



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ-4101-08-01/2012
P/12/077

Rzeszów, dnia września 2012 r.

Pan

Mieczysław Borowiec

Dyrektor PKP PLK SA

Zakład Linii Kolejowych

w Rzeszowie

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. *o Najwyższej Izbie Kontroli*¹, zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura w Rzeszowie przeprowadziła w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie (zwanego dalej: „ZLK”) kontrolę pt. „Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei”, którą objęto wykonywanie zadań przez ZLK mających na celu zapewnienie warunków techniczno – organizacyjnych do usuwania skutków katastrof i zdarzeń w ruchu kolejowym oraz zapewnienie przejezdności linii. Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2010 r. do 30 czerwca 2012 r.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 29 sierpnia 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli - stosownie do art. 60 ustawy o NIK w brzmieniu obowiązującym do dnia 1 czerwca 2012 r. – w związku z art. 2 ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. *o zmianie ustawy o NIK*², zwanej dalej *ustawą nowelizującą*, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność ZLK w skontrolowanym obszarze.

¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82. ze zm.

² Dz. U. Nr 227, poz. 1482 ze zm.

W kontroli ustalono, iż lokalizacja Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego w Rzeszowie wynika z decyzji nr 104 z dnia 22 grudnia 2000 r. Naczelnego Dyrektora Infrastruktury Kolejowej w *sprawie przejęcia przez Zakłady Infrastruktury Kolejowej Specjalnych Pociągów Ratunkowych z Zakładów Napraw Infrastruktury i Zakładów Zmechanizowanych Napraw Infrastruktury*.

1.1. W kontroli stwierdzono, iż okresie od 1 stycznia 2010 r. do 31 maja 2012 r. na terenie działania ZLK odnotowano łącznie 45 wypadków oraz 15 incydentów. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) nie zajmowała się bezpośrednio żadnym zdarzeniem. Ustalono, iż postępowania prowadzone przez komisje kolejowe powołane przez kierownika kontrolowanej jednostki w związku z zaistniałymi na terenie ZLK zdarzeniami zostały zakończone w wymaganym terminie 30 dni od dnia zdarzenia, bądź za zgodą PKBWK w terminie wydłużonym, który ZLK każdorazowo dotrzymało, co było zgodne z treścią § 31 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w *sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych*³.

1.2. Kopie protokołów ustaleń końcowych zostały przekazane do jednostki nadrzędnej, przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK w terminie 7 dni od daty podpisania protokołu, co było zgodne z treścią § 30 pkt 2 w/w rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. Na podstawie analizy realizacji przez ZLK zaleceń komisji powypadkowych w okresie objętym kontrolą stwierdzono, iż ZLK zrealizowała zalecenia i wnioski powypadkowe komisji kolejowych.

1.3. Ustalono, iż Naczelnik sekcji eksploatacji (lub osoba przez niego upoważniona) po uzgodnieniu treści zawiadomienia z przewodniczącym komisji w okresie objętym kontrolą sporządził łącznie 61 zawiadomień o zaistniałym zdarzeniu. Wymóg określony w § 5 ust. 5 w/w rozporządzenia Ministra Transportu w *sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych* stanowi, iż zawiadomienie o zdarzeniu powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia. Ponadto z treści § 6 ust. 2 instrukcji Ir 8 wynika, iż zawiadomienie o zdarzeniu powinno być przekazane przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, faksu, telegraficznie lub listownie priorytetem. W kontroli ustalono, iż zawiadomienia o zdarzeniach były przekazane

³ Dz. U. Nr 89, poz. 593.

każdorzazowo przy wykorzystaniu faksu, a ZLK nie posiada dokumentacji potwierdzającej datę (godzinę) przekazania zawiadomienia o zdarzeniu.

PKP PLK Biuro Bezpieczeństwa pismem z dnia 17 lipca 2012 nałożyło obowiązek na ZLK dokumentowania przekazania zawiadomienia o zdarzeniu.

1.4. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia nie powiadamianie każdorzazowo o zaistniałym zdarzeniu Prokuratury Rejonowej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej.

Obowiązek zawiadamiania ww. instytucji wynika z § 4 i § 5 rozporządzenia Ministra Transportu w *sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych*. Również z treści § 6 ust. 1 instrukcji Ir 8 (załącznik nr 1) wynika, że zawiadomienia powinno się również kierować do tych instytucji.

W kontroli ustalono, iż w 2010 r. nie powiadomiono Prokuratury Rejonowej w 11 przypadkach, Policji w 6 przypadkach, Państwowej Straży Pożarnej w 16 przypadkach. W 2011 r. nie powiadomiono Prokuratury Rejonowej w 17 przypadkach, Policji w 7 przypadkach, Państwowej Straży Pożarnej w 28 przypadkach. W 2012 r. (do 30 czerwca) nie powiadomiono Prokuratury Rejonowej w 6 przypadkach, Policji w 2 przypadkach, Państwowej Straży Pożarnej w 11 przypadkach.

1.5. W kontroli stwierdzono, iż w celu oceny poziomu bezpieczeństwa ZLK opracowało na lata 2010-2012 raporty w sprawie bezpieczeństwa, które obejmują: informacje o zarządzanej infrastrukturze, organizację (schemat organizacyjny, dane o zatrudnieniu), działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa wynikające ze zdarzeń zaistniałych na terenie ZLK, tabele przedstawiające zestawienia: ograniczeń szybkości, wypadków, zdarzeń poprzedzających wypadki ,ofiar i rannych , poniesionych kosztów.

2.1. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia brak realizacji obowiązku wynikającego z § 42 ust. 5 i 6 instrukcji Ir 8 polegającego na nieprzeprowadzanie comiesięcznych kontroli stanowisk pracy kierowników pociągów gospodarczych i roboczych będących w zespole SPRT.

Ustalono, iż w okresie objętym kontrolą w ZLK przeprowadzono zaledwie 7 kontroli wewnętrznych dotyczących stanowisk pracy kierowników pociągów gospodarczych i roboczych będących w zespole SPRT, mimo iż treści § 42 ust. 5 i 6 instrukcji Ir 8 wynika, iż kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. zobowiązani są do przeprowadzania kontroli

wewnętrznej każdego stanowiska pracy związanego z prowadzeniem ruchu kolejowego, co najmniej raz w miesiącu. Do kontroli wewnętrznej, o której mowa w ust. 5 zobowiązani są zobowiązani dyrektorzy ZLK, ich zastępcy do spraw technicznych i eksploatacyjnych oraz zakładowy personel nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

2.2. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia brak realizacji obowiązku wynikającego z § 42 ust. 7 instrukcji Ir 8 polegającego na niesporządzaniu protokołów z przeprowadzanych kontroli stanowisk pracy kierowników pociągów gospodarczych i roboczych będących w zespole SPRT.

Z ustaleń kontroli wynika, iż przeprowadzone kontrole (dokumentowane poprzez wpisy do książki kontroli) nie stwierdziły nieprawidłowości, a z kontroli tych nie sporządzano protokołów mimo takiego wymogu określonego treścią § 42 ust. 7 instrukcji Ir 8 stanowiącego iż protokoły z przeprowadzonych kontroli przekazują naczelnicy sekcji eksploatacji i ich zastępcy, kontrolerzy i instruktorzy – dyrektorowi ZLK.

Dyrektor ZLK zgodnie z treścią § 42 ust. 3 instrukcji Ir 8 jest obowiązany do działań zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa.

3. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia nie zarządzanie przez Dyrektora ZLK próbnymi alarmami mimo wymogu wynikającego z treści § 10 instrukcji Ir 15 .

Postanowienia § 10 ust. 1 instrukcji Ir 15 nakładają obowiązek na Dyrektora ZLK organizowania ćwiczeń w formie próbnymi alarmami, jeżeli zespoły ratownictwa technicznego nie uczestniczyły w działaniach ratowniczych dłużej niż 6 miesięcy. Ustalenia kontroli wykazały, że w okresach: od 11 grudnia 2010 r. do 14 lipca 2011 r. i od 19 października 2011 r. do 3 maja 2012 r. SPRT nie uczestniczył w działaniach ratowniczych. Wskutek odstąpienia od przeprowadzania próbnymi alarmami Dyrektor ZLK nie posiadał wiedzy o gotowości operacyjnej zespołu ratownictwa technicznego do akcji ratowniczych.

4.1. W kontroli ustalono, iż według stanu na dzień 30 czerwca 2012 r. w ZLK w skład załogi SPRT wchodziło 29 pracowników (28 pracowników, w systemie wielozmianowym, 4 brygady robocze po 7 pracowników, zespołem kieruje kierownik SPRT). Najwyższa Izba Kontroli stwierdza, iż stan osobowy SPRT był zgodny z wymaganiami określonymi w § 6 instrukcji Ir-15.

4.2. SPRT posiada na wyposażeniu m.in. lekki pojazd ratownictwa technicznego WM15A PRT-02, samochód szynowo - drogowy „Unistar” UK-41, żuraw EDK 1000/4 o udźwigu 120T, żuraw hydrauliczny EDK 750 o udźwigu 100T. Według stanu na dzień 30 czerwca 2012 r. sprzęt ten posiadał ważne świadectwa sprawności technicznej.

4.3. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia brak zapewnienia pracownikom SPRT, pełnego wymaganego wyposażenia zespołu ratownictwa technicznego. w tym środków ochrony osobistej.

Ustalono, iż wyposażenie SPRT było niepełne w stosunku do wymaganego zasadniczego wyposażenia wagonów i pojazdów zespołu ratownictwa technicznego określonego w załączniku Nr 2 do instrukcji Ir 15. Na wyposażeniu SPRT stwierdzono braki: narzędzi nieiskrzących (Zał. Nr 2 do Ir 15 - wagon sprzętu p. 4), aparatów uciezkowych (§ 12 ust. 2 pkt 5 Ir 15), oraz zawiesi nieiskrzących (Zał. Nr 2 do Ir 15 - wagon pomocniczy żurawia kolejowego pkt 2 poz. 4). Ponadto stwierdzono, iż na stanie SPRT brak jest hełmów odpowiadających wymogom (tj. kolorystyce) określonym w § 12 ust. 2 pkt 2 i 3 instrukcji Ir 15. Na stanie SPRT znajdowały się hełmy niezgodne z kolorystyką określona w instrukcji Ir 15, oraz hełmy zgodne z tą kolorystyką lecz data dopuszczenia ich do użytku wygasła w 2010 r.

4.4. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia fakt niezapewnienia pełnej obsady sprzętu będącego na stanie SPRT (WZT-2, oraz D-35) przez osoby posiadające wymagane kwalifikacje.

W kontroli ustalono, iż spośród 5 pracowników wyznaczonych do obsługi Wielozadaniowego Zespołu Technicznego (WZT 2) – dwie osoby (B.M., Sz.B.) nie posiadają niezbędnych kwalifikacji do obsługi tego sprzętu. Osoby te nie posiadają również niezbędnych kwalifikacji do obsługi żurawia (D-35) znajdującego się na WZT 2.

Treść § 6 ust. 5 instrukcji Ir 15 stanowi, iż na każdą zmianę roboczą należy wyznaczyć pracowników z uprawnieniami zapewniającymi pełną obsługę pojazdów i sprzętu stanowiącego wyposażenie zespołu ratownictwa technicznego.

4.5. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia brak przeszkolenia w zakresie właściwości fizyko – chemicznych zatrudnionych w SPRT, mimo wymogu wynikającego z § 9 ust. 1 pkt 4 instrukcji Ir 15.

Kontrola wykazała, że załoga SPRT nie posiada przeszkolenia w zakresie właściwości fizyko –chemicznych materiałów niebezpiecznych mimo wymogu określonego w § 9 ust. 1 pkt 4 instrukcji Ir 15, stanowiącego, iż wszyscy pracownicy zespołów kolejowego ratownictwa technicznego powinni posiadać przeszkolenia w zakresie właściwości fizyko –chemicznych materiałów niebezpiecznych.

4.6. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia niedostosowanie kwalifikacji pracowników zatrudnionych w SPRT do wymagań określonych w „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15”⁴.

Zgodnie z § 9 Instrukcji Ir-15, wszyscy pracownicy zespołów kolejowego ratownictwa technicznego powinni posiadać przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach. Kontrola wykazała, że załoga SPRT nie posiada przeszkolenia z zakresu udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach mimo wymogu określonego w § 9 ust. 1 pkt 6 tej instrukcji. Ponadto zgodnie z § 6 Instrukcji Ir-15, wszyscy pracownicy zespołów kolejowego ratownictwa technicznego powinni być przeszkoleni w obsłudze sprzętu do wkolejania. Ustalono, iż w zespole SPRT spośród 29 pracowników, przeszkolonych z zakresu obsługi sprzętu do wkolejania jest 27 pracowników (J. H. i R.M. nie posiadają wymaganego przeszkolenia).

4.7. W kontroli ustalono, iż spośród 29 pracowników zespołu Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego 5 pracowników wyznaczono do pełnienia funkcji kierownika pociągu ratowniczego Osoby te wykonują czynności kierownika pociągu jako czynności dodatkowe. Wymagania kwalifikacyjne dla kierownika pociągu gospodarczego i roboczego określone zostały m.in. w § 4 i § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w *sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra* ⁵ (Dz. U. Nr 59, poz. 301 ze zm.) zwanego dalej: „rozporządzeniem”. Osoby pełniące funkcję kierownika pociągu ratowniczego posiadają: wymagane wykształcenie na dane stanowisko, zdolność fizyczną i psychiczną, potwierdzoną orzeczeniem lekarskim, odbyli wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko, zdali egzamin kwalifikacyjny przed komisją, potwierdzony świadectwem

⁴ Przepisy Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15 (zwanej dalej Instrukcją Ir-15), przyjętej uchwałą nr 142/2007 Zarządu Spółki z dnia 26 kwietnia 2007 r., weszły w życie z dniem 1 lipca 2007 r.

⁵ (Dz. U. Nr 59, poz. 301 ze zm.).

złożenia egzaminu kwalifikacyjnego, posiadają inne dodatkowe egzaminy kwalifikacyjne, wymagane przy dodatkowych czynnościach na danym stanowisku, potwierdzone odpowiednim świadectwem. Osoby te uzyskały autoryzację od pracodawcy do pracy na danym stanowisku – wpis do upoważnienia (wydanego przez ZLK na podstawie § 22 ust. 1 rozporządzenia) w dniu 20. 12. 2005 r. oraz wpis do rejestru egzaminów pracownika wzór nr 13 – do instrukcji Ia 5 - część III - Autoryzacja.

Stwierdzono u tych pracowników (wyznaczonych do pełnienia funkcji kierownika pociągu ratowniczego) w zespole brak dokumentacji potwierdzającej: przeprowadzenie przeszkolenia praktycznego w miejscu pracy (którym powinno być poprzedzone uzyskanie autoryzacji) § 21 ust. 3 rozporządzenia, sprawdzenie wykonania obowiązkowych jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego w różnych porach doby (m.in. w nocy) (według programu ustalonego przez pracodawcę) § 21 ust. 4 rozporządzenia, sprawdzenie znajomości odcinków linii kolejowych (według programu ustalonego przez pracodawcę) § 21 ust. 4 rozporządzenia.

5. W dniu 27 lipca 2012 r., działając na podstawie art. 39 ustawy o *Najwyższej Izbie Kontroli* dokonano w miejscu stacjonowania SPRT tj. Rzeszów Zachodni oględzin przebiegu czynności właściwych służb zakładu linii kolejowych - związanych z uruchomieniem zespołu ratownictwa technicznego oraz przeprowadzenia oględzin wyposażenia tego zespołu. W wyniku oględzin ustalono, iż nie sporządza się „Miesięcznego planu pozostawiania pracowników w dyspozycji poza normalnymi godzinami pracy zespołu SPR/PRT”, który winien sporządzać naczelnik sekcji eksploatacji (§ 11 ust. 2 Instrukcji Ir-15).

6. Z dniem 25 marca 2011 r. ZLK zaprzestało utrzymywać pasy przeciwpożarowe w związku z pismem z dnia 11 kwietnia 2011 r. Biura Eksploatacji PKP PLK, które poinformowało ZLK, iż w związku ze zmianami regulacji prawnych związanych z utrzymaniem pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych, PKP PLK z dniem 25 marca 2011 r. odstąpiły od ich utrzymania.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli zarządca infrastruktury kolejowej jest zobowiązany do utrzymywania pasów przeciwpożarowych. Obowiązek ten wynika z art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym*⁶. W treści art. 55 tej ustawy

⁶ Zarządcy linii kolejowych są zobowiązani do spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających m.in. ochronę przeciwpożarową

określono uprawnienia zarządcy, umożliwiające realizację tego obowiązku na gruntach sąsiadujących z linią kolejową , a także kwestie związane z odszkodowaniem dla właścicieli gruntów.

W kontroli ustalono, iż w okresie objętym kontrolą na terenie ZLK należało utrzymywać wzdłuż linii kolejowych pasy przeciwpożarowe o łącznej długości 56,386 km. Utrzymanie ich w 2010 r. kosztowało ZLK 17,3 tys. zł. (w systemie własnym). Szacuje się, że przywrócenie tych pasów w 2012 r. do prawidłowego stanu będzie kosztowało ok. 3.550 tys. zł, przy czym ZLK nie jest w stanie wykonać tej czynności w systemie własnym.

7. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie nieuwzględnianie w planach i niepodejmowanie przez służby kontroli wewnętrznej zadań w zakresie ratownictwa technicznego.

W kontroli ustalono, iż ZLK posiada komórkę kontroli wewnętrznej, tj. Dział Kontroli i Instruktażu. W okresie objętym kontrolą Dział Kontroli i Instruktażu nie realizował zadań związanych z ratownictwem technicznym na kolei i warunkami techniczno organizacyjnymi do usuwania skutków katastrof w ruchu kolejowym oraz zapewnieniu przejezdności linii. W rezultacie, Dyrektor ZLK pozbawiony był z tego źródła obiektywnej i niezależnej oceny efektywności funkcjonowania organizacji tego systemu. W świetle wyników niniejszej kontroli, problematyka organizacji ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej, powinna zostać w najbliższym czasie – zdaniem NIK – kompleksowo uwzględniona w planach pracy komórki kontroli wewnętrznej tj. Działu Kontroli i Instruktażu.

Zgodnie z treścią § 7 ust. 2 instrukcji Ir 15 Dyrektor ZLK, w którym powołano zespół ratownictwa technicznego pełni nadzór nad tym zespołem oraz ponosi pełną odpowiedzialność za jego gotowość techniczno – eksploatacyjną i sprawną pracę.

Zgodnie z treścią § 7 ust. 3 instrukcji Ir 15 Naczelnik Sekcji Eksploatacji w której powołano zespół ratownictwa technicznego jest odpowiedzialny za stan techniczny pojazdów i sprzętu i przeszkolenie załogi. Ponadto zapewnia na wniosek kierownika zespołu ratownictwa technicznego, wyposażenie tego zespołu w sprzęt, przybory sygnałowe odzież roboczą i ochronną i środki ochrony indywidualnej.

Przedstawiając Panu Dyrektorowi powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Przeprowadzanie comiesięcznych kontroli stanowisk pracy kierowników pociągów gospodarczych i roboczych będących w zespole SPRT stosownie do wymogów § 42 ust. 5, 6 instrukcji Ir 8, oraz sporządzanie protokołów z przeprowadzanych kontroli stanowisk pracy kierowników pociągów gospodarczych i roboczych będących w zespole SPRT stosownie do wymogów § 42 ust. 7 instrukcji Ir 8.

2. Zarządzanie ćwiczeń w formie próbnych alarmów stosownie do wymogu wynikającego z treści § 10 instrukcji Ir 15 jeżeli zespoły ratownictwa technicznego nie uczestniczą w działaniach ratowniczych dłużej niż 6 miesięcy.

3. Uzupelnienie wymaganego wyposażenia zespołu ratownictwa technicznego o narzędzia nieiskrzące, aparaty ucieczkowe, zawiesia nieiskrzące oraz hełmy spełniające wymagania określone w instrukcji Ir 15.

4. Uzupelnienie wymaganych kwalifikacji przez osoby wyznaczone do obsługi sprzętu będącego na stanie SPRT, tj. WZT-2, oraz D-35.

5. Przeszkolenie załogi SPRT w zakresie właściwości fizyko – chemicznych materiałów niebezpiecznych oraz udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach.

6. Przeszkolenie z zakresu obsługi sprzętu do wkolejania 2 pracowników z załogi SPRT, którzy nie posiadają wymaganego przeszkolenia.

7. Sporządzanie się „Miesięcznego planu pozostawiania pracowników w dyspozycji poza normalnymi godzinami pracy zespołu SPR/PRT”, stosownie do wymogów § 11 pkt 2 Instrukcji Ir-15.

8. Sporządzanie dokumentacji potwierdzającej: a) przeprowadzenie przeszkolenia praktycznego w miejscu pracy (którym powinno być poprzedzone uzyskanie autoryzacji) stosownie do wymogów § 21 ust. 3 rozporządzenia, b) sprawdzenie wykonania obowiązkowych jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego w różnych porach doby (m.in.

w nocy) (według programu ustalonego przez pracodawcę) § 21 ust. 4 rozporządzenia, c) sprawdzenie znajomości odcinków linii kolejowych (według programu ustalonego przez pracodawcę) § 21 ust. 4 rozporządzenia.

9. Utrzymywanie pasów przeciwpożarowych wzdłuż zarządzanych linii kolejowych – stosownie do postanowień art. 17 ust. 1 ustawy o *transporcie kolejowym*.

10. Podejmowanie przez Dział Kontroli i Instruktażu zadań w zakresie organizacji systemu ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK w brzmieniu obowiązującym do dnia 1 czerwca 2012 r. – w związku z art. 2 ustawy z *nowelizującej*, zwraca się do Dyrektora ZLK o przedstawienie, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK w brzmieniu obowiązującym do dnia 1 czerwca 2012 r. – w związku z art. 2 ustawy z *nowelizującej*, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Dyrektorowi ZLK prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Rzeszowie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.