



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4101 – 08 – 02/2013

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 ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontroler	Tomasz Wołos, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 85871 z dnia 10.08.2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1, 2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, Plac Batorego 4, 70 – 207 Szczecin, zwany dalej „Urzędem”. Regon 007017021
Kierownik jednostki kontrolowanej	Kpt. żeglugi śródlądowej dr Krzysztof Woś – dyrektor Urzędu ² , dalej „Dyrektor”. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu w zakresie zapewnienia warunków rozwoju żeglugi śródlądowej w latach 2011-2013 (I półrocze), mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Urząd w kontrolowanym okresie posiadał odpowiednie zaplecze techniczne i kadrowe oraz opracował i wdrożył procedury przeprowadzania inspekcji stanu szlaków żeglugowych i statków. Przeprowadził 2.188 inspekcji, z tego: 352 (tj. 16,1%) dotyczących oznakowania nawigacyjnego i ustalonej głębokości i 1.836 – statków. Określił szczegółowe warunki i zasady bezpieczeństwa ruchu oraz postoju statków i zestawów, wynikające z charakteru właściwości śródlądowych dróg wodnych na terenie działania oraz wdraża zintegrowany system informacji rzecznej (RIS).

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły niepoinformowania armatorów o określonym w art. 9 ust. 2 pkt 10 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej³ obowiązku i sposobie wnoszenia opłat do Funduszu Rezerwowego oraz niedokumentowania wyników inspekcji statków w stosownych protokołach.

1. Stan techniczny dróg wodnych śródlądowych

1.1. Kadrowo – techniczne przygotowanie Urzędu do wykonywania ustawowych obowiązków, w tym w zakresie kontroli stanu dróg wodnych i inspekcji statków.

Opis stanu faktycznego

Terytorialny zasięg działania Urzędu – stosownie do przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 lipca 2001 r. w sprawie określenia siedzib i terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej⁴ i rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych⁵ – obejmował 338,1 km śródlądowych dróg wodnych (dalej „śdw”), w tym 133,9 km (tj. 39,6%) stanowiły śdw graniczne, z tego: 100,3 km w klasie Vb; 79,4 km w III klasie; 143,4 km w II klasie i 15 km w klasie Ia.

¹ w latach 2011 – 2013 (I półrocze).

² od 1 sierpnia 2008 r.

³ Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm., zwana dalej „uozś”

⁴ Dz. U. Nr 77, poz. 831 ze zm.

⁵ Dz. U. Nr 77, poz. 695 – zwane dalej „rozporządzenie RM”

W Urzędzie, w pionie inspekcyjnym⁶ wg stanu na: 31 grudnia 2011 r. i 2012 r. oraz 30 czerwca 2013 r. liczba zatrudnionych inspektorów nadzoru nad żeglugą śródlądową – w przeliczeniu na pełne etaty, wynosiła odpowiednio 6,5; 7 i 7⁷ i była zgodna z liczbą etatów określoną przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (dalej „MTBiGM”).

Inspektorzy nadzoru (zwani dalej „Inspektorami” lub „IN”) rozlokowani byli w trzech zamiejscowych placówkach terenowych – Szczecin Podjuchy, Gryfino i Kostrzyn nad Odrą – dysponowali 3 statkami inspekcyjnymi⁸:

- > oznakowanymi zgodnie z zarządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie określenia wzoru flagi służbowej i sposobu oznakowania statków inspekcyjnych urzędów żegluga śródlądowej⁹,
- > wyposażonymi m.in.: w środki sygnałowe, ratunkowe i łączności; w echosondy hydrograficzne i oświetlenie.

Dyrektor – stosownymi zarządzeniami¹⁰ – ustalił tryb postępowania i wykonywania czynności służbowych przez Inspektorów.

(dowód: akta kontroli str. 3 ÷ 5, 14 ÷ 23, 76 ÷ 98)

Dyrektor na temat stanu kadrowo – technicznego Urzędu stwierdził, cyt.: „(...) *Urząd wielokrotnie występował do MTBiGM o zwiększenie zatrudnienia, podnoszenia poziomu wynagrodzenia, jak również wyposażenia Urzędu w celu zagwarantowania sprawnej realizacji nałożonych na Dyrektora zadań i obowiązków oraz bezkolizyjną współpracę z armatorami i innymi użytkownikami szlaków żeglugowych. (...) Postęp odnotowano w zakresie odpowiedniego wyposażenia, m.in. IN w niezbędne narzędzia, wystarczające do realizacji zadań statutowych. Urząd (...) sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem żegluga w oparciu o sieć zamiejscowych stanowisk pracy IN (...).*

W celu poprawy warunków i sprawności funkcjonowania Urzędu konieczne jest wzmocnienie kadrowe oraz dostosowanie wynagrodzenia pracowników do wymaganych od pracowników kwalifikacji i dyspozycyjności (...) co najmniej średniego wynagrodzenia krajowego (...). Wzmocnienia kadrowego wymaga: Pion Inspekcji Nadzoru nad Żeglugą – 1 etat; Pion Technicznej Komisji Inspekcyjnej – 5 etatów i Pion Centrum Zharmonizowanych Usług Informacji Rzecznej RIS – 10 etatów.”

(dowód: akta kontroli str. 123, 125)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w powyższym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

⁶ Do zadań którego – zgodnie ze statutem Urzędu i zakresem czynności inspektorów nadzoru stosownie do postanowień art. 9 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm.), dalej „**uożś**” – należało m.in. przeprowadzanie inspekcji statków, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących uprawiania żegluga na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach; kontrola stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów; kontrola dokumentów armatora dotyczących Funduszu Żegluga Śródlądowej (FZŚ) i Funduszu Rezerwowego (FR); przeprowadzanie dochodzeń w sprawie wypadków żeglugowych, nakładanie mandatów karnych.

⁷ tj. – odpowiednio – 46,4% liczby zatrudnionych ogółem wynoszącej 14; 507% l. z. o. - 14 i 39,9% l. z. o. - 18, w tym 4 operatorów do zarządzania usługami informacji rzecznej (RIS) zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy na czas określony tj. do 31 grudnia 2013 r.

⁸ Inspektor 63, Inspektor 62 i Inspektor 61

⁹ M. P. Nr 38, poz. 603

¹⁰ tj. zarządzeniem nr 14/2012 z 23 października 2012 r. w sprawie ujednolicenia trybu postępowania i wykonywania czynności służbowych przez IN, w zakresie nadzoru nad żeglugą (dalej „**Zarządzenie nr 14/2012**”), w którym ustalił m.in.: zasady ogólne wykonywania czynności służbowych w zakresie nadzoru nad żeglugą (§1), zlecany zakres kontroli jednostek pływających w ruchu (§2) i na postoju (§3), tryb postępowania w przypadku braku dokumentu dopuszczającego statek do żegluga, lub jego nieważności (§4), zakres kontroli szlaku żeglownego, portów, nabrzeży i miejsc postojowych (§5 i 6), tryb postępowania przy nakładaniu grzywien i w drodze postępowania mandatowego (§10), wzory protokołów inspekcyjnych (§ 12)w tym: - skrócony protokół z inspekcji statku i załogi (załącznik nr 1), - protokół z przeglądu/inspekcji statku (zał. nr 2), - protokół z inspekcji akwenów a żeglugowych i ich infrastruktury (zał. nr 3). Poprzednio obowiązujące było zarządzenie nr 1/09 z 15 stycznia 2009 r. w sprawie trybu postępowania wykonywania niektórych czynności służbowych w zakresie nadzoru nad żeglugą.

Opis stanu
faktycznego

1.2. Kontrole oznakowania nawigacyjnego i ustalonej głębokości torów wodnych.

Inspektorzy w latach 2011 ÷ 2013 (I półrocze) przeprowadzili łącznie 2.188 inspekcji¹¹, w tym:

352 (tj. 16,1%) dotyczyło oznakowania nawigacyjnego i ustalonej głębokości torów wodnych, z tego – odpowiednio w poszczególnych latach – 143 (tj. 13,8%), 144 (tj. 16,4%) i 65 (tj. 23,8%).

Na podstawie analizy miesięcznych planów pracy i sprawozdań – za okres objęty kontrolą – ustalono m.in., że:

- > inspekcję odcinków szlaków żeglownych przeprowadzano z częstotliwością nie mniejszą niż raz w miesiącu,
- > pięciokrotnie odnotowano uwagi¹² i tak:
 - 27 czerwca 2011 r. „(...) została podana niewłaściwa głębokość tranzytowa na odcinku Słubice – Kostrzyn (...)”,
 - 28 listopada 2011 r., „(...) w rejonie km 617 oraz km 615 rzeki Warty nie było gwarantowanej głębokości tranzytowej 127 cm podanej na ten dzień (...)”, po interwencji Inspektorów – (...) nadzór wodny RZGW ze Słubic dokonał korekty oznakowania szlaku żeglownego (...).¹³
 - w dniu 22 listopada 2012 r. „(...) stwierdzono brak czytelnych łat na filarach mostu drogowego w Gryfinie (...)”,
 - 27 czerwca 2013 r. „(...) na rozwidleniu rzek Odra – Warta brak ostrzegawczego znaku – miejsce niebezpieczne.”

Dane o wynikach kontroli Inspektorzy odnotowywali w „Sprawozdaniach z pracy w miesiącu (...)” przekazywanych Dyrektorowi.

Inspektorzy z Kostrzyna wyniki inspekcji 2 odcinków szlaków żeglownych z czerwca 2013 r. odnotowali w „Protokołach z inspekcji akwenów żeglugowych i ich infrastruktury”¹⁴. W I półroczu 2013 r. Inspektorzy przeprowadzili 65 inspekcji akwenów żeglownych i ich infrastruktury. Wyniki 63 inspekcji odnotowali w sprawozdaniach miesięcznych.

(dowód: akta kontroli str. 5, 6, 99 ÷ 109)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w zakresie kontroli oznakowania nawigacyjnego i głębokości śdów stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nieegzekwowaniu od inspektorów nadzoru obowiązku dokumentowania wyników inspekcji w protokole inspekcyjnym o którym mowa w §1 ust. 7 i w § 12 ust. 3 ww. zarządzenia nr 14/2012 Dyrektora z 23 października 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 6, 76, 85, 99 ÷ 108)

Dyrektor w związku z powyższym wyjaśnił, że „(...) w trakcie comiesięcznych odpraw IN (...) przedkładają sprawozdania o czynnościach wykonywanych w danym miesiącu oraz o planowanych w miesiącu następnym (...). W bieżącym roku z przeprowadzonych kontroli statków i załogi IN sporządzali wymagane protokoły inspekcyjne. Fakt przeprowadzonych kontroli akwenów żeglugowych, co do których nie było uwag IN odnotowywali w sprawozdaniu z działalności miesięcznej. Natomiast w 2 przypadkach, kiedy kontrola zakończyła się uwagami sporządzono protokoły inspekcyjne zgodnie z dyspozycją określoną w ww. zarządzeniu nr 14/2012. W wyniku kontroli NIK – na odprawie 12.07.2013 r. – pouczyłem IN o obowiązku dokumentowania wyników kontroli akwenów żeglugowych i ich infrastruktury w protokole inspekcyjnym bez względu na jej wynik.”

(dowód: akta kontroli str. 129, 130)

¹¹ z tego 1.039 w 2011 r., 876 w 2012 r. (tj. 84,3% liczby inspekcji z roku 2011) i 273 w I półroczu 2013 r.

¹² stosownie do §1.19 „Zalecenia doraźne” załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 212, poz. 2072)

¹³ według „Sprawozdania z pracy w grudniu 2011 r.”

¹⁴ z 15 i 27 czerwca 2013 r.

1.3. Informowanie zarządcy drogi wodnej o stanie szlaku żeglownego.

W okresie objętym kontrolą Inspektorzy przekazali telefonicznie przedstawicielom właściwego terenowo Nadzoru Wodnego RZGW w Szczecinie uwagi dotyczące oznakowania i głębokości tranzytowej śdów po 5 z 328 przeprowadzonych inspekcji oznakowania nawigacyjnego i głębokości odcinków szlaków żeglugowych (o których mowa w pkt. 1.2 niniejszego wystąpienia)¹⁵.

W Urzędzie nie było udokumentowanej korespondencji w tej sprawie.

(dowód: akta kontroli str. 6, 99 ÷ 109)

Dyrektor w związku z powyższym wyjaśnił, cyt. „(...) administracja dróg wodnych o wynikach inspekcji szlaków żeglugowych jest informowana tylko wówczas gdy stwierdzone zostaną uwagi m.in. co do oznakowania nawigacyjnego, czy też ustalonej głębokości tranzytowej. Uwagi te przekazywane są – głównie drogą telefoniczną – przez IN niezwłocznie do właściwego miejscowo dla danego odcinka drogi wodnej, kierownika Nadzoru Wodnego. Na tę okoliczność nie podejmujemy korespondencji (...), w tym ewentualnych zaleceń, ponieważ zgłaszane uwagi wywołują pożądaną reakcję bez zbędnej zwłoki. (...) Należy podkreślić, że stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu nawigacyjnym, czy też ustalonej głębokości tranzytowej szlaków żeglownych jest niewiele za sprawą właściwego wywiązywania się w tym zakresie ze swoich obowiązków przez administrację dróg wodnych (...).”

(dowód: akta kontroli str. 129, 130 i 131)

1.4. Wnioskowanie do zarządcy drogi wodnej lub MTBiGM o dokonanie zmian w przepisach rozporządzenia RM

Opis stanu
faktycznego

Urząd nie wnioskował do administracji drogi wodnej oraz MTBiGM w sprawie wprowadzenia zmian w przepisach rozporządzenia RM.

(dowód: akta kontroli str. 6)

Dyrektor w kwestii tej wyjaśnił, że wobec faktu realizacji wieloletniego programu pn. „Program dla Odry - 2006” nie było podstaw do wnioskowania o wprowadzenie zmian w rozporządzeniu RM.

(dowód: akta kontroli str. 126, 127, 128)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu w badanym obszarze, mimo stwierdzonej nieprawidłowości.

2. Zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi

2.1. Zasady bezpieczeństwa ruchu i postoju statków.

Opis stanu
faktycznego

Dyrektor, stosownie do przepisu art. 14 ust. 1 uożś, zarządzeniem z:

- 7 czerwca 2004 r. w sprawie przepisów prawa miejscowego na śródlądowych drogach wodnych – w uzgodnieniu z administracjami dróg wodnych pozostających w terytorialnym obszarze jego działania¹⁶ – określił *szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków i zestawów, wynikające z charakteru właściwości śdów* na terenie działania Urzędu,
- 4 grudnia 2009 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach granicznych rzeki Odra, rzeki Odra Zachodnia i rzeki Nysa Łużycka – w uzgodnieniu z dyrektorem RZGW w Szczecinie i ze stroną RFN¹⁷ – ustanowił *przepisy regulujące zasady*

¹⁵ Jak wynika z ich Sprawozdań z pracy w miesiącu czerwcu, ... listopadzie i ...grudniu 2011 r. oraz ... listopadzie 2012 r. i z Protokołu z inspekcji akwenów żeglugowych i ich infrastruktury z 27 czerwca 2013 r.

¹⁶ tj. dyrektor RZGW w Poznaniu i w Szczecinie

¹⁷ tutaj Zespół ds. ujednolicenia tekstu przepisów o żegludze na wodach granicznych, w wersji polskiej i niemieckiej Polsko – Niemieckiej Grupy Roboczej ds. bezpieczeństwa ruchu żeglugowego na wodach granicznych rzeki Odra, rzeki Odra Zachodnia i rzeki Nysa Łużycka,

*ruchu żeglugowego statków i zestawów, scalonych materiałów pływających oraz innych obiektów pływających na ww. odcinkach rzek granicznych /.../*¹⁸, portów i wejść do portów znajdujących się na odcinkach rzek granicznych. Zarządzenie to poprzedzone było zarządzeniem Dyrektora z 12 czerwca 2001 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach ww. rzek granicznych.

(dowód: akta kontroli str. 6, 39 ÷ 56)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu dotyczącego ustalenia zasad i warunków żeglugi i postoju nie stwierdzono nieprawidłowości.

2.2. Ustalenie procedur przeprowadzania inspekcji statków.

Opis stanu
faktycznego

Dyrektor – stosownie do właściwości wynikających z art. 9 ust. 2 uożś, zarządzeniami (opisanymi w pkt. 1.1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego) – ustalił zasady i tryb postępowania podczas wykonywania czynności inspekcyjno-kontrolnych, w tym czynności inspekcyjne w zakresie kontroli: statków w ruchu i na postoju (w tym w portach); prac podwodnych; imprez na wodzie.

(dowód: akta kontroli str. 7, 76 ÷ 98)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w zakresie ustalonych procedur inspekcji statków nie stwierdzono nieprawidłowości

2.3. Wyniki inspekcji statków w kontekście przepisów ustawy o żegludze śródlądowej.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2011, 2012 i I półroczu 2013 Inspektorzy dokonali łącznie – odpowiednio – 896, 732, 208 inspekcji statków. W wyniku tych inspekcji liczba i kwota nałożonych mandatów wynosiła łącznie 163 i 25.240 zł z tego: 94 i 13.340 zł w 2011 r., 57 i 9.650 zł, 12 i 2.250 zł. Nie odnotowano przypadków zatrzymania statków bądź świadectw żeglugowych.

W wyniku analizy 10 losowo wybranych *Protokołów z inspekcji statku* – spośród 208 inspekcji przeprowadzonych przez Inspektorów w I półroczu 2013 r. – ustalono, że:

- > wyniki inspekcji udokumentowano zgodnie z zarządzeniem nr 14/2012,
- > 6 inspekcji było bezwynikowych (nie stwierdzono nieprawidłowości),
- > w 3 przypadkach nałożono mandaty karne na kwotę łączną 350 zł za przeprowadzenie statku z portu na wody morskie wewnętrzne bez dokumentów bezpieczeństwa statku, brak zasad BHP na statku i przemieszczenie obiektu bez zezwolenia,
- > udzielono upomnienia za brak aktualnych wpisów w dzienniku pokładowym, z nakazaniem bezzwłocznego usunięcia nieprawidłowości.

Podstawą zastosowania postępowania mandatowego – w I półroczu 2013 r. – było naruszenie następujących przepisów uożś: art. 60 (mandat na kwotę 200 zł), art. 62 pkt 2 (5 mandatów na kwotę 450 zł), art. 62 pkt 3 (3 mandaty na kwotę 300 zł), art. 62 pkt 8 (mandat - 200 zł), art. 62 pkt 9 (mandat – 100 zł), art.: 60, 61 pkt 3 i 62 (mandat - 1.000 zł).

(dowód: akta kontroli str. 5, 7, 111 ÷ 122)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu dotyczącej prowadzonych inspekcji statków nie stwierdzono nieprawidłowości.

2.4. Wypadki na drogach wodnych.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą wg *Rejestru wypadków żeglugowych* – prowadzonym w Urzędzie stosownie do przepisów §13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 stycznia 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w związku

¹⁸ rzeki Odra km 542,4 ÷ 704,1; rzeki Odra Zachodnia km 0 ÷ 17,15; rzeki Nysa Łużycka km 0 ÷ 14,8.

z wypadkami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych¹⁹ – odnotowano 5 wypadków z tego 1 w 2011 r.²⁰ i 4 w 2012 r.²¹.

Analiza dokumentacji powypadkowej wykazała, że zawierała ona m.in.:

- > *Protokoły z przesłuchania świadka* zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu oraz *Protokoły z przeprowadzonego postępowania w sprawie wypadku żeglugowego* zawierające informacje o których mowa w §11 tego rozporządzenia,
- > decyzje o uznaniu winnym danego zdarzenia i karze z tym związanej²².

(dowód: akta kontroli str. 8, 27 ÷ 31, 35 ÷ 38)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w zakresie prowadzonych postępowań po wypadkach na drogach wodnych nie stwierdzono nieprawidłowości.

2.5. Prowadzenie listy pilotów świadczących usługi w zakresie pilotażu.

Opis stanu
faktycznego

Dyrektor – stosownie do przepisów § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie pilotażu na śródlądowych drogach wodnych²³, w ramach nadzoru nad wykonywaniem pilotażu – prowadził „*Listę pilotów świadczących usługi w zakresie pilotażu w obrębie właściwości miejscowej UŻŚ w Szczecinie*”, którą wywiesił na tablicy ogłoszeń Urzędu i zamieścił na stronie internetowej²⁴.

(dowód: akta kontroli str. 8, 9, 24, 25, 26)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK Dyrektor nie wykonał w pełni dyspozycji określonej w § 2 ust. 3 ww. rozporządzenia, gdyż jak stwierdzono w odniesieniu do 13 pilotów spośród 28 umieszczonych na tej liście brak było danych umożliwiających kontakt z nimi.²⁵

(dowód: akta kontroli str. 9, 24 ÷ 26)

Dyrektor w związku z powyższym wyjaśnił, że „...3 lipca 2013 r. brakujące dane teleadresowe (...) zostały uzupełnione. Odnotowane braki związane były z trwającą aktualizacją danych zawartych na liście pilotów (...). Osoby zainteresowane usługami pilotowymi w okresie aktualizowania danych teleadresowych (...) mogły dane te uzyskać w sekretariacie Urzędu.”

(dowód: akta kontroli str. 123, 124)

2.6. Wdrażanie zintegrowanego systemu informacji rzecznej (RIS)

Opis stanu
faktycznego

Urząd wdrażał RIS – na mocy *Porozumienia Wykonawczego* (PW) zawartego z MTBiGM 28 lutego 2012 r. – w ramach realizacji projektu pn. „Pilotażowe wdrażanie RIS dolnej Odry projekt nr 2010-PL-70206 – P.”

W latach 2011 i 2012 zrealizowano zadania zgodnie z harmonogramem przedstawionym w Strategicznym Planie Działania. W marcu 2013 r. rozstrzygnięto przetarg na usługę pn. Generalny Wykonawca Pilotażowego Wdrożenia RIS Dolnej Odry” – umowę z wykonawcą podpisano 10.04.2013 r. i zadanie zaplanowano zrealizować do końca 2013 r.

¹⁹ Dz. U. Nr 17, poz.161 – dalej „**rozporządzenie MI**”

²⁰ 17 grudnia uderzenie barką motorową (WODNIK) w filar mostu drogowego Gryfino Mesherin na Odrze Zachodniej,

²¹ I tak: 21 sierpnia na 617,5 km Odry wejście statku na mieliznę (BM REGA 1); 30 września zatonięcie barki ZPP-B-5025 na akwie Szczecińskich Kopalni Surowców Mineralnych w Bielinku (677 km Odry); 10 października uderzenie górną częścią sterówki BM 5234 w przęsło mostu (35,59 km Odry Zachodniej); 21 października na 727,8 km Odry Wschodniej Bizon - 0155 z 2. barkami z ładunkiem węgla uderzył przodem w rufę stojącej na postoju BM 5257 załadowanej stalą.

²² W odniesieniu do sprawców tych wypadków – 6 kierowników statków – zastosowano karę ostrzeżenia o grożącym zawieszeniu uprawnień. Jeden z uznanych za winnego zderzenia statków²² skorzystał z możliwości odwołania się od decyzji Dyrektora o uznaniu go winnym...). MTBiGM uchylił zaskarżoną decyzję oraz umorzył postępowanie pierwszej instancji w całości.

²³ Dz. U. z 2003 r. Nr 5, poz. 53 – wg § 2 ust. 3 lista pilotów zawiera m.in.: imię i nazwisko pilota, nr uprawnienia, nazwę drogi wodnej, której uprawnienie dotyczy, dane umożliwiające porozumienie się z pilotem.

²⁴ szczecin.uzs.gov.pl/pageid=437

²⁵ brak danych adresowych, nr telefonu, nr faksu....

Według Miesięcznego Sprawozdania Inżyniera Kontraktu za czerwiec 2013 r.: na obecnym etapie realizacji projektu zidentyfikowano problemy i ryzyka, cyt.:

> *bardzo krótki termin realizacji projektu – do końca 2013 r. – jest niezmiernie trudny do dotrzymania*²⁶,

> *względnie długi termin uzyskiwania zgód i pozwoleń administracyjnych – w tym zgody na podłączenie urządzeń do sieci elektrycznej – ma negatywny wpływ na ukończenie projektu w terminie przewidzianym w Umowie,*

> *brak w pobliżu niektórych lokalizacji platform infrastruktury energetycznej skutkujący – w przypadku istotnego poziomu zapotrzebowania mocy – koniecznością budowy przyłączy energetycznych przez Zakład Energetyczny (ZE),*

Weryfikację pilotażowego wdrożenia RIS (zadanie nr 3) — zaplanowano na I i II kwartał 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 9, 10, 11, 57, 74, 75)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu dotyczącej wdrażania zintegrowanego systemu informacji rzecznej RIS nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK istnieje zagrożenie dla terminowego zrealizowania inwestycji związanej z wdrażaniem zintegrowanym systemem informacji rzecznej (RIS).

Dyrektor w związku z powyższym wyjaśnił, że „...Strony procesu inwestycyjnego (...) mając na uwadze przyjęty terminy realizacji zadania w kontekście założonego krótkiego terminu jego wykonania, w porównaniu do realizowanych przedsięwzięć problemowych, monitorują jego przebieg poprzez:

> *spotkania koordynacyjne Stron celem oceny tempa przebiegu robót i problemów z tym związanych,*

> *stały nadzór inwestorski nad robotami i działalnością Generalnego Wykonawcy,*

> *spotkania robocze inicjowane w zależności od potrzeb przez przedstawicieli zaangażowanych Stron, które odbywają się na bieżąco,*

> *aktywny udział Stron w rozwiązywaniu zdiagnozowanych problemów (...).”*

(dowód: akta kontroli str. 129, 131, 1322.5)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na śródlądowych drogach wodnych.

3. Gospodarowanie Funduszem Żeglugi Śródlądowej (dalej FŻŚ) oraz Funduszem Rezerwowym (dalej FR)

3.1. Procedury postępowania przy kontroli dokumentów armatorów dotyczących FŻŚ i FR (art. 9 ust. 2 pkt 10 uożś).

Opis stanu
faktycznego

Według zarządzenia nr 14/2012 IN wyniki inspekcji statku winni odnotowywać :

> w skróconym protokole z inspekcji statku i załogi ze wskazaniem m.in. 5 dokumentów statku podlegających obowiązkowi ich

²⁶ w odniesieniu do zaktualizowanego – na wniosek Inżyniera – harmonogramu realizacji umowy odnotowano następujące opóźnienia:

- nie przedstawiono kompletnych projektów platform – data zakończenia 24 czerwca 2013 r. (zadanie na ścieżce krytycznej),

- przekroczono termin realizacji projektu rozbudowy oprogramowania (data zakończenia 15 maja 2013 r.).

W ocenie Wykonawcy zdanie wykonano: dokumenty są tłumaczone na język polski; pomimo wstępnego opóźnienia rozbudowa oprogramowania powinna zakończyć się w założonym terminie do 10 lipca br.; przeprowadzono częściowe testy fabryczne FAT /.../.

W kolejnym etapie sprawozdawczym Inżynier Kontraktu będzie wspierał zamawiającego i prowadził działania mające na celu terminowe zakończenie projektu; nadzorował Wykonawcę w zakresie spełnienia wymagań określonych w Umowie z Zamawiającym.”

sprawdzenia tj. dokument rejestracyjny, dokument bezpieczeństwa statku, świadectwo pomiarowe książka olejowa, dziennik pokładowy,
> w protokole z przeglądu/inspekcji statku w zakresie obligatoryjnego sprawdzenia 12 dokumentów statku, w tym potwierdzenia wniesienia opłat do FŻŚ i FR
W okresie objętym kontrolą - z tytułu braku dokonania wpłaty opłat do ww. funduszy - ukarano 1 armatora statku mandatem 200 zł (17.04.2012 r.)

Spośród przeprowadzonych 208 inspekcji statków w I półroczu 2013 r. w 1 skróconym protokole inspekcji statku i załogi odnotowano fakt kontroli dokumentu potwierdzającego dokonanie wpłaty do ww. funduszy.

(dowód: akta kontroli str. 11, 12, 82-84)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK realizacja obowiązku sprawdzenia dokumentów wpłat armatorów na FŻŚ i FW (o którym mowa w art. 9 ust. 2 pkt 10 uożs) podczas przeprowadzanych inspekcji statków przez Inspektorów nie była wystarczająca.

W sprawie sposobu realizacji obowiązku o którym mowa w art. 9 ust 2 pkt 10 ustawy użs:
> Inspektorzy wyjaśnili, że praktycznie inspekcje statku i załogi przeprowadzane były w ruchu i ograniczały się głównie do kontroli dokumentów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglugi. Z uwagi na specyfikę prowadzonej „inspekcji w ruchu” kontrolę dokumentów armatorów dotyczących FŻŚ i FR przeprowadzano w sposób wyrywkowy – z reguły armatorzy wywiązują się z obowiązku dokonywania tych wpłat
(dowód: akta kontroli str. 133 ÷ 138)

> Dyrektor wyjaśnił, że „(...) intencją załączenia do ww. zarządzenia nr 14/2012 (...) m.in. dwóch wzorów protokołów z inspekcji statków (...) było umożliwienie IN przeprowadzenie inspekcji statków w każdych warunkach (nawigacyjnych, czy eksploatacyjnych), tzn. zarówno w ruchu, jak i na postoju, kierując się zasadą określoną w art. 10, ust. 1, pkt 3 uożs tj., że inspekcje należy przeprowadzać w miarę możliwości bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

„Protokół z przeglądu inspekcji statku” jest pełny, a przedmiot inspekcji zawiera takie bloki tematyczne jak: dokumenty statku; załogę statku; wyposażenie oraz certyfikaty, atesty, przeglądy; dodatkowe wymagania dotyczące statku; obowiązek posiadania przepisów prawnych oraz inne elementy podlegające kontroli. W bloku obejmującym dokumenty statku (12), pkt w pkt 8 przedmiotem inspekcji jest dokument w sprawie opłat na FŻŚ i FR.

W „Skróconym protokole z inspekcji z inspekcji statku i załogi” określono niezbędny z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi zakres inspekcji, który obejmuje trzy skrócone bloki tematyczne, tj. dokumenty statku; załogę statku oraz inne elementy podlegające kontroli. W skróconym protokole, określając przedmiot inspekcji w bloku tematycznym dotyczącym dokumentów statku wyszczególniono 5 punktów, jednak bez dokumentów w sprawie opłat na FŻŚ i FR, jak to ma miejsce w protokole pełnym.

Nie mniej, w skróconym protokole w bloku tematycznym „inne elementy podlegające kontroli” punkty od 3 do 5 posiadają puste pola, umożliwiające IN włączyć do przedmiotu kontroli istotne z ich punktu widzenia elementy w danych okolicznościach przeprowadzania czynności inspekcyjnych, w tym również dokumentów w sprawie opłat do ww. funduszy.

Niemniej w świetle ustaleń kontroli NIK do stałych czynności inspekcyjnych statku i załogi zostanie dopisany obowiązek sprawdzenia dokumentów potwierdzających dokonanie wpłaty do tych funduszy, o czym zostali w dniu 23.07.2013 r. poinformowani wszyscy IN.”

(dowód: akta kontroli str. 129, 131)

3.2. Informowanie armatorów o sposobie dokonywania wpłat do FR.

Opis stanu
faktycznego

Dyrektor w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego – powołując się na art. 9 ust. 4 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym²⁷, w lipcu 2003 r. – poinformował armatorów (25 podmiotów) tylko o „(...) obowiązku wpłaty oraz sposobie wpłat do Funduszu Żeglugi Śródlądowej.”

(dowód: akta kontroli str. 12, 32)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Urzędu w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na niepoinformowaniu pisemnym armatorów o obowiązku i sposobie dokonywania wpłat na Fundusz Rezerwowy.

W kwestii tej Dyrektor wyjaśnił, że „(...) w piśmie Sz-811/I/1/233/03 z 1.07.2003 r. ówczesny dyrektor Urzędu (...) informując armatorów o obowiązku i sposobie wnoszenia wpłat na FŻŚ, nie dopisał Funduszu Rezerwowego pomimo, że powołał się na art. 9, ust. 4 zobowiązujący dyrektora do poinformowania armatorów o sposobie dokonywania wpłat do FR. Okolicznością łagodzącą tego niedopatrzenia jest fakt, że po rozesłaniu pisma, jego adresaci nie wnosili do Urzędu żadnych pytań co do jego treści, jak również do osób (...) wskazanych do kontaktów w razie jakichkolwiek wątpliwości.”

(dowód: akta kontroli str. 1213, 124)

3.3. Wielkość środków na wdrożenie RIS.

Opis stanu
faktycznego

Urząd – w latach 2011 ÷ 2013 (I półrocze) – na wdrożenie RIS wydatkował łącznie 5.994,4 tys. zł z tego:

- > 2.482,3 tys. zł (tj. 99,1% kwoty planowanej = 2.505 tys. zł) w 2011 r.,
- > 5.745 tys. zł tj. 88% kwoty planowanej²⁸ wynoszącej 6.526 tys. zł,
- > 7,7 tys. zł tj. 0,8% kwoty 9.687 tys. zł przewidzianej do realizacji w planie finansowym 2013 r.

Według materiałów pokontrolnych MTBIGW z kontroli Urzędu²⁹ w zakresie obejmującym „Realizację projektu 2010 – PL – 70206 – P *Pilotażowe wdrażanie RIS Dolnej Odry*”:

- > projekt jest realizowany w terminach określonych decyzją KE i Porozumienia Wykonawczego (PW) w zakresie osiągania celów,
- > podmiot odpowiedzialny za realizację wypełnia zapisy PW w zakresie powołania koordynatora projektu, wyodrębnienia rachunku projektu, rachunkowości oraz ewidencji wydatków w systemie księgowym, informacji i promocji oraz archiwizowania dokumentacji,
- > nie wniesiono uwag do poprawności rozliczeń finansowych projektu i sposobu przeprowadzania przetargów powyżej 14 tys. euro.

(dowód: akta kontroli str. 12, 57 ÷ 60)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu w badanym obszarze, mimo niepoinformowania armatorów o obowiązku i wnoszenia wpłat na Fundusz Rezerwowy.

²⁷ Dz. U. Nr 199, poz. 1672 – dalej „ustawa o FŻŚ i FR”,

²⁸ Z uwagi na fakt unieważnienia przetargów na zakup sprzętu komputerowego z powodu wpływu ofert przekraczających możliwości finansowe Zamawiającego.

²⁹ Przeprowadzonej w grudniu 2012 r.

4. Załatwianie skarg i wniosków w latach 2011 ÷ 2013 (I półrocze)

Opis stanu
faktycznego

W Urzędzie – w okresie objętym kontrolą – nie odnotowano wpływu skarg i wniosków dotyczących utrzymania dróg wodnych i ich oznakowania nawigacyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 13)

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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³⁰, wnosi o rozszerzenie przedmiotu inspekcji statku i załogi o kontrolę dokumentów dotyczących wpłaty opłat do FŻŚ i FR.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla Dyrektora Urzędu (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 wniosku pokontrolnego 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 7 sierpnia 2013 roku

Kontroler
Tomasz Wołos
specjalista k. p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

.....

.....

³⁰ Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.