabrzeża na obszarze działania RZGW Szczecin są oznakowane przez ich właścicieli. Na bieżąco prowadzone są ustalenia w zakresie nieprawidłowości m.in. w zakresie niewłaściwego oznakowania mostów czy nabrzeży, o których każdorazowo informowany jest Urząd Żeglugi Śródlądowej”.

(dowód: akta kontroli str. 349)

Ustalono nieprawidłowości

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

1.5. Realizacja zadań inwestycyjnych dotyczących dróg wodnych

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą RZGW zrealizował ogółem 5 zadań inwestycyjnych dotyczących dróg wodnych za kwotę łączną 7.331.728,69 zł²⁵ (w tym: 4.045.058,80 zł w 2011 r. – i 3.286.669,89 zł w 2012 r.) oraz zlecił opracowanie dokumentacji projektowej dla 4 zadań inwestycyjnych²⁶ na łączną kwotę 663.541,90 zł (w tym: 176.751,00 zł w 2011 r. i 486.790,90 zł w 2012 r.).

Inwestycje powyższe dotyczyły:

- 1) ubezpieczenia wschodniego brzegu rzeki Odry Zachodniej w km 0,0-29,5,
- 2) przebudowy przejścia żeglownego w moście kolejowym zwodzonym na rzece Regalicy w km 733,7,
- 3) przebudowy nabrzeża rzeki Odra w km 697,1 w miejscowości Ognica,
- 4) przebudowy przejścia żeglownego dla Mostu Długiego w Szczecinie na rzece Odra Zachodnia w km 35,95,
- 5) przebudowy budowli specjalnej „Gryfino” na lewym i prawym brzegu rzeki Odry Wschodniej w km 717,99,
- 6) opracowania dokumentacji projektowej 4 zadań pn.: „Wykonanie umocnienia w linii zabudowy regulacyjnej i międzywala w rejonie m. Cedynia”, „Wykonanie ubezpieczenia prawego brzegu na odcinku rzeki Odry w km 723,95 – 724,5”, „Wykonanie ubezpieczenia zniszczonego brzegu kanału Piasek na długości ok. 700 m” oraz „Modernizacja szlaku żeglownego na Odrze swobodnie płynącej w celu zapewnienia zimowego lodołamania rejon m. Reitwein, rz. Odra w km 604,0 – 605,0.

(dowód: akta kontroli str. 118-122, 284-291, 298-307, 313-320)

Kontrolą objęto realizację 3 inwestycji o łącznej wartości 6.517.412,61 zł²⁷ (89 % ogólnej wartości wykonanych inwestycji²⁸) dotyczących:

- 1) przebudowy przejścia żeglownego w moście kolejowym zwodzonym na rzece Regalicy o wartości 4.145.162,37 zł,

²⁴ Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 94, poz. 2704

²⁵ w kosztach inwestycji ujęte zostały również koszty nadzoru nad ich wykonaniem oraz koszt opracowania dokumentacji

²⁶ w tym wykonanie aktualizacji cenowej kosztorysów inwestorskich dla 4 odcinków ubezpieczenia prawego brzegu rzeki Odry Zachodniej w km 0,0 – 29,5

²⁷ wartość umów zawartych z wykonawcami inwestycji (bez kosztów nadzoru nad ich realizacją)

²⁸ dotyczy inwestycji zrealizowanych kompleksowo z wyłączeniem kosztów dotyczących wykonania dokumentacji projektowej

- 2) przebudowy przejścia żeglownego dla Mostu Długiego w Szczecinie na rzece Odrze Zachodniej o wartości 1.845.875 zł,
- 3) ubezpieczenia wschodniego brzegu rzeki Odra Zachodnia o wartości 526.375,24 zł.

Zadania przebudowy przejścia żeglownego dla mostu Długiego oraz ubezpieczenia prawego brzegu rzeki Odry Zachodniej zostały wykonane w terminach i za kwoty wynikające z zawartych umów, a przy ich odbiorze nie stwierdzono żadnych wad lub usterek.

(dowód: akta kontroli str. 123-125)

Zadanie inwestycyjne²⁹ dotyczące przebudowy przejścia żeglownego w moście kolejowym zwodzonym na rzece Regalicy zrealizowano 26 dni³⁰ po terminie wynikającym z zawartej umowy. W trakcie odbioru robót w dniu 8.02.2012 r. przedstawiciele RZGW stwierdzili ponadto usterki w wykonaniu przedmiotu umowy dla których usunięcia został wyznaczony termin do 15.02.2012 r.

Ze względu na warunki hydrometeorologiczne uniemożliwiające wykonywanie prac i zakaz żeglugi RZGW wyraziło zgodę na przesunięcie terminu wykonania prac związanych z usunięciem usterek. Roboty usterkowe zostały zgłoszone do odbioru 30.05.2012 r., tj. 14 dni po zaistnieniu warunków hydrometeorologicznych umożliwiających ich usunięcie, zaś protokół odbioru robót usterkowych podpisano w dniu 12.06.2012 r. W protokole została zamieszczona adnotacja o nie zrealizowaniu umowy w całości z uwagi na nierozliczenie przez wykonawcę całości złomu pochodzącego z robót rozbiórkowych (ok. 100 ton). Ostateczny protokół odbioru końcowego robót został podpisany w dniu 12.07.2012 r. po rozliczeniu złomu.

(dowód: akta kontroli str. 123-134)

W związku z realizacją ww. inwestycji Wykonawca został obciążony karą umowną w łącznej wysokości 255.138,44 zł (w tym: 201.018,22 zł z tytułu nieterminowej realizacji przedmiotu umowy oraz 54.120,22 zł z tytułu nieterminowego usunięcia wad w przedmiocie umowy). Przedmiotowa należność wpłynęła na rachunek RZGW w dniu 21.08.2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 123-134)

Ustalone nieprawidłowości

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

1.6. Kontrole stanu technicznego obiektów infrastruktury transportu wodnego

Opis stanu faktycznego

Wg ewidencji księgowej RZGW (stan na 31.12.2012 r.) do obiektów infrastruktury transportu wodnego pozostających w administracji RZGW należało:

- 12 nabrzeży³¹ o łącznej wartości 2.333.334,77 zł
- 55 dalb cumowniczych³² o łącznej wartości 952.885,34 zł,
- 3 pomosty³³ o łącznej wartości 143.824,27 zł,

²⁹ Zgłoszenie przez Wykonawcę gotowości do odbioru

³⁰ Liczba dni wyliczona jako różnica pomiędzy pierwotnym terminem wykonania zadania wynikającym z umowy zawartej z wykonawcą (9.12.2011 r.), przedłużonym o 14 dni (do 23.12.11 r.) z uwagi na konieczność realizacji robót dodatkowych oraz datą zgłoszenia przez Wykonawcę gotowości odbioru robót

³¹ nabrzeża: 1) przeładunkowe na Odrze w miejscowości Urad, 2) postojowe niskie, wysokie i niskie w basenie Nadzoru Wodnego Słubice, 3) postojowe niskie, wysokie w Nadzorze Wodnym Gozdowice, 4) na Odrze w km 690,5, 5) postojowo-przeładunkowe w miejscowości Ognica, 6) niskie, wysokie i garaż wodny w Nadzorze Wodnym Widuchowa, 7) nabrzeże wysokie i niskie w miejscowości Widuchowa, 8) postojowe dla jednostek pływających w miejscowości Gryfino, 9) postojowe w Nadzorze Wodnym Szczecin, 10) 2 nabrzeża w basenie postojowym w Nadzorze Wodnym Szczecin, 11) nabrzeże na jeziorze Dąbie

³² W tym: 14 na Odrze Zachodniej w Gryfinie, 2 przy nabrzeżu wysokim na Odrze w Widuchowej, 3 na Odrze Zachodniej w rejonie wyspy Zielonej, 8 na Odrze Zachodniej w rejonie Wyspy Jaskółczej, 6 na Odrze Zachodniej w rejonie Mostu Długiego, 16 na Regalicy przy przejściu żeglownym pod mostem kolejowym w Szczecinie, 6 na Regalicy w rejonie Mostu Kolejowego

- jaz na Odrze Zachodniej o wartości 2.583.688,80 zł,
- 2 śluzy³⁴ o łącznej wartości 536.720,05 zł,
- wał kierujący na Odrze w km 584,1 o wartości 291.806,83 zł,
- 1 basen postojowy w Nadzorze Wodnym Słubice o wartości 551.114,08 zł,
- 1 przejście żeglowne pod mostem kolejowym w Szczecinie o wartości 9.807.876,48 zł.

(dowód: akta kontroli str. 135)

Zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane³⁵ w badanym okresie we wszystkich obiektach zostały przeprowadzone kontrole coroczne i pięcioletnie. Z kontroli zostały sporządzone protokoły pokontrolne

(dowód: akta kontroli str. 137-186)

Ustalone nieprawidłowości

W przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nieuwjęciu w ewidencji księgowej 4 dalb cumowniczych przy lewym brzegu Odry Zachodniej w km 33,9-34,25.

Kontrole okresowe o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 prawa budowlanego zostały przeprowadzone dla 59 dalb cumowniczych, w tym dla 4 dalb cumowniczych przy lewym brzegu w km 33,9-34,25 Odry Zachodniej w rejonie Gazowni³⁶, które nie były ujęte w ewidencji księgowej RZGW.

(dowód: akta kontroli str. 137-143)

Przedmiotowe 4 dalby zostały wykonane w 1974 roku przez PBH „Odra 2” Zarząd Budowlany w Szczecinie na zlecenie ZARO Wrocław. Książka obiektu dla ww. dalb została założona od 1999 roku.

(dowód: akta kontroli str. 189, 192-196)

W myśl art. 24 ust. 2 ustawy o rachunkowości księgi rachunkowe uznaje się za rzetelne, jeżeli dokonane w nich zapisy odzwierciedlają stan rzeczywisty.

Pracownik Wydziału Utrzymania Wód RZFW na podstawie protokołu odbioru nr 4/74 z dnia 31.10.1974 r. określił wartość ww. 4 dalb cumowniczych w rejonie Gazowni przy lewym brzegu rzeki Odry Zachodniej km 33,9 – 34,25 na kwotę 583.148,20 zł³⁷

(dowód: akta kontroli str. 191)

OT nr 1/2013 w sprawie przyjęcia ww. środka trwałego do ewidencji środków trwałych RZGW zostało wystawione 9.07.2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 190)

W sprawie nie ujęcia ww. dalb w ewidencji środków trwałych kierownik Wydziału Utrzymania Wód – Agnieszka Dynia – wyjaśniła, cyt. „(...) Różnica w ilości dalb wynika najprawdopodobniej z zaszłości i błędu jaki się pojawił podczas szacunków majątku skarbu państwa. Takie szacowanie było wykonywane najprawdopodobniej już w latach 80 – tych (...)”.

(dowód: akta kontroli str. 187-188)

Natomiast Andrzej Kreft – Dyrektor RZGW wyjaśnił, cyt. „Różnica w ilości dalb wynika najprawdopodobniej z zaszłości i błędu jaki się pojawił podczas szacunków majątku Skarbu Państwa. Takie szacowanie było wykonywane najprawdopodobniej jeszcze w latach 80 – tych. Przeglądy roczne i pięcioletnie dla tych dalb były wykonywane, ponieważ w 1999 r. zostały założone książki obiektu i zgodnie ze znajdującymi się w Wydziale UW książkami kontynuowano te przeglądy. W związku z tym, iż w trakcie trwania kontroli wyszły powyższe nieścisłości, zostały podjęte

³³ Na Odrze Zachodniej w km: 14,24, 14,4, 14,5

³⁴ Na Odrze Zachodniej w km 8,5 oraz na Odrze w km 710,65

³⁵ Dz. U z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm. –dalej „prawo budowlane”

³⁶ kontrole roczne: w dniach 26.05.2011 r. i 6.09.2012 r. oraz kontrola 5-letnia październik 2011 r.

³⁷ Wartość 4 dalb przed denominacją

działania celem ich wyjaśnienia i naprawienia. Do księgowości zostały złożone OT z prośbą o wciągnięcie przedmiotowych dalb na ewidencję środków trwałych”.

(dowód: akta kontroli str. 351, 356)

Do zakończenia czynności kontrolnych w jednostce nie wprowadzono ww. dalb do ewidencji księgowej RZGW.

1.7. Działalność Regionalnej Rady Gospodarki Wodnej w zakresie spraw dotyczących dróg wodnych śródlądowych

Opis stanu faktycznego

W okresie od 01.01.2011 r. do 30.06.2013 r. odbyły się 3 posiedzenia Rady Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego (dalej Rada) jedno w 2011 r. oraz dwa w 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 198)

Uchwałą nr 1/2011 Rady z dnia 2 września 2011 r. Dyrektor RZGW, uzyskał poparcie dla działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa powodziowego na rzece Odrze w zakresie:

- realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie dwóch specjalistycznych statków (lodołamaczy) do prowadzenia czynnej osłony przeciwlodowej,
- podpisania polsko-niemieckiej umowy dotyczącej wspólnych działań mających na celu poprawę sytuacji na drogach wodnych na pograniczu Polski i Niemiec,
- zawarcia porozumienia z Urzędem Morskim w Szczecinie o skierowaniu na wewnętrzne wody morskie lodołamaczy będących w dyspozycji RZGW w razie zagrożenia powodziowego na Odrze spowodowanego zatorami lodowymi.

(dowód: akta kontroli str. 198)

Ustalone nieprawidłowości

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

1.8. Realizacja przez RZGW współpracy granicznej ze stroną niemiecką w zakresie żeglugi na wodach granicznych

Opis stanu faktycznego

1.8.1. Zgodnie z umową z 8 listopada 1991 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o żegludze śródlądowej do zadań RZGW należało m. in. utrzymanie granicznego odcinka rzeki Odry od km 542,4 do km 704,1 oraz Odra Zachodnia od km 0,0 do km 17,15.

W ww. zakresie RZGW współpracował z administracją niemiecką na szczeblu federalnym, tj. z Urzędem Wodno-Żeglugowym w Eberswalde oraz z Dyrekcją Wodno-Żeglugową Wschód w Magdeburgu.

W okresie objętym kontrolą bezpośrednia współpraca z niemiecką administracją rzeki Odry obejmowała m.in.:

- wymianę informacji w zakresie warunków: hydrologicznych, meteorologicznych i nawigacyjnych, występującego zalodzenia i zagrożenia powodziowego,
- utrzymanie szlaków żeglugowych, w tym wystawianie i zdejmowanie oznakowania nawigacyjnego, trałowanie, sondowanie itp., wymianę informacji o warunkach nawigacyjnych,
- uzgadnianie działań w zakresie utrzymania szlaków żeglugowych,
- jednoczesne wspólne zamykanie i otwieranie żeglugi dziennej i całodobowej na poszczególnych odcinkach Odry granicznej,
- prowadzenie wspólnej akcji lodołamania na granicznym odcinku Odry.

(dowód: akta kontroli str. 199, 213)

W okresie od 01.01.2011 r. do 30.06.2013 r. w ramach bezpośredniej współpracy z Urzędem Wodno-Żeglugowym w Eberswalde odbyło się 5 narad (po 2 w latach 2011 i 2012 oraz 1 w roku 2013), których przedmiotem była m.in. ocena minionego sezonu zimowego i akcji lodołamania, stanu przygotowania do rozpoczęcia sezonu letniego, spraw bieżących związanych z realizacją uzgodnień między stronami.

(dowód: akta kontroli str. 199-200, 213-214, 227-231)

W okresie objętym kontrolą w ramach współpracy z Dyrekcją Wodno-Żeglugową Wschód w Magdeburgu wykonywane były prace w ramach grupy roboczej do spraw "Modyfikacji istniejącego systemu zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry", w tym m.in. w zakresie wypracowania i uzgodnienia wspólnej koncepcji:

- modyfikacji istniejącego systemu zabudowy regulacyjnej wraz z opracowaniem zakresu i harmonogramu realizacji powyższych prac,
- połączenia portu w Schwedt z Morzem Bałtyckim w celu umożliwienia żeglugi statkami oraz pogłębienia szlaku żeglownego przez jezioro Dąbie.

W związku z realizacją ww. zadań w latach 2011 - 2013 grupa robocza odbyła 8 narad (po 3 w 2011 r. i 2012 r. i 2 w 2013 r.). Projekt realizowany był zgodnie ze zaktualizowanym harmonogramem, przedłożenie raportu końcowego zaplanowano we wrześniu 2013 r., a ostateczne zakończenie projektu na listopad 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 201-203, 214-217, 275-280)

1.8.2. W myśl postanowień umowy z dnia 19 maja 1992 r. zawartej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych", realizacja zadań w zakresie zagwarantowania racjonalnego zagospodarowania i ochrony wód granicznych, poprawy ich jakości oraz zachowania ekosystemów i ich restytuowania prowadzona była poprzez aktywne uczestnictwo przedstawicieli RZGW w pracach trzech z pięciu grup roboczych: W2 "Ochrona Wód", W4 "Utrzymanie" oraz W5 "Planowanie", których działania prowadzone były z podziałem na: 1) odcinek graniczny Nysy Łużyckiej, 2) odcinek graniczny Odry i Odry Zachodniej, 3) wody graniczne Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

(dowód: akta kontroli str. 203, 217)

W okresie objętym kontrolą ww. grupy robocze odbyły łącznie 9 narad w tym grupa W2 – 3 narady (12-14.04.2011 r., 02-04.04.2012 r., 19-20.03.2013 r.), grupa W4 – 3 narady (05-06.05.2011 r., 15-16.05.2012 r. i 23-24.05.2013 r.) oraz grupa W5 – 3 narady (28-29.11.2011 r., 16-17.04.2012 r. i 16-17.04.2013 r.).

(dowód: akta kontroli str. 203-205, 217-219, 232-274)

W ramach współpracy granicznej ze stroną niemiecką przedstawiciel RZGW uczestniczył w pracach polsko-niemieckiej Grupy Roboczej do spraw Bezpieczeństwa Ruchu Żeglugowego na wodach granicznych wchodzącej w skład Komisji Mieszanej. W ramach grupy omawiane i uzgadniane były: 1) zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa i łatwości ruchu żeglugowego na wodach granicznych, a także ujednolicenia przepisów i wypracowania wspólnych standardów w tym zakresie (m. in. tematyka wzajemnego uznawania dokumentów statkowych oraz dokumentów kwalifikacyjnych załóg statków w aspekcie obowiązujących rezolucji i dyrektyw Unii Europejskiej i powszechnie stosowanej praktyki: żeglarskiej książeczki pracy, polskiej książki kontrolnej oleju, dokumentów dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych (ADN), świadectwa operatora radarowego), 2) wzajemne doświadczenia dotyczące stosowania Dyrektywy 2006/87/WE (dokonywanie zmian w świadectwach wspólnotowych, współpraca pomiędzy komisjami inspekcyjnymi, stosowanie jednolitego europejskiego numeru

identyfikacyjnego statku (ENI) i oznakowanie statków żeglugi śródlądowej), 3) problematyka dopuszczania promów do żeglugi na wodach granicznych, 4) tematyka budowy systemu zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na granicznym odcinku rzeki Odry, 5) kwestie związane ze wznowieniem prac nad Umową między Rządem RP a Rządem RFN o realizacji zadań żeglugowo-policyjnych na wodach granicznych Odry, Odry Zachodniej i Nysy Łużyckiej. W okresie objętym kontrolą ww. zagadnienia omawiane były na XXII posiedzeniu Grupy Roboczej w dniach 26-27.09.2011 roku w Gdańsku³⁸.

(dowód: akta kontroli str. 203, 219)

Ustalono nieprawidłowości

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

Ocena
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność RZGW w obszarze utrzymania i stanu technicznego dróg wodnych śródlądowych, pomimo stwierdzonej nieprawidłowości dotyczącej braku w ewidencji księgowej RZGW 4 dałb cumowniczych, co było niezgodne z zasadą rzetelności ksiąg rachunkowych wyrażoną w art. 24 ust. 2 ustawy o rachunkowości.

2. Pozyskiwanie i wykorzystanie środków na finansowanie dróg wodnych

Opis stanu faktycznego

2.1. Plany i wydatki na utrzymanie i modernizację dróg wodnych

W okresie objętym kontrolą RZGW wnioskował do Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej (dalej KZGW) o przyznanie środków na utrzymanie i modernizację dróg wodnych w łącznej kwocie 71.592 tys. zł w tym z:

- rezerwy celowej – „Program dla Odry – 2006” w wysokości 36.862 tys. zł (14.200 tys. zł w 2011 r., 6.100 tys. zł w 2012 r., 16.562 tys. zł w 2013 r.)³⁹,
- rezerwy celowej – przeciwdziałanie i usuwanie skutków klęsk żywiołowych w wysokości 23.630 tys. zł (1.510 tys. zł w 2011 r. i 22.120 tys. zł w 2012 r.)⁴⁰,

³⁸ W 2012 roku nie przeprowadzono, na prośbę strony niemieckiej, planowanego na jesieni posiedzenia Grupy. Przyczynę tego stanowi wprowadzana właśnie reforma administracji wodno-żeglugowej w RFN.

³⁹ Na realizację zadań: 1) remont nabrzeża postojowo-przeładunkowego rz. Odra km 697,1 m. Ognica - 500 tys. zł w 2011 r., 2) Ubezpieczenie prawego (wschodniego) brzegu rz. Odry Zachodniej w km 0,0-29,5 – 4.300 tys. zł (w tym: 1 500 tys. zł w 2011 r., 1.400 tys. zł w 2012 r. i 1.400 tys. zł w 2013 r.), 3) Poprawa odpływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie – 5.000 tys. zł w 2011 r., 4) Aktualizacja koncepcji regulacji Odry granicznej -250 tys. zł w 2011 r., 5) Przebudowa przejścia żeglownego w moście kolejowym zwodzonym na rz. Regalicy km 733,7 – 7.700 tys. zł (w tym :6 800 tys. zł w 2011 r., i 900 tys. zł w 2012), 6) Budowa miejsca postojowego rz. Odra km 645,4 rejon m. Gozdowice - 150 tys. zł w 2011 r., 7) Zabezpieczenie przejścia żeglownego pod Mostem Długim w Szczecinie na rzece Odrze Zachodniej km 35,95 - 1.980 tys. zł w 2012 r., 8) Wykonanie umocnienia w linii zabudowy regulacyjnej i międzywalu w rejonie m. Cedynia – 5.061 tys. zł (w tym: 220 tys. zł w 2012 r. i 4.841 tys. zł w 2013 r.), 9) Wykonanie ubezpieczenia brzegu kanału Piasek w rejonie m. Piasek na długości około 700 m – 5.861 tys. zł (w tym: 240 tys. zł w 2012 r. i 5.621 tys. zł w 2013), 10) Wykonanie ubezpieczenia prawego brzegu na odcinku rz. Odry w km 723,95-724,50 – 4.760 tys. zł (w tym 260 tys. zł w 2012 r. i 4.500 tys. zł w 2013 r.) 11) Modernizacja szlaku żeglownego na Odrze swobodnie płynącej w celu zapewnienie zimowego lodolamania: Rejon m. Reitwein, rz. Odra km 604,0-605,0 – 450 tys. zł (w tym: 250 tys. zł w 2012 r. i 200 tys. zł w 2013 r.), 12) Aktualizacja koncepcji regulacji Odry Granicznej -400 tys. zł w 2012 r.), 13) Wykonanie ubezpieczenia brzegu na rz. Odrze Wschodniej na wybranych odcinkach od węzła Widuchowa do Kanału Klucz-Ustowo (Skośnicy) - 300 tys. zł w 2012 r., 14) Poprawa przepływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie -150 tys. zł w 2012 r.

⁴⁰ Na realizację zadań: 1) Remont zabudowy regulacyjnej na rz. Odrze zniszczonej przez pochód lodów i powódź - 600 tys. zł w 2011 r., 2) Czyszczenie obszarów międzywali i wód będących w administracji RZGW Szczecin - 310 tys. zł w 2011 r., 3) Usuwanie skutków pochodu lodu i powodzi na rz. Odrze w obszarze działania RZGW Szczecin 600 tys. zł w 2011 r., 4) Remont uszkodzonej przez powódź zabudowy rzek i potoków w tym budowli regulacyjnych - 1.500 tys. zł w 2012 r., 5) Przywrócenie właściwego przekroju koryt rzek i potoków zniszczonych w trakcie powodzi - udrożnienie oraz usunięcie powalonych drzew, zabezpieczenie brzegów 1.000 tys. zł w 2012 r., 6) Zabezpieczenie przejścia żeglownego pod Mostem Długim w Szczecinie na Odrze Zachodniej km 35,95 - 1.980 tys. zł w 2012 r., 7) Likwidacja szkód w zabudowie linii brzegowej i międzywalu w rejonie Cedyni - 5.120 tys. zł w 2012 r., 8) Ubezpieczenie zniszczonego prawego brzegu na odcinku rz. Odry w km 723,95 -724,5, - 6.600 tys. zł w 2012 r., 9) Wykonanie ubezpieczenia zniszczonego brzegu kanału Piasek w rejonie m. Piasek na długości około 700 m - 5.920 tys. zł w 2012 r.

– Funduszu Solidarności Europejskiej w wysokości 11.100 tys. zł: (2.400 tys. zł w 2011 r. i 8.700 tys. zł w 2012 r.)⁴¹.

(dowód: akta kontroli str. 338-342)

W latach 2011-2013 dla RZGW przyznane zostały środki finansowe w łącznej kwocie 21.652 tys. zł (tj. 30,2% wnioskowanych środków), które wydatkowano zgodnie z ich przeznaczeniem na:

- 1) z rezerwy celowej – „Program dla Odry – 2006” w wysokości 16.852 tys. zł (5.090 tys. zł w 2011 r., 5.250 tys. zł w 2012 r. i 6.512 tys. zł) na realizację:
 - przebudowy przejścia żeglownego w moście kolejowym zwodzonym na rz. Regalicy km 733,7 – 5.100 tys. zł,
 - ubezpieczenia prawego (wschodniego) brzegu rz. Odry Zachodniej w km 0,0-29,5 (dotyczy odcinków na których jest zniszczony brzeg) - 3.421 tys. zł,
 - umocnienia w linii zabudowy regulacyjnej i międzywalu w rejonie m. Cedynia – 5.201 tys. zł,
 - ubezpieczenia prawego brzegu na odcinku rz. Odry w km 723,95-724,5 – 360 tys. zł,
 - ubezpieczenie zniszczonego brzegu kanału Piasek w rejonie m. Piasek – 340 tys. zł,
 - zabezpieczenie przejścia żeglownego pod Mostem Długim w Szczecinie na rzece Odrze Zachodniej km 35,95 – 1.980 tys. zł,
 - modernizację szlaku żeglownego na Odrze swobodnie płynącej w celu zapewnienia zimowego lodołamania: Rejon m. Reitwein, rz. Odra km 604,0-605,0 – 450 tys. zł,
- 2) rezerwy celowej – przeciwdziałanie i usuwanie skutków klęsk żywiołowych w wysokości 3.000 tys. zł na realizację zadań:
 - remont zabudowy regulacyjnej na rz. Odrze zniszczonej przez pochód lodów i powódź - Przebudowa nabrzeża rz. Odra km 697,1 (brzeg prawy) m. Ognica – 440,1 tys. zł,
 - usunięcie z koryta rzeki Odry Zachodnia zniszczonych przez pochód lód pali drewnianych oraz dalb cumowniczych z pali drewnianych znajdujących się w rejonie Wyspy Krainka oraz przy prawym brzegu Wyspy Zielonej – 59,9 tys. zł,
 - remont zabudowy regulacyjnej na rz. Odrze zniszczonej przez pochód lodu i powódź – 1.500 tys. zł,
 - usunięcie drzew i krzewów powalonych przez pochody lodu znajdujących się na terenie będącym w administracji RZGW w Szczecinie – 1.000 tys. zł,
- 3) Funduszu Solidarności Unii Europejskiej – w wysokości 1.800 tys. zł na realizację zadań:
 - pogłębienie wejścia do portu w Nadzorze Wodnym Słubice – wykonanie robót podczyszczeniowych – 300 tys. zł,
 - uzupełnienie ubytku kamienia na budowach hydrotechnicznych oraz likwidacja wypłyceń na administrowanym odcinku rzeki Odry – 1.500 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 286-291, 300-307, 316-320, 338-342)

⁴¹ Na realizację zadań: 1) likwidacja szkód w linii zabudowy regulacyjnej i międzywalu w rejonie Cedyni - wykonanie remontu zniszczonej zabudowy regulacyjnej 800 tys. zł w 2011 r., 2) Ubezpieczenie zniszczonego prawego brzegu na odcinku rz. Odry w km 723,95-724,5 - wykonanie ubezpieczenia zniszczonego brzegu przez wody powodziowe - 400 tys. zł w 2011 r., 3) Remont zabudowy regulacyjnej na rz. Odrze zniszczonej przez pochód lodów i powódź - 800 tys. zł w 2011 r., 4) Ubezpieczenie brzegów rz. Odry - 400 tys. zł w 2011 r., 5) Uzupełnienie ubytku kamienia na budowach hydrotechnicznych na administrowanym odcinku rzeki Odry - 1.500 tys. zł w 2012 r., 6) Likwidacja szkód w zabudowie linii brzegowej i międzywalu w rejonie Cedyni -2.100 tys. zł w 2012 r., 7) Ubezpieczenie zniszczonego prawego brzegu na odcinku rz. Odry w km 723,95 -724,5 (m. Dębce) – 2.500 tys. zł w 2012 r., 8) Wykonanie ubezpieczenia zniszczonego brzegu kanału Piasek w rejonie m. Piasek na długości około 700 m – 2.600 tys. zł w 2012 r.

W okresie objętym kontrolą RZGW wnioskował ponadto do KZGW o wprowadzenie zmian w planach finansowych⁴² w odniesieniu do bieżących wydatków budżetowych dotyczących utrzymania i modernizacji dróg wodnych m.in.:

- w §4170 o 45.000,00 zł w 2011 r. na wykonaniem inwentaryzacji drzew i krzewów na prawym brzegu rzeki Odry w km 542,4-584,1,
- w §4210 o 300 tys. zł w 2011 r. i 188,2 tys. zł w 2012 r. na pokrycie zwiększonych wydatków na paliwo do jednostek pływających, odnowienia oznakowania nawigacyjnego, zakupu solarnych lamp nawigacyjnych i innych materiałów do oznakowania szlaków,
- w §4270 o 114 tys. zł w 2011 r. na wykonanie remontów klasowych taboru pływającego oraz remontu awaryjnego nabrzeża dla lodołamaczy,
- w §4300 o 1 tys. zł w 2011 r. i 123 tys. zł w 2012 r. na prace utrzymaniowe na rzece Myślaborce, wykonanie dokumentacji do udzielenia zamówień publicznych oraz wykonania kontroli okresowych budowli wodnych i regulacyjnych na rzece Odrze,
- w §6050 o 250 tys. zł w 2012 r. na odbudowę budowli (przymostka) na rzece Odrze w m.Gryfino.

(dowód: akta kontroli str. 361-401)

Podstawowe wydatki bieżące i inwestycyjne RZGW, dotyczące działań związanych z modernizacją i utrzymaniem dróg wodnych w okresie od 01.01.2011 r. do 30.06.2013 r. wyniosły 18.310.597,9 zł (odpowiednio: 1.242.792,02 i 4.426.306,34 zł w 2011 r., 1.051.097,47 zł i 10.991.216,29 zł w 2012 r. oraz 462.220,46 zł i 136.965,32 zł (do 30.06.2013 r.).

Główne grupy wydatków bieżących w ww. okresie dotyczyły m.in.:

- zakupu materiałów i wyposażenia (w tym m.in: paliwa do taboru pływającego samochodów oraz materiałów przeznaczonych na utrzymanie szlaku żeglugowego) – 550.154,73 zł⁴³ w 2011 r., 620.204,79 zł⁴⁴ w 2012 r. i 235.804,39 zł⁴⁵ w 2013 r. (do 30.06.)
- zakupu usług remontowych (w tym m.in: bieżących remontów motorówek i budowli wodnych) – 532.255,55 zł⁴⁶ w 2011 r., 167.830,47 zł⁴⁷ w 2012 r. i 117.613,06 zł⁴⁸ w 2013 r. (do 30.06.),
- zakupu usług pozostałych (w tym m.in. utrzymanie szlaku żeglugowego, przeglądy samochodów i taboru pływającego) – 54.603,57⁴⁹ zł w 2011 r., 64.296,02 zł⁵⁰ w 2012 r. i 25.848,4 zł⁵¹ w 2013 r. (do 30.06.),
- współpracy polsko-niemieckiej na Odrze granicznej⁵² – 8.423,67 zł w 2011 r., 25.714,66 zł w 2012 r. i 14.382,11 zł w 2013 r. (do 30.06.),
- wykonanie remontu budowli specjalnej, odbudowy dalby cumowniczej oraz usunięcia przeszkód 79.458 tys. zł w 2011 r. i 155.831,53 zł w 2012 r.,
- wykonania aktualizacji kosztorysów inwestorskich i dokumentacji projektowej planowanych inwestycji 68.572,50 zł w 2013 r.).

(dowód: akta kontroli str. 292-297, 308-312, 321-323)

⁴² W tym przesunięcia środków między paragrafami oraz zwiększenia kwot przyznanych środków w paragrafach

⁴³ 510.492,88 zł (zakup paliwa) i 39.661,85 zł (zakup materiałów różnych na utrzymanie szlaku żeglownego)

⁴⁴ 563.669,33 zł (zakup paliwa) i 56.535,46 zł (zakup materiałów różnych na utrzymanie szlaku żeglownego)

⁴⁵ 225.082,12 zł (zakup paliwa) i 10.722,27 zł (zakup materiałów różnych na utrzymanie szlaku żeglownego)

⁴⁶ 499.230,05 zł (remonty motorówek) i 33.025,5 zł (remonty budowli wodnych)

⁴⁷ 138.830,47 zł (remonty motorówek) i 29.000 zł (remonty budowli wodnych)

⁴⁸ 117.613,06 zł remonty motorówek

⁴⁹ 7.851,71 (utrzymanie szlaku żeglugowego) i 46.751,86 zł (przeglądy samochodów i sprzętu pływającego)

⁵⁰ 10.382,38 zł (utrzymanie szlaku żeglugowego) i 53.913,64 zł (przeglądy samochodów i sprzętu pływającego)

⁵¹ 6.868,81 zł (utrzymanie szlaku żeglugowego) i 18.979,59 zł (przeglądy samochodów i sprzętu pływającego)

⁵² Koszty zagranicznych podróży służbowych

Główne wydatki inwestycyjne dotyczyły:

- zadań dotyczących budowli regulacyjnych na Odrze swobodnie płynącej i w dorzeczu Warty – 3.838.008,55 zł w 2011 r. i 3.638.000,89 zł w 2012 r.,
- budowy 2 statków specjalistycznych – lodołamaczy – 1.570.650 zł w 2012 r. i 136.965,32 zł w 2013 r. (do 30.06.),
- zakupu sprzętu do jednostek pływających oraz wyposażenia na potrzeby RZGW, 39.272,89 zł w 2011 r. i 5.630.582,50 zł w 2012 r.,
- zakupu sprzętu specjalistycznego do akcji lodołamania oraz utrzymania brzegów rzek – 165.223,65 zł w 2011 r., 16.523 zł w 2012 r.,
- przebudowy nabrzeża na rz. Odrze w m. Ognica – 383.801,25 zł w 2011 r.,
- dokumentacji projektowej planowanej inwestycji 135.459,90 zł w 2012 r.,
(dowód: akta kontroli str. 292-297, 308-312, 321-323)

2.2. Opłaty za korzystanie z infrastruktury i dróg wodnych

RZGW nie realizował dochodów budżetowych z tytułu opłat wnoszonych za korzystanie z dróg wodnych o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 grudnia 2005 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni⁵³ oraz nie postulował zmiany stawek opłat za korzystanie z infrastruktury śródlądowego transportu wodnego.

(dowód: akta kontroli str. 285, 299, 314)

Ustalono nieprawidłowości

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

Ocena
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność jednostki w obszarze pozyskiwania i wykorzystania środków na utrzymanie i modernizację dróg wodnych.

3. Kontrola zarządcza oraz załatwianie skarg i wniosków w zakresie zagadnień dotyczących dróg wodnych

Opis stanu faktycznego

3.1. Kontrola i audyt wewnętrzny

Według regulaminów organizacyjnych⁵⁴ obowiązujących w okresie od 01.01.2011 do 30.06.2013 r., w strukturze organizacyjnej RZGW w zakresie kontroli wewnętrznej i audytu wyodrębnione było stanowisko ds. kontroli wewnętrznej (dalej „NAK”) w Pionie Administracyjno-Prawnym, do zadań którego należało opracowywanie planów kontroli wewnętrznej oraz badanie i ocena działalności RZGW na podstawie przeprowadzonych kontroli planowych, doraźnych i sprawdzających.

(dowód: akta kontroli str. 7-31)

RZGW w kontrolowanym okresie nie zatrudniał audytora wewnętrznego oraz nie miał obowiązku prowadzenia audytu wewnętrznego.

(dowód: akta kontroli str. 29-31, 290, 305, 351, 355)

W latach 2011-2013 (I półrocze) w RZGW nie były przeprowadzane kontrole wewnętrzne w zakresie zagadnień związanych z drogami wodnymi.

(dowód: akta kontroli str. 326-330, 350, 355)

⁵³ Dz. U. Nr 265, poz. 2226 ze zm.

⁵⁴ Wprowadzonych zarządzeniami Dyrektora RZGW nr 134/2010 z dnia 31.12.2010 r., nr 21/2011 z dnia 23.05.2011 r. i 84/2012 z dnia 28.09.2012 r.

3.2. Skargi i wnioski dotyczące utrzymania dróg wodnych i oznakowania nawigacyjnego

Do 30 września 2012 r. przyjmowanie, ewidencjonowanie oraz rozpatrywanie skarg i wniosków należało do zadań Wydziału Kontroli Gospodarowania Wodami (dalej „Wydział ZK”) z Pionu Zasobów Wodnych. Według zarządzenia nr 84/2012 Dyrektora RZGW z dnia 28 września 2012 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego RZGW - od dnia 1 października 2012 r. – zadanie rozpatrywania skarg przejął Wydział Organizacyjno-Prawny.

Zgodnie z wypracowaną procedurą wszystkie pisma przychodzące do RZGW stanowiące wniosek/skargę zapisywane były w rejestrze prowadzonym przez Wydział ZK. Prowadzone postępowania wyjaśniające (kontrole) prowadzone były zgodnie z zasadami, które RZGW otrzymało do stosowania przy piśmie okólnym nr 1/2011 Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej z dnia 3 czerwca 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 357-358)

Według ewidencji skarg i wniosków RZGW w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 30 czerwca 2013 r. nie wpłynęły skargi/wnioski dotyczące niewłaściwego utrzymania lub oznakowania nawigacyjnego administrowanych dróg wodnych.

(dowód: akta kontroli str. 402)

3.3. Informacje zewnętrzne o niewłaściwym oznakowaniu nawigacyjnym

Według zapisów ewidencji skarg i wniosków RZGW w okresie kontrolowanym nie wpłynęły pisma od Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w sprawie ewentualnego niewłaściwego oznakowania dróg wodnych lub niewłaściwych parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych.

(dowód: akta kontroli str. 402)

Na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁵⁵, Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie złożył informację, następującej treści, cyt. „(...) w latach 2011-2013 (I półrocze) Urząd nie prowadził korespondencji z RZGW w sprawie stanu technicznego szlaków żeglownych w odniesieniu do oznakowania nawigacyjnego i głębokości tranzytowej. Spostrzeżenia (uwagi – będące wynikiem inspekcji szlaku – inspektorzy nadzoru nad żeglugą śródlądową przekazywali natychmiast do właściwych terenowo Kierowników Nadzoru Wodnego RZGW (głównie drogą telefoniczną). W okresie jak wyżej przekazano do Nadzorów Wodnych 5 uwag dotyczących oznakowania, a wnioski z nich wypływające zostały zrealizowane niezwłocznie. (...) ta forma współpracy pozwala na szybką reakcję zarządcy drogi wodnej na nasze uwagi, co jest gwarantem zachowania bezpieczeństwa na szlakach żeglownych (...)”

(dowód: akta kontroli str. 359-360)

Ustalono nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena
częstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w obszarze kontroli zarządczej oraz załatwiania skarg i wniosków.

IV. 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 NIK, wnosi o *wprowadzenie do ewidencji księgowej 4 dalb cumowniczych położonych przy lewym brzegu w km 33,9-34,25 Odry Zachodniej.*

⁵⁵ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm., zwana dalej „ustawą o NIK”

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust 1 i 2 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 Szczecinie.

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 30 dni od dnia 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.

Szczecin, dnia 19 września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Kontrolerzy:
Bogusław Wójcik
st. inspektor k. p.

.....

Jerzy Wasilewski
doradca ekonomiczny

.....