



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

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2011 r.

**Zarząd Spółki
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

KKT-4101-01-05/2011
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 Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK S.A. lub Spółka) kontrolę wykonywania zadań zarządcy infrastruktury kolejowej związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych. Kontrolą objęto lata 2010 – 2011 (I kwartał).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 9 sierpnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, stosownie do art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi Spółki niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia działalność Centrali PLK S.A. w zakresie objętym kontrolą.

Podstawę sformułowania powyższej oceny stanowią następujące ustalenia kontroli:

- 1) PLK S.A. posiada wydaną w dniu 30 grudnia 2010 r. przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: UTK) autoryzację bezpieczeństwa. W okresie przed uzyskaniem ww. autoryzacji Spółka posiadała, zgodnie z wymogami wcześniejszego stanu prawnego, wydawane przez Prezesa UTK świadectwo bezpieczeństwa.

2) Określone w obowiązujących przepisach¹ zadania i obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych zostały uwzględnione zarówno w wewnętrznych przepisach Spółki normujących tryb postępowania jednostek organizacyjnych PLK uczestniczących w przewozie koleją towarów niebezpiecznych, jak i w regulacjach skierowanych do podmiotów, którym udostępniane są do przewozów towarów niebezpiecznych linie kolejowe zarządzane przez Spółkę. W szczególności zadania te i obowiązki określone zostały w *Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16 oraz Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy*.

3) Decyzją Nr 27/2006 Członka Zarządu Dyrektora ds. Sprzedaży PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 sierpnia 2006 r. w sprawie wyznaczenia doradców do spraw bezpieczeństwa przewozów towarów niebezpiecznych koleją został spełniony obowiązek wyznaczenia takich doradców, określony w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych. Na doradców wyznaczane były osoby, które spełniały warunki określone dla tej funkcji w art. 33 powołanej ustawy.

Zgodnie z treścią przywołanej decyzji, doradcy powinni być również wyznaczeni w Zakładach Linii Kolejowych (ZLK). Ustalono, że w niektórych ZLK przez wielomiesięczne okresy doradcy nie byli wyznaczeni. W ZLK Warszawa nie było wyznaczonego doradcy w okresie od 1 stycznia do 3 listopada 2010 r. oraz od 1 do 31 marca 2011 r., w ZLK Kraków w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2010 r., a w ZLK Nowy Sącz brakowało doradcy w okresie od 1 stycznia do 16 września 2010 r. Okresowy brak w jednostkach liniowych PLK wyznaczonych doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych NIK ocenia negatywnie pod względem legalności i rzetelności.

4) Ustalono, że pracownicy komórki organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A., którym przypisane są zadania w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, posiadają aktualne uprawnienia doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

¹ W szczególności w przepisach:

- ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962 ze zm.);
- Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego Aneks I do Przepisów ujednoczonych w umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 i 159, z 1997 r. Nr 37, poz. 225 i 226 oraz z 1998 r. Nr 33, poz. 177).

NIK zwraca jednak uwagę na rozbieżności pomiędzy treścią obowiązującej ww. decyzji Nr 27/2006, a aktualną organizacją Centrali PLK. W wyniku zmian organizacyjnych przeprowadzonych w 2009 r. sprawowanie nadzoru merytorycznego nad działającymi w PLK doradcami ds. przewozu towarów niebezpiecznych należy do Biura Eksploatacji. W § 3 pkt 1 wspomnianej decyzji zadania te zostały przypisane, do już nieistniejącego Biura Eksploatacji i Ratownictwa Technicznego.

- 5) W kontrolowanym okresie, sporządzanie raportów dotyczących wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów przy przewozie towarów niebezpiecznych i przekazywanie ich Prezesowi UTK realizowane było w PLK zgodnie z zasadami określonymi w art. 31 ust. 1 pkt 4 ustawy o przewozie koleją towarów niebezpiecznych oraz przepisami Regulaminu RID.

Natomiast miały miejsce nieprawidłowości przy sporządzaniu rocznego sprawozdania z działalności całej Spółki w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Sprawozdanie takie, sporządzane było na podstawie jednostkowych sprawozdań z poszczególnych jednostek organizacyjnych PLK. Pomimo, że na podstawie art. 31 ust. 1 pkt 3 ustawy o przewozie koleją towarów niebezpiecznych, sporządzenie rocznego sprawozdania należy do zadań doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, w Zakładach Linii Kolejowych w Krakowie, Nowym Sączu i Warszawie sprawozdania z działalności w roku 2009 zostały sporządzone przez osoby, które nie były wyznaczone do pełnienia tej funkcji. Osoby te również nie posiadały kwalifikacji dla doradcy. Taki sposób sporządzania przez PLK rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych NIK ocenia negatywnie pod względem legalności i rzetelności.

- 6) W okresie objętym kontrolą, Spółka rzetelnie wykorzystywała posiadane uprawnienia do kontroli (czynności sprawdzających) pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika w zakresie zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu. W latach 2010 – I kw. 2011 uprawnieni pracownicy jednostek organizacyjnych Spółki przeprowadzili 722 kontrole dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w trakcie których ujawniono 195 nieprawidłowości dotyczących zarówno nieprzestrzegania wymogów proceduralnych dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych (niewłaściwie wypełnione wykazy pojazdów w składzie pociągu, brak informacji, że przewożony jest towar niebezpieczny wysokiego ryzyka), jak i niewłaściwego stanu technicznego taboru przewożącego te ładunki (płaskie miejsca na kołach, nalewy na kołach, zagrzone łożyska osiowe). Na podstawie wyników kontroli podejmowano działania dla wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości.

NIK zwraca jednak uwagę, iż do Wydziału Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej, który ma w Centrali Spółki nadzorować zagadnienia przewozu koleją towarów niebezpiecznych, nie wpływały informacje o wynikach kontroli przeprowadzanych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego w zakładach linii kolejowych w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Kontrole te ujawniały nieprawidłowości dotyczące np.: przeszkolenia pracowników (kontrole: 25-17.03.2010 r. w ZLK w Poznaniu i 3-8.12.2010 r. w ZLK w Warszawie), nie aktualizowania planu zapewnienia bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (kontrole: 17.02-25.03.2010 r. w ZLK w Ostrowie Wlkp. i 1-16.04.2010 r. w ZLK w Szczecinie), nie przekazywania wykazów pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnym ruchu oraz braku informacji o włączeniu wagonów z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (kontrola 3-8.12.2010 r. w ZLK w Warszawie). W ocenie NIK, brak informacji o nieprawidłowościach ujawnionych przez UTK w poszczególnych zakładach linii kolejowych, mógł wpływać negatywnie na podejmowanie przez Centralę Spółki działań zapobiegających powstaniu podobnych nieprawidłowości w pozostałych ZLK.

- 7) NIK negatywnie pod względem rzetelności ocenia działania Spółki w zakresie dostosowania, będących w zarządzie PLK, torów do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi do wymogów określonych w § 8 ust. 3-6 *Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16*. W okresie objętym kontrolą tylko 2 tory znajdujące się na stacji Siemianówka spełniały wszystkie warunki wg Instrukcji Ir-16. Na pozostałych 93 torach – na 87 stacjach – nie było spełnionych od 1 do 8 warunków określonych w Instrukcji. W szczególności:
- 85 torów nie było wyposażonych w instalację odgromową i uziemiającą;
 - 52 tory nie posiadało izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi;
 - przy 46 torach nie był zainstalowany wiatrowskaz;
 - 35 torów nie było oznakowanych tablicami informacyjnymi;
 - 23 tory były zlokalizowane w odległościach od obiektów użyteczności publicznej, budynków mieszkalnych lub innych budowli, albo od osi toru głównego zasadniczego, osi toru szlakowego czy też toru z siecią trakcyjną, mniejszych niż określone w § 8 ust. 4 pkt 2 Instrukcji Ir-16;
 - dla 12 torów nie zostały zapewnione parametry użytkowe nawierzchni kolejowej zgodne z postanowieniami przepisów wewnętrznych PLK;
 - 10 torów nie posiadało drogi dojazdowej.

Ponadto 4 stacje nie były wyposażone w pałatki geomembranowe do podwieszania pod wagon w celu zabezpieczenia gruntu przed skażeniem szkodliwymi substancjami, mimo iż tory do awaryjnego odstawiania wagonów na tych stacjach nie posiadały uszczelnionej nawierzchni, zabezpieczającej przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu. Ogółem 92 tory nie posiadały uszczelnionej nawierzchni, a przy 80 torach nie było czynnego hydrantu.

W ocenie NIK, wymienione nieprawidłowości powodowały, że na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK S.A. nie zostały spełnione warunki, zapewniające maksimum bezpieczeństwa w przypadku wystąpienia awarii w taborze kolejowym przewożącym towary niebezpieczne.

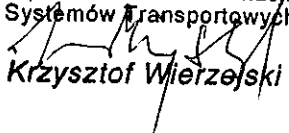
Przedstawiając Zarządowi Spółki powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań mających na celu:

- 1) Dostosowanie torów do awaryjnego odstawiania wagonów do parametrów określonych w Instrukcji Ir-16.
- 2) Wyeliminowanie powyżej opisanych nieprawidłowości w nadzorze nad sprawami związanymi z przewozem koleją towarów niebezpiecznych.
- 3) Dostosowanie zapisów Decyzji Nr 27/2006 Członka Zarządu Dyrektora ds. Sprzedaży PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 sierpnia 2006 r. do aktualnej struktury organizacyjnej Spółki.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Zarządu PKP PLK S.A. o przedstawienie, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o działaniach podjętych w celu 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