



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

LWA – 4101-09-01/2013

P/13/079

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62

lwa@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/079 – Warunki rozwoju żeglugi śródlądowej
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	Rafał Sowa, specjalista k. p., upoważnienie do kontroli nr 85685 z dnia 9 maja 2013 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maciej Gromek, p.o. Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie. ² (dowód: akta kontroli str.3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości³, działalność Urzędu w zbadanym zakresie.

W okresie objętym kontrolą⁴ Urząd wykonywał obowiązki określone w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej⁵, polegające między innymi na: przeprowadzaniu kontroli stanu dróg wodnych, w tym oznakowania nawigacyjnego i parametrów technicznych tych dróg oraz inspekcji statków. W Urzędzie nie opracowano jednak procedur przeprowadzania kontroli i inspekcji. Nie wszystkie kontrole dróg wodnych zostały udokumentowane. Ponadto w Urzędzie nie opracowywano rocznych planów kontroli dróg wodnych, a roczny plan inspekcji na 2012 r. nie został zrealizowany.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Ocena kontroli stanu technicznego dróg wodnych śródlądowych

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na 31 grudnia 2010 r. w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, podległemu Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, było zatrudnionych jedenaście osób (na 10 etatach), w tym pięciu inspektorów. Na koniec II kwartału 2013 r. zatrudnienie zostało obniżone do dziewięciu osób (na 8,5 etatu), w tym czterech inspektorów. Zatrudnienie było zgodne z liczbą przyznanych etatów. Według stanu na 27 czerwca 2013 r. Urząd dysponował jednym statkiem inspekcyjnym wybudowanym w 1962 r. oraz dwiema łodziami inspekcyjnymi (lata

¹ Dalej także „Urząd”.

² Poprzednim Dyrektorem Urzędu był w okresie od 29 października 2007 r. do 21 czerwca 2012 r. pan Bogdan Maślanka.

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

⁴ Lata 2011- 2013 (I połowa).

⁵ Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm.

produkcji 2004 i 2011). Łodzie inspekcyjne wyposażone były w echosondy, a statek inspekcyjny - w tykę pomiarową.

Według wyjaśnień p.o. Dyrektora Urzędu stan zatrudnienia i wyposażenie w sprzęt pozwalają na realizację powierzonych zadań, niemniej jednak planowane jest wystąpienie z wnioskiem o zakup nowego statku inspekcyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 4-8, 9-10, 136-137, 145-146)

W okresie objętym kontrolą NIK, Urząd przeprowadził, na podległym obszarze, następujące kontrole szlaków wodnych (udokumentowane protokołami):

- rzeki Wisły w roku 2011: odcinek od km 324 do km 514 i od km 520 do km 703 (łącznie 372,5 km drogi wodnej tj. 94,2% drogi wodnej),
- rzeki Bug w 2011 r. odcinek od km 0,0 do km 42 tj. 14,8% drogi wodnej.

Ponadto w 2012 r. Urząd dokonał oceny sytuacji na rzece Bug od km 52 do km 55 w związku ze zmianą koryta rzeki.

Informacje o stwierdzonych podczas powyższych kontroli nieprawidłowościach, zostały przekazane do właściwego Zarządcy drogi wodnej⁶ (Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej w Warszawie). W przypadku zmiany koryta rzeki Bug wydano⁷ polecenie zamknięcia szlaku wodnego⁸.

Poprzednie kontrole szlaków wodnych przeprowadzono w roku 2010 (rzeka Narew na odcinku 36 km) i w roku 2008 (rzeka Wisła na odcinku 4 km, Jezioro Zegrzyńskie i rzeka Bug do miejscowości Wyszaków, rzeka Narew do miejscowości Pułtusk).

W Urzędzie nie opracowano procedur wykonywania kontroli dróg wodnych. Nie sporządzano również rocznych planów kontroli tych dróg.

(dowód: akta kontroli str. 9-10, 13-27, 28-34, 121-124)

Według wyjaśnień złożonych przez p.o. Dyrektora Urzędu, nie opracowywano takich procedur ponieważ w czasie kontroli sprawdzane jest spełnianie parametrów dróg wynikających wprost z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych⁹ i Zarządzenia nr 1/2008 Dyrektora Urzędu z dnia 7 kwietnia 2008 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych¹⁰. Nie sporządzano planów rocznych kontroli dróg wodnych, gdyż możliwość ich wykonania uzależniona jest od wielu czynników, których nie da się wcześniej przewidzieć, w szczególności od występujących stanów wód, okresu wystawienia oznakowania i otwarcia drogi wodnej przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej¹¹, a także konieczności zapewnienia ciągłości i terminowości pracy Urzędu.

Przeprowadzane kontrole dróg wodnych (oznakowania nawigacyjnego i głębokości torów wodnych) dokumentowano protokołami, notatkami służbowymi, lub nie dokumentowano wcale.

Według wyjaśnień p.o. Dyrektora Urzędu w Urzędzie nie sporządza się dokumentacji z kontroli Kanału Żerańskiego oraz rzeki Narwi wraz z jeziorem Zegrzyńskim, które kontrolowane są kilka, kilkanaście razy w roku (są to odcinki dróg wodnych najczęściej użytkowane przez łodzie sportowo-rekreacyjne). Zgodnie z przyjętą w Urzędzie praktyką, notatki z takich kontroli sporządza się jedynie w przypadku stwierdzenia braków i uchybień.

(dowód: akta kontroli str. 13-22, 28, 138-139)

Urząd nie dysponuje dokumentacją potwierdzającą przeprowadzenie kontroli dróg wodnych w roku 2012 i I-jej połowie roku 2013.

⁶ Pisma nr Wa-06/72/1017/2011 z 14 lipca 2011 r. i Wa-06/83/1404/2011 z 31 sierpnia 2011 r.

⁷ Zarządowi Zlewni Narwi z siedzibą w Dębem.

⁸ Pismo nr Wa-45/6/1264/2012 z 24 lipca 2012 r.

⁹ Dz. U. Nr 212, poz. 2072.

¹⁰ Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego Nr 117, poz. 4191.

¹¹ Dalej także RZGW.

Z wyjaśnień p.o. Dyrektora Urzędu wynika, że w roku 2012 Urząd skupił się na nowych zadaniach wynikających z wejścia w życie ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie¹². Z dniem wejścia w życie tej ustawy (16 października 2010 r.) w odniesieniu do statków służących np. do przewozów międzybrzegowych, sportowych, rekreacyjnych, rybackich zaczęły obowiązywać przepisy ustawy o żegludze śródlądowej. W związku z tym dokonano objazdów akwenów dotychczas nieznanych Urzędowi¹³, po których pływają takie jednostki. Dokonano też inspekcji rzeki Bug, niemal na całej długości żeglownej.¹⁴

Ponadto sezon nawigacyjny w roku 2013 rozpoczął się w maju 2013. Przewidziana na czerwiec 2013 r. inspekcja rzeki Wisły (km 324,5 – 711) została przełożona na termin późniejszy ze względu na wysokie stany wód i zdjęcie oznakowania nawigacyjnego. Urząd planuje również kontrolę rzeki Narew (od 224 km do jez. Zegrzyńskiego), a w przypadku odpowiedniego stanu wody również rzeki Bug na odcinku ok. 210 km. Przeprowadzone w 2013 r. kontrole jez. Zegrzyńskiego i Wisły w rejonie Warszawy, zgodnie z przyjętą praktyką, nie zostały udokumentowane. Dokumentacja z kontroli Kanału Żerańskiego jest w trakcie opracowania.

(dowód: akta kontroli str. 13-27, 118-121, 138-140)

Z informacji przekazanej przez Urząd do Ministerstwa Infrastruktury w październiku 2010 r.¹⁵ wynika, że na większości dróg wodnych (rz. Wisła na odcinku od ujścia Sanu do Narwi, od ujścia Narwi do Płocka, rz. Bug, rz. Narew) będących we właściwości Urzędu w Warszawie, przy średnich stanach wody, głębokości tranzytowe kształtują się na poziomie 0,6,- 0,8 m (głębokość tranzytowa powinna wynosić 1,6 m¹⁶), co spowodowane jest niskim stopniem zabudowy regulacyjnej i brakiem prac utrzymaniowych i inwestycyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 52-59)

Urząd nie przekazywał do zarządców dróg wodnych ani do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej informacji i wniosków o wprowadzenie zmian w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, w związku z różnicami w długości dróg wodnych występującymi pomiędzy tym rozporządzeniem a sprawozdaniami Głównego Urzędu Statystycznego.

(dowód: akta kontroli str.151)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W Urzędzie nie określono procedur przeprowadzania kontroli stanu dróg wodnych, w tym sposobu ich dokumentowania.

Zdaniem NIK brak takich procedur umożliwia dowolność w przeprowadzaniu kontroli, co skutkować może niepełnym ich zakresem, w stosunku do uregulowań zawartych w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych i zarządzenia Dyrektora Urzędu nr 1/2008 w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych.

2. Nie udokumentowano wszystkich przeprowadzonych przez Urząd kontroli szlaków wodnych (Kanał Żerański, rzeka Narew wraz z jez. Zegrzyńskim).

¹² Dz. U. Nr 127, poz. 857 ze zm.

¹³ Przeprowadzone lustracje udokumentowane zostały notatkami służbowymi z dnia 13 lipca, 1 i 10 sierpnia 2012 r.

¹⁴ Z uwagi na to, że szlak był zamknięty, inspekcje przeprowadzono pod kątem przewozu osób na lokalnych odcinkach rzeki.

¹⁵ Informacja przesłana e-mailem w dniu 1 października 2010 r. na adres pdaca@mi.gov.pl w związku z pismem z Ministerstwa Infrastruktury z 21 września 2010 r. nr GT5/504/41/2010.

¹⁶ Głębokość tranzytowa wynika z załącznika nr 3 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. Nr 77, poz. 695).

3. Nie opracowywano rocznych planów inspekcji dróg wodnych podległych Urzędowi Żeglugi Śródlądowej w Warszawie oraz nie przeprowadzono kontroli dróg wodnych w 2012 r.

Zgodnie z art. 9 ust. 2 pkt 3 i 5 ustawy o żegludze śródlądowej do właściwości dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej należy m.in.: weryfikacja ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym i kontrola stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów. W okresie objętym kontrolą Urząd przeprowadził udokumentowane kontrole 414,5 km dróg wodnych tj. 43,9% tych dróg znajdujących się pod nadzorem Urzędu.

Dla prawidłowej realizacji zadań Urzędu, w tym właściwej organizacji pracy zatrudnionych w Urzędzie inspektorów, NIK uznaje za celowe, sporządzanie planów rocznych kontroli dróg wodnych. Odstąpienie od przeprowadzania takich kontroli na drogach wodnych z powodów niezależnych od Urzędu, np. zbyt niski lub zbyt wysoki stan wód na rzece, winno być odnotowane jako uzasadnienie do odstąpienia od ich kontroli.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Urzędu w zbadanym zakresie.

2. Ocena zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej Dyrektor Urzędu wydał zarządzenie 1/2008 z dnia 7 kwietnia 2008 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych. Projekt zarządzenia był uzgadniany z Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Warszawie i poszczególnymi Inspektoratami RZGW w Warszawie¹⁷. W zarządzeniu podano maksymalne parametry statków dla odpowiednich odcinków dróg wodnych, wymagane w danej klasie drogi wodnej głębokości tranzytowe i faktyczne dla odpowiednich odcinków dróg wodnych.

(dowód: akta kontroli str. 60-86)

W Urzędzie nie opracowano procedur określających sposób przeprowadzania inspekcji na statkach, w tym ich dokumentowania. Urząd dysponuje, sporządzonymi dla własnych potrzeb, wzorami protokołów z inspekcji różnych typów statków: promu, pchacza, holownika, lodołamacza, statku pasażerskiego i statku sportowo rekreacyjnego. Wzory te uwzględniały wymagania dotyczące wyposażenia statków, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków¹⁸. Określono w nich m.in.: zakres dokonywanej inspekcji, wymagane wyposażenie statku, w tym dokumenty statku i załogi oraz wyposażenie techniczno-eksploatacyjne. Urząd opracował też wzór „uproszczonego” protokołu z inspekcji kontrolnej, w którym nie precyzuje się przedmiotu kontroli, a jedynie odnotowuje, stwierdzone w toku inspekcji nieprawidłowości (braki w wyposażeniu). Wybór rodzaju wzoru protokołu z przeprowadzanej inspekcji zależał od decyzji inspektora przeprowadzającego kontrolę. Kryteria wyboru odpowiedniego rodzaju protokołu nie zostały przyjęte w sposób formalny przez Dyrektora Urzędu.

(dowód: akta kontroli str. 35-51, 137-138)

W Rejestrze statków żeglugi śródlądowej prowadzonym w Urzędzie zarejestrowanych było, na dzień 24 maja 2013 r., łącznie 697 statków.

¹⁷ Pismo nr Wa-06/50/558/2007 z 27 listopada 2007 r.

¹⁸ Dz. U. Nr 216, poz. 1423.

Urząd corocznie planował liczbę inspekcji statków. W roku 2011 plan przewidywał przeprowadzenie 884 inspekcji - wykonano 886. W roku 2012 na zaplanowane 884 inspekcje wykonano 457. Do 20 maja 2013 r. wykonano 112 inspekcji (w planie na ten rok założono wykonanie 500 inspekcji).

Analiza 10 protokołów z przeprowadzonych inspekcji statków w roku 2013 wykazała że:

- w siedmiu przypadkach inspektorzy wypełnili protokół uproszczony, w trzech protokołów pełny,
- w sześciu przypadkach inspektorzy stwierdzili braki w wyposażeniu statków w tym: w trzech przypadkach ukarali osoby odpowiedzialne mandatem karnym, w trzech przypadkach udzielili pouczenia i nakazali niezwłoczne uzupełnienie braków; stwierdzone nieprawidłowości w pięciu przypadkach zostały usunięte, w jednym przypadku osobę odpowiedzialną ukarano mandatem karnym¹⁹.
- dwie inspekcje miały charakter sprawdzających wykonanie zaleceń z poprzedniej kontroli.²⁰

Osiem statków było przedmiotem wielokrotnych inspekcji w latach 2010-2012 (od dwóch do ośmiu inspekcji.)

(dowód: akta kontroli str. 89, 90-106, 107-117, 125-128)

Według wyjaśnień obecnego i byłego dyrektora Urzędu²¹ pełny protokół inspekcji wypełniany był zawsze w momencie dopuszczenia statku do żeglugi, w innych przypadkach zależało to od okoliczności, w których przeprowadzana była kontrola: częstotliwości kontroli statku w danym roku, liczby stwierdzonych uchybień.

Spadek liczby inspekcji w roku 2012 związany był z odejściem Dyrektora Urzędu na emeryturę i powierzeniem obowiązków dyrektora jednemu z inspektorów, który tym samym został wykluczony z grona osób przeprowadzających inspekcję oraz ze zmianą sposobu dokonywania inspekcji statków odstawionych z eksploatacji – sporządzany jest jeden protokół zbiorczy dla grupy statków danego armatora, a nie osobny protokół dla każdego statku.

(dowód: akta kontroli str.137-138, 146-149, 154-157)

W kontrolowanym okresie na drogach wodnych, będących pod nadzorem Urzędu, wydarzyły się cztery wypadki, dwa w roku 2011, jeden w roku 2012 i jeden w roku 2013. Protokoły z postępowania sporządzono zgodnie z §11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 stycznia 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w związku z wypadkami żegludowymi na śródlądowych drogach wodnych.²² We wszystkich przypadkach Urząd ustalił przyczyny i osoby odpowiedzialne (w trzech winę za wypadek ponosiła załoga statku, w jednym brak oznakowania przeszkody podwodnej – usytuowanej poza szlakiem wodnym). Rejestr wypadków prowadzony jest w Urzędzie od kwietnia 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 129-131, 140-141)

Urząd nie prowadził listy pilotów świadczących usługi w zakresie pilotażu, określonej w § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie pilotażu na śródlądowych drogach wodnych²³, ze względu na ich brak, spowodowany głównie lokalnym charakterem żeglugi. Armatorzy operujący na wodach podległych Urzędowi sami posiadają odpowiednie uprawnienia bądź zatrudniają osoby z uprawnieniami.

(dowód: akta kontroli str. 140-141, 150)

¹⁹ Kontrola z 20 czerwca 2013 r. holownika Retman WA-01-0012.

²⁰ Atalanta WA-03-0069 kontrola z 12.12.2012 r. i Jagodowy Ryś WA-01-0180 z 31.07.2012 r.

²¹ Wyjaśnienia z dnia 12 czerwca 2013 r. i z dnia 17 czerwca 2013 r.

²² Dz. U. Nr 17, poz. 161.

²³ Dz. U. z 2003 r. Nr 5, poz. 53.

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W Urzędzie nie określono procedur przeprowadzania inspekcji statków.

Opracowanie wzorów protokołu z przeprowadzanych inspekcji (pełny i uproszczony), wobec których nie określono kryteriów ich zastosowania powoduje, zdaniem NIK, dowolność co do zakresu przeprowadzania takich kontroli i nie gwarantuje ich przeprowadzenia w pełnej zgodności z przepisami rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków.

2. Urząd nie przeprowadził wszystkich zaplanowanych w roku 2012 inspekcji.

W roku 2011 Urząd przeprowadził wszystkie zaplanowane inspekcje ale w roku 2012 wykonał jedynie 51,7% zaplanowanych inspekcji.

3. W latach 2011 - 2012 w Urzędzie nie prowadzono rejestru wypadków, co było niezgodne z §13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 stycznia 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w związku z wypadkami żegludowymi na śródlądowych drogach wodnych.

W rejestrze prowadzonym w Urzędzie, założonym w kwietniu 2013 r. zarejestrowano tylko jeden wypadek. W dokumentacji Urzędu znajdują się akta z trzech innych wypadków (z lat 2011- 2012) nie ujawnionych w prowadzonym rejestrze.

Ocena częściowa

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

3. Gospodarowanie funduszem Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszem Rezerwowym

Opis stanu
faktycznego

Opracowane wzory protokołów inspekcji statków nie zawierały zapisów o kontroli dokumentów potwierdzających dokonanie wpłaty przez armatora składki rocznej do Funduszu Żeglugi Śródlądowej. W 10 poddanych kontroli protokołach z inspekcji z roku 2013 nie odnotowano informacji o sprawdzeniu wpłat na fundusz.

(dowód: akta kontroli str. 35-51)

Według wyjaśnień p.o. dyrektora Urzędu brak w protokołach²⁴ zapisów dotyczących dokonywania wpłat na fundusz, nie świadczy o braku kontroli w tym zakresie. Inspektorzy w trakcie kontroli statku wymagają okazania potwierdzenia wpłaty – co potwierdzają protokoły z inspekcji statków z 15 kwietnia i 3 maja 2011 r., które w uchybieniach wykazują brak takiego dokumentu. Co do obowiązku informowania armatorów o sposobie dokonywania wpłaty na Fundusz Rezerwowy, Dyrektor Urzędu wyjaśnił, że armatorzy byli informowani o istnieniu takiego funduszu na naradach przednawigacyjnych i w trakcie przeprowadzanych inspekcji, natomiast o sposobie dokonywania opłaty dowiadywali się samodzielnie, szczegóły dotyczące opłat poznawali w Banku Gospodarstwa Krajowego.

(dowód: akta kontroli str. 87-88,132, 141, 150, 153)

²⁴ W 10 losowo wybranych protokołach z inspekcji statków roku 2013.

Ustalono
nieprawidłowości

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

1. Nie informowanie armatorów o sposobie dokonywania wpłat do Funduszu Rezerwowego.

Obowiązek informowania o sposobie wpłat do Funduszu Rezerwowego wynika z art. 9 ust. 4 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym²⁵.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę na brak we wzorach protokołów inspekcji statków informacji o posiadaniu lub nie dokumentu poświadczającego wpłatę przez armatora składki rocznej do Funduszu, który powinien znajdować się u kierownika danego statku.

Ocena częściowa

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

4. Załatwianie skarg i wniosków

Opis stanu
faktycznego

W kontrolowanym okresie w rejestrze skarg i wniosków Urzędu zarejestrowano dwie skargi. Skargi rozpatrzone zostały w terminie przewidzianym w art. 35 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego²⁶. Przeprowadzone postępowania wyjaśniające nie wykazały nieprawidłowości w działalności Urzędu – skargi uznane zostały za niezasadne.

Skargi dotyczyły:

- braku wyposażenia statku (gondoli pływającej po Narwi w Łomży) w kamizelki ratunkowe i odmowy zabrania na pokład 14 osób. W toku postępowania ustalono, że statek wyposażony był w odpowiedni sprzęt ratunkowy i zgodnie z obowiązującymi przepisami mógł zabrać na pokład jedynie 12 osób.
- nieoznakowanej przeszkody wodnej przy porcie Czerniakowskim w Warszawie. W toku postępowania ustalono, że RZGW w Warszawie ogłosił w dniu 2 września 2011 r. komunikat o utrudnieniach w żegludze na Wiśle, co było potwierdzone w trakcie inspekcji szlaku wodnego 7-8 września 2011 r. Pomimo uznania skargi za niezasadną Urząd wystąpił do RZGW o zweryfikowanie przeszkody wodnej i jej oznakowanie.²⁷

(dowód: akta kontroli str. 133-135)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Urzędu w badanym obszarze.

²⁵ Dz. U. Nr 199, poz. 1672.

²⁶ Dz. U. z 2013 r. poz. 267.

²⁷ Pismo nr Wa-06/89/1589/2011 z 3 października 2011 r.

V. 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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁸, wnosi o:

1. Opracowanie procedur przeprowadzania kontroli stanu dróg wodnych oraz inspekcji na statkach, w tym określenie sposobu ich dokumentowania, w celu zapewnienia kompletności i rzetelności kontroli/inspekcji.
2. Opracowywanie rocznych planów kontroli stanu dróg wodnych.
3. Przeprowadzanie zaplanowanych inspekcji statków.

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 Warszawie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Warszawa, dnia lipca 2013 r.

Kontroler
Rafał Sowa
Specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

Wicedyrektor
Sławomir Grzelak

.....
podpis

.....
podpis

²⁸ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

