



# NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA-4101-06-01/2012/P/12/077

Katowice, dnia 20 listopada 2012 r.

**Pan  
Grzegorz Skarwecki  
Dyrektor  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Zakład Linii Kolejowych  
w Tarnowskich Górach**

## WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>1</sup>, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach przeprowadziła kontrolę w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach<sup>2</sup> w zakresie funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei w latach 2010-2012.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli, podpisanym w dniu 12 września 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

**Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Zakładu w zakresie spraw objętych kontrolą.**

Powyższą ocenę uzasadniają następujące oceny cząstkowe i ustalenia kontroli:

### **I. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia:**

#### **1. Niezapewnienie wymaganych specjalistycznych szkoleń pracowników obsługi pociągów ratownictwa technicznego.**

W latach 2010–2012 (do 30 czerwca) obsadę pociągu ratownictwa technicznego<sup>3</sup> w Tarnowskich Górach stanowiło 28 pracowników, w tym sześciu pracowników stałej załogi, siedmiu zatrudnionych na zmianach dziennych pociągu ratunkowego lub na zmianie nocnej w zespole pogotowia

<sup>1</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 82, zwanej dalej „ustawą o NIK”, w związku z art. 2 ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. Nr 227, poz. 1482 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r.

<sup>2</sup> Zwany dalej „ZLK” lub „Zakładem”.

<sup>3</sup> Zwany dalej „PRT nr 1”.

awaryjnego oraz 15 w innych komórkach ZLK. Z grupy tej jedynie 13 osób (46,4%), w tym wszyscy członkowie stałej załogi, ukończyło kurs II stopnia ratownictwa chemicznego i technicznego. Pozostałych pracowników przeszkolono jedynie z zakresu znajomości instrukcji D21<sup>4</sup>, przy czym szkolenie to miało miejsce w marcu 2001 r., tj. przeszło 11 lat temu. Stwierdzono również, że tylko 11 pracowników obsługi PRT nr 1 (39,3%) ukończyło kurs pierwszej pomocy medycznej, a 13 (46,4%) szkolenie w zakresie obsługi technicznej urządzeń telekomunikacji kolejowej. Natomiast załoga pociągu ratownictwa technicznego w Rybniku<sup>5</sup>, jak wynika m.in. z pisma Zakładu, skierowanego w lutym 2012 r. do Biura Eksploatacji PKP PLK S.A., nie miała wymaganego przeszkolenia. Zgodnie z § 7 ust. 3 pkt 2 Instrukcji Ir-15 osobami odpowiedzialnymi za przeszkolenie załóg byli, odpowiednio Naczelnicy Sekcji Eksploatacji w Tarnowskich Górach i w Rybniku.

Pracownicy obsługi PRT nr 1 (z wyjątkiem osób z uprawnieniami kierownika pociągu gospodarczego i roboczego, maszynisty żurawia i kierowcy drezyny), a także pracownicy obsługi PRT nr 2 nie uczestniczyli również w corocznych pouczeniach okresowych, co tłumaczono m.in. brakiem w obowiązującym w PKP PLK S.A. wykazie stanowisk, stanowiska pracownika pociągu ratunkowego. Natomiast postanowienia § 10 Instrukcji Ir-15 zobowiązywały kierownictwo ZLK do organizowania szkoleń doskonalących. NIK zwraca uwagę, że w oparciu o ww. przepis Instrukcji Ir-15 w maju 2011 r. przeprowadzono jedno szkolenie doskonalące dla zespołu ratownictwa technicznego, przy czym uczestniczyło w nim tylko 51,4% składu osobowego PRT nr 1.

NIK nie podziela stanowiska Pana Dyrektora, zawartego w wyjaśnieniach, że niektórzy pracownicy pociągu ratownictwa technicznego nie wymagają specjalistycznych szkoleń, z uwagi na wykonywanie czynności pomocniczych, wynikających z poleceń kierującego akcją ratowniczą. NIK zwraca uwagę, że zgodnie z § 9 Instrukcji Ir-15 pracownicy zespołu ratownictwa technicznego są zobowiązani posiadać przeszkolenie i kwalifikacje wymagane przy obsłudze sprzętu (w tym urządzeń telekomunikacji kolejowej) oraz przeszkolenie w zakresie właściwości fizyko-chemicznych towarów niebezpiecznych, a także w zakresie udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach. Konieczność prowadzenia szkoleń pracowników obsługi PRT nr 1 podkreślał również w toku kontroli kierujący tym pociągiem.

## **2. Niezapewnienie odpowiedniego składu załogi oraz wyposażenia PRT nr 2.**

Stwierdzono, że, niedopełniając obowiązku określonego w § 7 ust. 2 Instrukcji Ir-15, Dyrektor ZLK nie zapewnił gotowości techniczno-eksploatacyjnej i sprawnej pracy PRT nr 2. W okresie objętym kontrolą, w skład załogi tego pociągu wchodziło jedynie pięć osób (kierownik pociągu oraz czterech mistrzów), zamiast wymaganych 21 (zgodnie z § 6 ust. 2 Instrukcji Ir-15). Pociąg ten nie posiadał również pełnego wymaganego wyposażenia, m. in. jeden z jego wagonów miał świadectwo sprawności technicznej ważne tylko do 8 października 2010 r. Pociąg ten ostatni raz uczestniczył w akcji ratowniczej w marcu 2010 r.

NIK negatywnie ocenia również podjęcie przez Dyrektora Zakładu w sierpniu 2011 r. decyzji o likwidacji PRT nr 2, poprzez wykreślenie go w Regulaminie Organizacyjnym ZLK ze składu Sekcji Eksploatacji w Rybniku. Wspomnianą decyzję Dyrektor Zakładu podjął bez wcześniejszego wystąpienia w tej sprawie do Centrali PKP PLK S.A. i bez uzyskania w tej sprawie stosownej decyzji Zarządu PKP PLK S.A. Zgodnie z § 7 ust. 1 Instrukcji Ir-15 nadzór merytoryczny, w tym podejmowanie decyzji o zmianach rozmieszczenia oraz likwidacji maszyn i sprzętu wchodzącego w skład PRT, pełni właściwa komórka ds. ratownictwa technicznego w Centrali PKP PLK S.A.

Stwierdzono, że Dyrektor Zakładu o wyrażenie zgody na zawieszenie działalności PRT nr 2 wystąpił do Zarządu PKP PLK S.A. dopiero 4 kwietnia 2012 r., uzasadniając to m.in. niedostateczną

<sup>4</sup> Obecnie „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15”, zwana dalej „Instrukcją Ir-15”.

<sup>5</sup> Zwany dalej „PRT nr 2”

ilością etatów przydzielonych w latach 2010-2011 przez Biuro Spraw Pracowniczych PKP PLK S.A. W ocenie NIK, Dyrektor Zakładu miał wystąpić do PKP PLK S.A. z takim wnioskiem już w momencie stwierdzenia braku możliwości utrzymania obydwu pociągów, tj. PRT nr 1 i PRT nr 2. W związku z decyzją z 19 czerwca 2012 r. Członka Zarządu PKP PLK SA o likwidacji PRT nr 2, w lipcu 2012 r. dokonano inwentaryzacji wyposażenia pociągu, ustalając m.in. konieczność likwidacji jednego wagonu (z powodu złego stanu technicznego) i przekazanie dwóch innych wagonów (w tym jednego bez ważnej rewizji) oraz pozostałego wyposażenia do innych Zakładów Linii Kolejowych celem ich wykorzystania.

W okresie do czerwca 2012 r. PRT nr 2 wykorzystywano jedynie do prac związanych z bieżącym utrzymaniem nawierzchni kolejowych (do akcji ratowniczych prowadzonych na obszarze jego działania wykorzystywano PRT nr 1), przy czym nadal, jako jego całodobową obsługę, zatrudniano pięciu pracowników., co, w ocenie NIK, było działaniem niegospodarnym. Stanowiący ww. obsługę pracownicy realizowali m.in. prace drogowe, wykonywali drobne naprawy, przeglądy i konserwacje sprzętu zmechanizowanego oraz inne zadania, np. dozоровanie mienia kolejowego. Łączne koszty utrzymania obu PRT (nr 1 i nr 2) wyniosły 1.491,7 tys. zł w latach 2010-2011 (z tego wynagrodzenia i pochodne od nich 1.093,7 tys. zł). Z uwagi na sposób ewidencjonowania w ZLK ww. kosztów, nie było możliwe określenie, jaka część z nich przypadła na PRT nr 2 (poza kosztami amortyzacji, które wyniosły 11,4 tys. zł).

### **3. Niezapewnienie odpowiedniej liczby radiotelefonów przenośnych na stanie pociągu ratownictwa technicznego.**

W toku kontroli na wyposażeniu PRT nr 1 znajdowały się tylko trzy z sześciu wymaganych przepisami<sup>6</sup> radiotelefonów przenośnych (jeden był w naprawie). W rezultacie podczas prowadzenia symulowanej akcji ratowniczej (w wyniku pozorowanego zdarzenia na terenie działania Zakładu<sup>7</sup>) kierownik pociągu, operator żurawia oraz pozostali członkowie załogi pociągu nie mieli możliwości bezpośredniego kontaktu z kierownikiem pociągu/kierującym akcją ratowniczą przy pomocy łączności radiowej.

### **4. Niedopełnianie obowiązków w zakresie powiadamiania niektórych organów o zdarzeniach w ruchu kolejowym oraz nieujmowanie wszystkich zdarzeń w prowadzonych rejestrach wypadków i incydentów.**

W latach 2010-2012 (do 30 czerwca) na obszarze działania ZLK zaistniało 114 zdarzeń kolejowych, z których dwa zakwalifikowano jako poważne wypadki (kategoria A), 84 jako wypadki (kategoria B), cztery jako samobójstwa (kategoria S) i 24 jako incydenty (kategoria C).

W toku kontroli kontrolerowi nie przedłożono dokumentów potwierdzających zawiadomienie o zaistniałych zdarzeniach Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych<sup>8</sup> oraz innych podmiotów, w tym m.in. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego<sup>9</sup>, zgodnie z art. 28g ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>10</sup> oraz § 5 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> Zgodnie z zał. Nr 2 do Instrukcji Ir-15 na stanie wagonu załogi winno być 5 radiotelefonów przenośnych oraz 1 radiotelefon przewoźny zamontowany w wagonie załogi.

<sup>7</sup> Zdarzenie dotyczyło kolizji pociągu pasażerskiego z pociągiem towarowym, w składzie którego przewożono towary niebezpieczne – kilka cystern z silnie trującymi gazami, w wyniku czego nastąpiło wykolejenie wagonów i było wielu rannych.

<sup>8</sup> Zwanego dalej „PKBWK”.

<sup>9</sup> Zwanego dalej „UTK”.

<sup>10</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm., zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.

<sup>11</sup> Dz. U. Nr 89, poz. 593, zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie wypadków”.

Na podstawie informacji Przewodniczącego PKBWK ustalono, że o pięciu z zaistniałych, na obszarze działania ZLK, zdarzeniach<sup>12</sup> nie powiadomiono go, co stanowiło naruszenie ww. przepisów, zgodnie z którymi zarządca infrastruktury, właściwy dla miejsca zdarzenia, jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu stosowne organy - niezwłocznie, nie później niż przed upływem 24 godzin.

Naczelnicy Sekcji Eksploatacji w Bytomiu i Gliwicach (odpowiedzialni za przekazanie pięciu ww. zawiadomień) wyjaśniali, że o zaistniałych zdarzeniach zawiadomiono PKBWK faksem w wymaganym terminie, przy czym nie posiadali dowodów potwierdzających ten fakt. Natomiast w rejestrze zdarzeń, prowadzonym przez PKBWK, ww. zdarzenia ujęto dopiero po otrzymaniu protokołów ustaleń końcowych komisji kolejowych badających te zdarzenia, tj. po 48-83 dniach.

Stwierdzono również (na podstawie informacji Przewodniczącego PKBWK), że zawiadomienia o kolejnych 23 zarejestrowanych w ZLK zdarzeniach (wypadkach i incydentach) przekazano dopiero po 2-6 dniach od momentu ich zaistnienia, co było niezgodne z ww. § 5 ust. 5 rozporządzenia w sprawie wypadków, nakazującym przekazanie ich niezwłocznie, nie później niż przed upływem 24 godzin. Naczelnicy Sekcji Eksploatacji w: Gliwicach, Bytomiu, Kędzierzynie-Koźlu, Herbach Nowych i Rybniku (odpowiedzialni za przekazanie 21 z ww. zawiadomień) wyjaśniali, że o zdarzeniach informowali PKBWK terminowo faksem, przy czym nie przedstawili na tę okoliczność dowodów. Natomiast Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Raciborzu (odpowiedzialny za przekazanie zawiadomień o dwóch ww. zdarzeniach) przyznał, że zawiadomień dokonano z opóźnieniem (po 2 i 3 dniach) z powodu zaniedbań pracowników.

W toku kontroli Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacji wydał polecenie nakazujące przewodniczącym komisji kolejowych i naczelnikom sekcji eksploatacji przechowywanie potwierdzeń wysyłania zawiadomień o zaistniałych zdarzeniach.

Ustalono również, że w latach 2010–2012, w prowadzonych w ZLK „Dzienniku wypadków” i „Dzienniku incydentów”, nie ujęto, a w konsekwencji nie powiadomiono Przewodniczącego PKBWK o 12 zdarzeniach<sup>13</sup>, które miały miejsce na obszarze działania Zakładu (w tym o sześciu pożarach lokomotyw). NIK nie podziela stanowiska Pana Dyrektora, że 10 z tych zdarzeń (w tym pięć pożarów lokomotyw) zakwalifikowano jako trudności eksploatacyjne (kategoria „D”) i w związku z tym nie podlegało rejestracji w ww. dziennikach, ani zgłoszeniom do PKBWK, natomiast jeden pożar był „zwykłym defektem lokomotywy polegającym na przepaleniu się bezpieczników w kabinie maszynisty”.

W ocenie NIK, popartej stanowiskiem Przewodniczącego PKBWK, wszystkie sześć niezgłoszonych zdarzeń (niebędących pożarami) spełniało definicje incydentów lub wypadków i powinno być zgłoszonych do PKBWK w ciągu 24 godzin od ich zaistnienia, tym bardziej, że organ ten - po powzięciu o nich wiadomości z innego źródła<sup>14</sup> – ujął je w prowadzonym przez siebie rejestrze zdarzeń. Zauważyć należy również, że zgodnie z *Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8*<sup>15</sup> trudnościami eksploatacyjnymi są wydarzenia na liniach kolejowych, które nie wypełniają kryteriów

<sup>12</sup> Czterech zaliczonych do kategorii „C” oraz jednego zaliczonego do kategorii „S”, które miały miejsce odpowiednio: 23 października, 14 i 23 listopada 2010 r., 26 listopada 2011 r. oraz 12 lutego 2010 r.

<sup>13</sup> Zdarzenie, które miało miejsce 31 października 2011 r. w Piekarach Śl. Szarłej i polegało na przejechaniu bez zatrzymania obok tarczy manewrowej z sygnałem „Stój” (zakwalifikowane jako incydent C47 przez komisję kolejową badającą jego przyczyny) oraz 11 zdarzeń, w tym 6 pożarów lokomotyw (10 lipca i 18 sierpnia 2010 r., 20 i 31 grudnia 2011 r., 23 stycznia i 7 maja 2012 r.) oraz 5 innych zdarzeń (13 i 21 stycznia, 25 marca, 24 czerwca i 19 grudnia 2010 r.) polegających na: obniżeniu sieci trakcyjnej wskutek uderzenia otwartych drzwi węglarki w słup trakcyjny, wyłączeniu uszkodzonego wagonu pasażerskiego z pociągu, wyskoczeniu pasażera z jadącego pociągu, polamaniu pantografu w lokomotywie E182 z powodu pomyłkowo ułożonej drogi przebiegu na tor niezelektryfikowany, wycieku amoniaku w wyniku nieszczelności zaworu bezpieczeństwa).

<sup>14</sup> Z dobowych raportów Dyspozytury PKP PLK SA.

<sup>15</sup> Zwanej dalej „Instrukcją Ir-8” (w brzmieniu obowiązującym do 3 czerwca 2012 r.).

zdarzeń kolejowych wskazanych w treści ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast zgodnie z art. 4 pkt 45 ww. ustawy, pożar pojazdu kolejowego jest zdarzeniem, które zalicza się do wypadków. W związku z tym każdy z pożarów lokomotyw winien zostać uznany za wypadek podlegający zgłoszeniu, tym bardziej, że we wspomnianych zdarzeniach uczestniczyły jednostki państwowej straży pożarnej.

#### **5. Niedopełnianie obowiązków przekazywania do PKBWK protokołów ustaleń końcowych postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe.**

Stwierdzono, że w przypadku 30 z 50 losowo wybranych postępowań (60%), protokoły ustaleń końcowych wysłano przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK z przekroczeniem 7-dniowego terminu przekazania, liczonego od daty ich podpisania, określonego w § 30 pkt 1 i 2 rozporządzenia w sprawie wypadków, tj. po upływie od 8 do 41 dni. W 20 spośród analizowanych przypadków termin wysłania przekroczonego z winy przewodniczącego komisji prowadzącej dochodzenie w sprawie zaistniałego wypadku, który z opóźnieniem dostarczył protokół do Działu Eksploatacji, a w pozostałych 10 z winy pracownika tego działu, przygotowującego wysyłkę protokołu.

Ustalono również, że przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK nie przekazano protokołów ustaleń końcowych, sporządzonych przez komisje kolejowe badające przyczyny 12 zdarzeń (opisanych wcześniej w niniejszym wystąpieniu), w związku z uznaniem ich za trudności eksploatacyjne.

#### **6. Zaprzestanie utrzymywania pasów przeciwpożarowych w okresie od kwietnia 2011 r. do czerwca 2012 r.**

ZLK, w okresie od stycznia 2010 r. do kwietnia 2011 r., prawidłowo wypełniał obowiązek utrzymywania pasów przeciwpożarowych, określony w art. 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej<sup>16</sup> oraz art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zlecając podmiotom zewnętrznym wykonywanie dwukrotnie w ciągu roku mineralizacji wszystkich pasów przy zarządzanych liniach kolejowych.

Stwierdzono, że w związku z pismem Dyrektora Biura Eksploatacji PKP PLK SA o zaprzestaniu utrzymywania pasów przeciwpożarowych przez PKP PLK SA, w dniu 28 kwietnia 2011 r. ZLK (po wykonaniu jednorazowej mineralizacji części tych pasów), wypowiedział umowy zawarte z wykonawcami na rok 2011. Utrzymywanie pasów wznowiono dopiero w czerwcu 2012 r., w związku z poleceniem Członka Zarządu PKP PLK SA z dnia 19 kwietnia 2012 r. i po przeprowadzeniu procedury wyboru wykonawców tych prac.

Wskutek nieutrzymywania przez ZLK pasów przeciwpożarowych przy zarządzanych liniach kolejowych, komendanci powiatowi i miejscy Państwowej Straży Pożarnej<sup>17</sup> wydali łącznie 14 decyzji administracyjnych nakazujących utrzymywanie pasów, od których ZLK wnosił odwołania (do komendantów wojewódzkich PSP), a następnie (po ich utrzymaniu w mocy) skargi do sądów administracyjnych, które je oddalały. W związku z powyższym wniesiono również skargi kasacyjne na ww. wyroki do NSA, których do dnia zakończenia kontroli NIK nie rozpatrzono. Ponadto, w maju 2012 r. Komendant Powiatowy PSP w Tarnowskich Górach nałożył na Zakład grzywnę 30.000 zł w celu przymuszenia do wykonania obowiązku doprowadzenia do stanu użyteczności pasów przeciwpożarowych przy linii kolejowej Tarnowskie Góry – Kalety, przy czym w związku z zadeklarowaniem przez ZLK wykonania tych prac, organ w czerwcu 2012 r. zawiesił postępowanie egzekucyjne.

<sup>16</sup> Dz. U. z 2009 r. Nr 178, poz. 1380 ze zm.

<sup>17</sup> Zwanej dalej „PSP”.

W czasie braku właściwego utrzymywania pasów przeciwpożarowych wzrosła liczba pożarów w pobliżu linii kolejowych, zarządzanych przez Zakład (z 14 w 2010 r. do 64 w 2011 r. i 35 w I półroczu 2012 r.<sup>18</sup>). Potwierdzają to również statystyki pożarów prowadzone przez Komendę Wojewódzką PSP w Katowicach, według których na terenie województwa śląskiego nastąpił wzrost liczby pożarów w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych z 227 w 2010 r. do 376 w 2011 r. i 320 w I połowie 2012 r.

#### **7. Niezapewnianie osłony technicznej linii kolejowych objętych obszarem działania ZLK w części przypadków angażowania zespołów ratownictwa technicznego do działań niezwiązanych z akcjami ratowniczymi.**

Stwierdzono, że przy angażowaniu przez Zakład zespołów ratownictwa technicznego do świadczenia usług dla podmiotów zewnętrznych, naruszano postanowienia § 14 oraz załącznika nr 3 (Rozdział X ust. 2 i 3) Instrukcji Ir-15. Nie uzyskiwano bowiem zgody Biura Eksploatacji PKP PLK S.A. na świadczenie tych usług we wszystkich 10 przypadkach użycia pojazdu szynowo-drogowego Unimog. Nie podjęto tym samym wymaganych działań – zgodnie z obowiązującymi procedurami - dla zapewnienia na ten czas osłony technicznej sąsiednich ZLK. NIK nie podziela stanowiska zawartego w wyjaśnieniach Dyrektora ZLK, że zaniechano w tych przypadkach występowania o zgodę z uwagi na możliwość zadysponowania pozostałej załogi i sprzętu pociągu w przypadku nagłego zdarzenia.

Ponadto ustalono, że, w jednym z przypadków użycia żurawia kolejowego (przy demontażu wiaduktu na stacji Sosnowiec-Jęzor w czerwcu 2011 r.), niezgodnie z ww. przepisami, poinformowano pisemnie<sup>19</sup> Biuro Eksploatacji o konieczności wyłączenia żurawia od północy tego samego dnia do godz. 18.00 następnego dnia, a nie jak wymagały przepisy na minimum 48 godz. przed realizacją usługi.

#### **8. Nieobjęcie instytucjonalną kontrolą wewnętrzną ZLK problematyki: kolejowego ratownictwa technicznego, powiadamiania o zdarzeniach kolejowych PKBWK oraz terminowości prowadzenia postępowań przez komisje kolejowe i przekazywania protokołów ustaleń końcowych do PKBWK.**

Kolejowe ratownictwo techniczne w znikomym stopniu, a pozostałych z ww. obszarów działalności ZLK w ogóle, nie objęto wewnętrzną kontrolą instytucjonalną. Pomimo że w strukturze organizacyjnej Zakładu wyodrębniono komórkę do spraw kontroli wewnętrznej<sup>20</sup>, której zadaniem było m.in. kontrolowanie działalności komórek organizacyjnych, kontrolerzy nie planowali i nie wykonywali kontroli w obszarach dotyczących wypełniania ww. zadań przez odpowiedzialne komórki, w tym przez zespół ratownictwa technicznego.

Pracownicy Działu Zaplecza Technicznego, Ratownictwa i Ochrony Przeciwpożarowej, w którego zakresie działania było nadzorowanie pracy kolejowego ratownictwa technicznego, przeprowadzili w okresie objętym kontrolą tylko jedną kontrolę PRT nr 1 (w październiku i listopadzie 2010 r. w ramach tzw. kontroli kompleksowej, przeprowadzanej raz na dwa lata, obejmującej całą Sekcję Eksploatacji w Tarnowskich Górach). Natomiast Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Tarnowskich Górach, sprawująca nadzór nad właściwym utrzymaniem w gotowości technicznej PRT nr 1, w ww. okresie przeprowadziła jedynie trzy doraźne kontrole wewnętrzne (z tego dwie dzienne i jedną nocną), w wąskim zakresie tematycznym, dotyczące pracowników PRT, których przedmiotem były zagadnienia: kontroli dokumentacji techniczno-ruchowej, sprawdzenia dyscypliny pracy oraz nadzoru nad usuwaniem skutków wykolejenia wagonu.

<sup>18</sup> Wg przeprowadzanych przez ZLK corocznych analiz stanu ochrony przeciwpożarowej.

<sup>19</sup> Pismo znak IZSPc-8207/08/2011 z 10.06.2011 r.

<sup>20</sup> Dział Kontroli i Instruktażu.

W toku żadnej z ww. kontroli nie wykazano nieprawidłowości w działaniu PRT nr 1, w tym również stwierdzonych w toku kontroli NIK, m.in. braków w wyposażeniu i w wyszkoleniu pracowników tego pociągu.

## **II. Równocześnie NIK pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia działalność ZLK w zakresie:**

### **1. Stosowania procedur utrzymania i uruchamiania zespołu ratowniczego PRT nr 1.**

Czynności służb ZLK, dotyczące uruchomienia PRT nr 1, w związku z pozorowanym zdarzeniem na terenie działania Zakładu<sup>21</sup>, przebiegały zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-15, a łączny czas - zebrania załogi tego pociągu, podstawienia lokomotywy, wykonania próby hamulca w składzie pojazdów kolejowych gotowych do wyjazdu, osygnalizowania końca pociągu, wypisania niezbędnych dokumentów i wyjazdu na umówiony punkt kontrolny - wynosił 82 minuty i był tylko nieznacznie dłuższy od wymaganego (80 minut). Wszystkie uruchomione urządzenia i sprzęt pociągu były sprawne, a jego załoga miała wymagane uprawnienia do obsługi pojazdów i urządzeń.

Stwierdzone w powyższym zakresie nieprawidłowości dotyczyły, m.in. braku wymaganej liczby radiotelefonów przenośnych na wyposażeniu PRT nr 1 (były tylko trzy z sześciu wymaganych, w tym jeden w naprawie), braku wyposażenia w odzież kwasoodporną, a także nieuzupełnienia po wcześniejszej akcji stanu gazów technicznych (jedna z dwóch butli acetylenowych była pusta, a dwie z trzech butli z tlenem napełnione były w połowie).

Ustalono także niezgodność treści Regulaminu organizacyjno-technicznego PRT nr I z Instrukcją Ir-15, z uwagi na nieujęcie w nim wykazu linii oraz niedoprecyzowanie stanu urządzeń radiołączności. Ponadto na liście osób zapoznanych z treścią tego Regulaminu nie było podpisów dwu pracowników przeszkolonych do pracy w PRT, w tym jednego z członków załogi biorących udział w pozorowanej akcji ratowniczej. Dyrektor Zakładu zadeklarował zamiar uzupełnienia treści Regulaminu organizacyjno-technicznego PRT nr I, zgodnie z wymogami instrukcji Ir-15 oraz zapewnienia, jeszcze w toku kontroli, brakującego wyposażenia.

Wyniki kontroli wykazały ponadto, że dyżurny ruchu, właściwy dla miejsca ww. pozorowanego zdarzenia, nie potwierdził wpisem zgłoszenia tego zdarzenia wszystkim właściwym służbom, a m.in.: bezpośrednio przełożonemu, policji, pogotowiu ratunkowemu, PSP, dyspozytorowi celem wezwania pociągu ratownictwa technicznego oraz dyspozytorowi zasilania elektroenergetycznego, co wyjaśniano niezrozumieniem szczegółów symulacji.

### **2. Przeprowadzania kontroli stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.**

Zgodnie z postanowieniami § 43 Instrukcji Ir-8 oraz Decyzji Dyrektora ZLK nr 40 z 30 kwietnia 2010 r. w sprawie częstotliwości i sposobu dokonywania kontroli wewnętrznych stanowisk pracy, związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, w latach 2010-2012 (do czerwca) każdy posterunek ruchu, tj. stanowisko pracy związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, objęto kontrolą wewnętrzną nie rzadziej niż raz w miesiącu. Kontrole te, obejmujące m. in. sprawdzenie dyscypliny pracy i prowadzenie dokumentacji techniczno-ruchowej, wyposażenia pojazdu trakcyjnego, prawidłowości zestawienia pociągu, przeprowadzali kontrolerzy Działu Kontroli i Instruktażu oraz kierownictwo sekcji eksploatacji. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (dotyczących najczęściej nieprawidłowo prowadzonej dokumentacji) wydawano zalecenia, a kontrolowana jednostka (komórka) składała sprawozdanie z ich wykonania.

Stwierdzono, że w okresie objętym kontrolą wspomnianymi kontrolami jednak nie objęto stanowiska kierownika pociągu ratunkowego. NIK nie podziela stanowiska Naczelnika Sekcji

<sup>21</sup> Zdarzenie dotyczyło kolizji pociągu pasażerskiego z pociągiem towarowym, w składzie którego przewożono towary niebezpieczne – kilka cystern z silnie trującymi gazami, w wyniku czego nastąpiło wykolejenie wagonów i było wielu rannych.

Eksploatacji w Tarnowskich Górach, że pociąg ratunkowy nie jest posterunkiem związanym bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu pociągów, więc nie musi być objęty kontrolą wewnętrzną prowadzoną nie rzadziej niż raz w miesiącu. W wykazie stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych<sup>22</sup> (które takiej kontroli podlegają zgodnie z § 43 Instrukcji Ir-8) wymieniono bowiem stanowisko kierownika pociągu (w tym gospodarczego i roboczego). Zgodnie natomiast z odrębnymi przepisami (Instrukcja Ir-15) od kierującego pociągiem ratunkowym wymaga się spełnienia warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie pracowników, w tym zdania egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko kierownika pociągu gospodarczego i roboczego.

Według wyjaśnień Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Tarnowskich Górach, analizowała przeprowadzanie akcji ratowniczych poprzez wysłuchanie ustnej relacji mistrza pełniącego czynności kierownika pociągu ratunkowego z przebiegu każdej akcji, uzgodnienie czasu pracy zespołu i analizę zapisów w książce pogotowia technicznego.

W okresie objętym kontrolą nie przeprowadzono ćwiczeń w formie alarmów próbnych (o których mowa w §10 Instrukcji Ir-15) w celu sprawdzenia gotowości operacyjnej zespołu ratownictwa technicznego, gdyż PRT nr 1 uczestniczył w działaniach ratowniczych częściej niż co 6 miesięcy.

### **3. Realizowania procedur oraz regulacji wewnętrznych wynikających z autoryzacji bezpieczeństwa (świadczenia bezpieczeństwa).**

PKP PLK SA miało ważną autoryzację bezpieczeństwa<sup>23</sup>, potwierdzającą akceptację udokumentowanych wewnętrznych regulacji (procedur), dotyczących m.in. postępowań w przypadku zdarzeń kolejowych i prowadzenia akcji usuwania skutków wypadków kolejowych. W wyniku kontroli realizacji ww. procedur w dwu postępowaniach (prowadzonych przez komisje kolejowe i dotyczących najpoważniejszych w skutkach zdarzeń) stwierdzono, że zawiadomienia o zdarzeniach oraz protokoły oględzin miejsca wypadku sporządzono zgodnie z wzorami określonymi w załącznikach nr 2 i nr 4 do Instrukcji Ir-8 oraz przesłano w wymaganym terminie, a protokoły ustaleń końcowych oraz akta postępowań prowadzono zgodnie z § 25 i § 28 Instrukcji Ir-8.

Terminowo prowadziły postępowania komisje kolejowe. W przypadku 106 postępowań (spośród 114) zakończono je w terminie 30 dni roboczych, określonym w § 31 rozporządzenia w sprawie wypadków, natomiast w pozostałych ośmiu przewodniczący komisji kolejowych, prowadzących postępowania, przed upływem ww. terminu, uzyskali wymaganą zgodę Przewodniczącego PKBWK na przedłużenie terminu ich zakończenia.

Stwierdzono natomiast, że w jednym przypadku<sup>24</sup> komisyjne postępowanie zakończono po przeszło ośmiu miesiącach, naruszając postanowienia ww. przepisu, zgodnie z którym w uzasadnionych przypadkach na pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, przewodniczący PKBWK może przedłużyć termin postępowania, nie dłużej niż o pięć miesięcy. Przyczyną opóźnienia była zwłoka w dostarczeniu pełnej dokumentacji, związanej z wykolejonym wagonem, przez podmiot wykonujący jego naprawę, wystąpienie w tym samym okresie innych poważnych wypadków (co utrudniło obecność Przewodniczącego PKBWK w pracach komisji), a także szkolenia i urlop przewodniczącego komisji.

### **4. Stanu wyposażenia zespołu ratownictwa technicznego PRT w Tarnowskich Górach.**

<sup>22</sup> Stanowiącym załącznik nr 1 do 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 (Dz.U. Nr 59, poz. 301 ze zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie pracowników”.

<sup>23</sup> Zgodnie z art. 18 i 18a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

<sup>24</sup> Dotyczy zdarzenia z 22 października 2011 r.



Zespół PRT nr 1 posiadał wyposażenie i sprzęt wymagane przepisami<sup>25</sup>. Stwierdzono wprawdzie braki: wózków torowych do transportu taboru z zakleszczonym zestawem, odpowiedniej ilości radiotelefonów przenośnych, odzieży kwasoodpornej, pałatki geomembranowej, lecz uzupełniono je jeszcze w toku kontroli. Wyjątek stanowiły wózki torowe, w przypadku których ZLK, jak dotąd bezskutecznie, kilkakrotnie występował do Centrali PKP PLK S.A. o przydział środków finansowych na ich zakup.

Wszystkie pojazdy, urządzenia i wyposażenie PRT nr 1 były sprawne, miały ważne świadectwa dopuszczenia do eksploatacji oraz sprawności technicznej. NIK zwraca jednak uwagę na konieczność odnowienia sprzętu ratownictwa technicznego tego pociągu z uwagi na jego wiek, stopień zużycia i częste naprawy (np. samochód UNIMOG użytkowany jest od 32 lat, pozostałe pojazdy oraz sprzęt do wkolejania taboru od 25 do 41 lat).

#### **5. Wykonywania usług zewnętrznych z użyciem sprzętu PRT nr 1.**

W latach 2010-2011 z świadczonych odpłatnych usług<sup>26</sup> przy wykorzystaniu PRT nr 1 lub jego sprzętu, ZLK uzyskał łączne przychody w wysokości 113,9 tys. zł. Stwierdzono przy tym, że stosowanych stawek za usługi najmu sprzętu specjalistycznego, będącego na wyposażeniu pociągu ratownictwa, ustalonych w 2010 r. dotychczas nie aktualizowano.

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

- 1. Terminowe zawiadamianie PKBWK o każdym zdarzeniu na liniach kolejowych oraz prowadzenie postępowań przez komisje kolejowe i przekazywanie protokołów ich ustaleń końcowych do PKBWK.**
- 2. Przeszkolenie wszystkich członków obsługi PRT w zakresie: ratownictwa technicznego, właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych, pierwszej pomocy i obsługi urządzeń telekomunikacji kolejowej.**
- 3. Podjęcie działań w celu wyposażenia PRT w wózki torowe do transportu taboru z zakleszczonym zestawem.**
- 4. Objęcie kontrolą wewnętrzną:**
  - zespołu ratownictwa technicznego w zakresie m.in. wyposażenia w sprzęt i zapewnienia wykszolenia załogi,
  - poszczególnych komórek organizacyjnych w zakresie prowadzenia rejestrów wypadków i incydentów, powiadamiania o zdarzeniach kolejowych PKBWK oraz terminowości prowadzenia postępowań przez komisje kolejowe i przekazywania protokołów ustaleń końcowych do PKBWK.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Dyrektora, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK

<sup>25</sup> Załącznik nr 2 do Instrukcji Ir-15.

<sup>26</sup> Polegających m. in. na: transporcie uszkodzonej lokomotywy, demontażu i montażu przęsła mostu i wiaduktu żurawiem EDK 1000, podnoszenia konstrukcji stalowych, wkolejania pojazdów kolejowych na bocznicach należących do innych niż ZLK zarządców infrastruktury przy użyciu pojazdu szynowo - drogowego.

w Katowicach 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.