

7. 3.02.2011.



**Najwyższa Izba Kontroli
Departament Komunikacji
i Systemów Transportowych**

Warszawa, dnia 5 sierpnia 2011 r.

**Zarząd
PKP Cargo S.A.**

KKT-4101-01-04/2011
P/11/061

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli - Departament Komunikacji i Systemów Transportowych przeprowadziła w PKP Cargo S.A. kontrolę pt.: **„Wykonywanie zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych”**. Kontrolą objęto działalność PKP Cargo S.A. (dalej: Spółka lub Cargo S.A.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, organizacji i wykonywania przewozu towarów niebezpiecznych w latach 2010 - 2011 (I kwartał).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 4 sierpnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi Spółki niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia działania Cargo S.A. związane z przewozem towarów niebezpiecznych. Ocena powyższa została sformułowana na podstawie następujących ustaleń kontroli:

- 1) Zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych¹ w Spółce wyznaczono 24 doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (dalej doradcy RID), którzy wykonywali zadania określone przepisami prawa.

¹ Dz. U. z 2004 r. nr 97, poz. 962 ze zm.

- 2) Cargo S.A. terminowo przekazywała Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej UTK) roczne sprawozdania ww. doradców z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, a także programy poprawy bezpieczeństwa.
- 3) Spółka stosownie do obowiązku określonego w art. 10 ustawy o przewozie koleją towarów niebezpiecznych przeprowadzała szkolenia pracowników zatrudnionych przy przewozie towarów niebezpiecznych.
- 4) Spółka dostosowała regulaminy i instrukcje wewnętrzne do obowiązujących przepisów prawa, a także stworzyła wymagane przepisami plany i programy, w tym:
 - Wprowadziła System Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej SMS), który zawierał elementy określone w art. 17a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym². Uwzględniono w nim stworzenie i stosowanie wewnętrznych procedur oraz instrukcji dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych.
 - Stworzyła i uzgodniła z zarządcą infrastruktury kolejowej plany zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, o których mowa w pkt 1.10.3.2 regulaminu dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (dalej RID).
 - Sporządziła programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, stosownie do § 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym³, aktualizowała je i realizowała.
- 5) Jednakże opracowane i realizowane w latach 2009 - 2011 programy poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym nie zawierały ilościowych i jakościowych parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa. Tym samym programy te nie spełniały warunków wskazanych w § 4 pkt 1 rozporządzenia w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, co w ocenie NIK stanowiło nieprawidłowość, pod względem kryterium rzetelności.
- 6) Nieprawidłowością było niesporządzenie i nieprzekazanie Prezesowi UTK raportu o zdarzeniu przy przewozie towaru niebezpiecznego, które miało miejsce w dniu 3 czerwca 2010 r. na stacji Warszawa Praga, w postaci wycieku 1720 kg materiału żrącego (N3266) skutkiem rozszczelnienia dolnego zaworu spustowego cysterny. Nie został więc

² Dz. U. z 2007 r. nr 16, poz. 94 ze zm.

³ Dz. U. z 2007 r. nr 60, poz. 407 ze zm.

wykonany obowiązek ustalony w pkt. 1.8.5.1 RID, mimo iż zaistniałe zdarzenie wypełniało, określone w tym punkcie, kryteria sporządzenia raportu.

- 7) Nie był realizowany, nałożony na Spółkę decyzją Ministra Infrastruktury nr TK-3jd-020-02/2011 z dnia 5 stycznia 2011 r. zezwalającą warunkowo na wykonywanie przez Cargo S.A. na terytorium Polski przewozów żółtego fosforu nadawanego przez KAZFOSFAT z Kazachstanu w cysternach nie spełniających warunków technicznych określonych w RID, obowiązek informowania Prezesa UTK co najmniej na dwie doby przed planowanym takim przewozem. Ustalono, że z 17 informacji o przewozie fosforu wysłanych do UTK w miesiącach styczeń – maj 2011 r. tylko w dwóch przypadkach informacja została wysłana w terminie ustalonym przez Ministra, tj. co najmniej na dwie doby przed planowanym wyjazdem. Natomiast aż 12 takich informacji zostało wysłanych dopiero w planowanym dniu wyjazdu przesyłki.
- 8) NIK zwraca uwagę na znaczący wzrost w latach 2009 – 2010 wskaźnika skumulowanej wartości usterek (SUW) dotyczącego realizowanych przez Spółkę przewozów towarów niebezpiecznych w komunikacji międzynarodowej. Wymaga podkreślenia, że temu wzrostowi z 3,4 do 5,5 towarzyszył jednocześnie wzrost liczby meldunków RID o nieprawidłowościach ujawnionych przez obcych przewoźników kolejowych przy przesyłkach towarów niebezpiecznych przyjętych do przewozu przez Cargo (z 492 meldunków w 2009 r. do 561 w 2010 r.). Natomiast liczba podobnych meldunków sporządzonych przez Spółkę zmalała z 501 w 2009 r. do 191 meldunków w 2010 r. Fakty te wskazują na możliwość wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych realizowanych przez PKP Cargo S.A.

Przedstawiając Zarządowi powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań mających na celu:

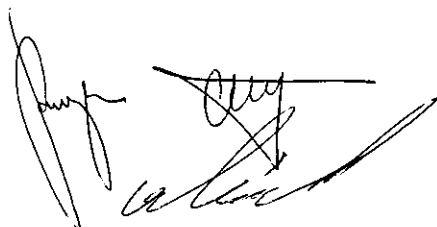
- 1) Uzupelnienie programów na rzecz poprawy bezpieczeństwa o ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa.
- 2) Podniesienie, wyrażanej wskaźnikiem SUW, jakości realizowanych przewozów towarów niebezpiecznych.
- 3) Usunięcie przyczyn, które spowodowały powstanie pozostałych, powyżej wskazanych nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Zarządu Spółki 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 terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Zarządowi Spółki prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie 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.



DYREKTOR
Departamentu Komunikacji
i Systemów Transportowych
Krzysztof Wierzejski