



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA-4101-06-03/2012/P/12/077

Katowice, dnia 8 listopada 2012 r.

**Pan
Helmut Klabis
Dyrektor
Zakładu Linii Kolejowych
w Częstochowie**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach przeprowadziła kontrolę w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Częstochowie², 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 17 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 częściowe i ustalenia kontroli:

I. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie:

1. Niezapewnienie, stosownego do przepisów i potrzeb wyposażenia, Pociągu Ratownictwa Technicznego³. Stwierdzono, że z 4 wagonów techniczno-gospodarczych, wchodzących w skład tego pociągu, tylko 3 były sprawne, tj. posiadały ważne świadectwa sprawności technicznej oraz aktualne rewizje zbiorników hamulcowych. Czwarty wagon nie był dopuszczony do ruchu i nie uczestniczył w akcjach ratowniczych (służył jako magazyn). W świetle wyjaśnień, stan taki istniał od momentu przejęcia ww. wagonu w 2000 r. ze zlikwidowanego wówczas innego Pociągu Ratunkowego. NIK, mając na uwadze zadania realizowane przez PRT oraz postanowienia obowiązującego Regulaminu organizacyjno-technicznego PRT⁴, nie podziela stanowiska przedstawionego w wyjaśnieniu Zastępcy Dyrektora Zakładu ds. Technicznych, że pozostawienie w składzie pociągu ratownictwa wagonu niesprawnego i tym samym nieprzydatnego do akcji ratowniczych, nie stanowiło sprzeczności z postanowieniami Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15⁵.

¹ Dz. U. z 2012 r. nr 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.

² Zwanym dalej „Zakładem”.

³ Zwanego dalej „PRT”.

⁴ Wprowadzonego w maju 2008 r. zarządzeniem Dyrektora Zakładu.

⁵ Przyjętej uchwałą nr 142/2007 Zarządu Spółki z dnia 26 kwietnia 2007r., zwanej dalej „Instrukcją Ir-15”.

Ustalono ponadto, że również pozostałe 3 wagony PRT nie spełniały wymagań Instrukcji Ir-15 w zakresie dopuszczalnej prędkości jazdy (minimum 80 km/h), gdyż z powodu ich niedobrego stanu technicznego mogły być przemieszczane z ograniczoną prędkością, nie większą niż 60 km/h.

Oględziny PRT wykazały także braki w jego wyposażeniu. Stwierdzono bowiem, że w tym pociągu brakowało 4 z 7 wymaganych gaśnic oraz 3 z 5 pałatek geomembranowych, koniecznych do prawidłowego zabezpieczenia miejsc pracy, podczas prowadzonych akcji ratowniczych, przed powstaniem pożarów lokalnych i skażeń środowiska. Na wyposażeniu pociągu brakowało także 1 z 5 radiotelefonów i nożyc hydraulicznych (zostały przekazane do napraw) oraz 7 z 12 butli tlenowych i acetylenowych. Brak butli tłumaczono przechowywaniem ich ze względów bezpieczeństwa poza PRT (w sekcji Zawiercie), w stanie gotowości do pobrania. Na uwagę zasługuje także niski stan zapasu paliwa dla agregatu prądotwórczego (70 l), który pozwalał na jego ciągłą eksploatację przez ok. 8 godzin. Mając na uwadze istotne znaczenie dla akcji ratowniczych m.in. szybkości uruchomienia PRT oraz kompletnego jego wyposażenia, NIK nie podziela stanowiska przedstawionego w wyjaśnieniu Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych, że z uwagi na zasięg działania tego pociągu, Zakład jest w stanie dowieźć – na żądanie kierującego PRT – potrzebną ilość paliwa oraz pełnych butli tlenowych i acetylenowych. Za stwierdzone w powyższym zakresie nieprawidłowości odpowiedzialnym był kierujący PRT (§ 6 ust. 6 Instrukcji Ir-15), a z tytułu nadzoru i odpowiedzialności za gotowość techniczno-organizacyjną PRT Dyrektor ZLK (§ 7 ust. 2 Instrukcji Ir-15).

PRT nie był wyposażony w sprzęt do wkolejania pojazdów niskopodłogowych, które kursują na głównych liniach kolejowych Zakładu. Nie zapewniało to możliwości efektywnego wykorzystywania zespołu ratowniczego do likwidacji zdarzeń kolejowych z udziałem takich pojazdów. Miało to m.in. związek z niezrealizowaniem w 2011 r. zalecanego⁶ zakupu takiego sprzętu (i nie wykorzystaniem środków przyznanych przez Centralę PKP PLK S.A w listopadzie 2011 r.), z uwagi na potwierdzenie przez producenta możliwości jego dostawy dopiero w 2012 r.

W okresie objętym kontrolą PRT wziął udział łącznie w 8 akcjach ratowniczych (2 - w 2010 r., 5 – w 2011 r. i 1 - w 2012 r.) oraz w 5 naprawach (3 - w 2010 r. i 2 - w 2011 r.). W okresie tym PRT nie świadczył odpłatnych usług. Na utrzymanie pociągu wydatkowano łącznie 99,4 tys. zł, a uczestnictwo w akcjach ratowniczych kosztowało 12,6 tys. zł.

2. Niezapewnienie wymaganej obsady pracowniczej dla PRT oraz niewyposażenie pracowników PRT w odpowiednie środki ochrony osobistej i odzież ochronną.

Stan osobowy załogi PRT, liczącej 20 osób (kierujący oraz 19 pracowników ratownictwa technicznego) na dzień 31 lipca 2012 r., był niższy od stanu wymaganego zgodnie z § 6 ust. 2 Instrukcji Ir-15 (wynoszącego 21 osób) oraz stanu osobowego ustalonego w Regulaminie organizacyjno-technicznym PRT (22 pracowników). W związku z tym ustalonej Instrukcją Ir-15 obsady (4 osób) nie miały dwie dyżurujące drużyny PRT. Niski stan osobowy załogi PRT spowodowany był rozwiązaniem umów o pracę z 2 pracownikami i nieuzupełnieniem obsady o odpowiednio przeszkolone osoby. Na obniżenie potencjału załogi pociągu niekorzystnie wpływało również nieposiadanie przez 2 pracowników (10%) w lipcu 2012 r. ważnych badań okresowych, uprawniających ich do uczestnictwa w akcjach ratowniczych, co tłumaczono długotrwałym przebywaniem pracowników na zwolnieniach lekarskich.

W ocenie NIK, powyższego stanu nie mogą usprawiedliwić wyjaśnienia Zastępcy Dyrektora Zakładu ds. Technicznych, że obecny stan osobowy zespołu pozwala na wykonywanie zadań PRT. NIK zwraca uwagę na zagrożenia, m.in. dla bezpieczeństwa i skuteczności podejmowanych działań, wynikające z kierowania do usuwania skutków wypadków kolejowych drużyn PRT w składzie mniejszym niż przewidziano w obowiązujących przepisach.

Ustalono, że członkom załogi PRT (pracującym w warunkach szczególnie niebezpiecznych) nie zapewniono kompletnych środków ochrony osobistej oraz odzieży ochronnej, przewidzianych Instrukcją IBH-1, dotyczącą zasad gospodarowania środkami ochrony indywidualnej odzieżą i obuwiem roboczym w PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Braki w wyposażeniu dotyczyły m.in.: kasków ochronnych (dla zespołów ratownictwa technicznego), nauszników przeciwhałasowych, fartucha skórzanego i nastopników skórzanych dla spawaczy oraz rękawic ocieplanych z dzianiny. Zgodnie z postanowieniami § 39 ust. 1 rozporządzenia Ministra Pracy

⁶ Wniosek z kontroli PRT w listopadzie 2011 r. przeprowadzonej z udziałem przedstawicieli Centrali PKP PLK S.A.

i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy⁷ pracodawca realizuje obowiązek zapewnienia pracownikom bezpieczeństwa i higieny pracy m.in. poprzez stosowanie koniecznych środków profilaktycznych. Ponadto wskutek nieokreślenia przez Dyrektora Zakładu rzeczywistych potrzeb w zakresie niektórych rodzajów odzieży, sprzętu ochronnego i roboczego dla członków zespołu PRT, części z tych pracowników wydawano tylko odzież ochronną i roboczą przysługującą na podstawowych stanowiskach ich zatrudnienia w Zakładzie. W konsekwencji np. ubrania ocieplane posiadało tylko 13 pracowników (65% zespołu), buty skórzane długie ocieplane, przeciwpoślizgowe i wodoodporne 11 pracowników (55%), a buty gumowe 7 pracowników (35%). Braki w wyposażeniu w środki ochrony osobistej oraz odzież ochronną, w świetle wyjaśnień Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych, miały związek z niezakończeniem procedury wydawania pracownikom 26 kompletów odzieży ochronnej zakupionych w maju 2012 r. Długi okres wydawania tej odzieży NIK również ocenia negatywnie.

Pracownikom nie zapewniono również odpowiednich szkoleń. Mimo ustalenia w § 9 Instrukcji Ir-15 wymogu posiadania przez wszystkich pracowników zespołu ratownictwa technicznego przeszkolenia w zakresie właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych oraz udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach, w okresie objętym kontrolą załoga PRT nie była szkolona w ww. zakresie. Przeprowadzone przez służby Zakładu ogółem 2 szkolenia (w formie seminariów w 2010 r. i w 2011 r.), w zakresie ratownictwa technicznego i ochrony p.poż., obejmowały problematykę m.in.: prowadzenia ruchu pociągów, elektroenergetyki i sieci trakcyjnej, ochrony p.poż. i współdziałania z jednostkami ochrony p.poż. oraz manewrów z taborem przewożącym towary niebezpieczne.

NIK ocenia negatywnie ponadto rzetelność prowadzonego wykazu imiennego, obejmującego m.in. kontaktowe numery telefonów pracowników zespołu ratownictwa technicznego (stanowiącego załącznik nr 4 do Regulaminu organizacyjno-technicznego PRT), służącego do wzywania dyżurnych pracowników do udziału w akcjach ratowniczych. Mało czytelne zapisy w tym wykazie utrudniały ustalenie numerów kontaktowych, a przeprowadzona 25 lipca 2012 r. próba telefonicznego połączenia się z 22 pracownikami PRT (figurującymi wówczas w tym wykazie), pozytywnie zakończyła się tylko w 11 przypadkach (50%). Pozostałe połączenia nie zostały odebrane lub numer telefonu był nieaktualny. NIK zwraca uwagę, że może to niekorzystnie rzutować na sprawne zebranie załogi PRT, w przypadku konieczności jej uczestnictwa w akcji ratowniczej.

3. Niedopełnienie procedur uruchamiania PRT do akcji ratowniczej przez niektóre służby Zakładu.

Oględziny przebiegu czynności uruchomienia PRT do akcji ratowniczej (w związku z symulowanym zdarzeniem kolejowym na stacji Zawiercie⁸) wykazały, że Dyspozytor Zakładu, niedopełniając obowiązków ustalonych w Instrukcji Ir-8 o postępowaniu w sprawie wypadków i incydentów kolejowych⁹, w książce zdarzeń nie ujął informacji o zgłoszeniu tego zdarzenia, m.in: naczelnikom sekcji Zakładu, dyspozytorowi liniowemu¹⁰, właściwemu dyspozytorowi Służby Ochrony Kolei, dyspozytorom jednostek kolejowych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu (w tym przypadku: PKP S.A Intercity, Lotos Kolej Sp. z o.o.). Nie odnotował również powiadomienia, np. członków komisji kolejowej, właściwej terytorialnie jednostki policji i prokuratury, dyspozytora zasilania energetycznego (wraz z ustaleniem zakresu niezbędnych włączeń napięcia w sieci trakcyjnej). Niedokonanie tych zapisów pracownik, pełniący obowiązki Dyspozytora Zakładowego, wyjaśniał otrzymaniem informacji o tym, że alarm jest pozorowany oraz poleceniem Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych o niewzywaniu służb spoza Zakładu.

Również kierownik PRT nieujęcie w przekazanym Dyżurnemu Ruchu na stacji Zawiercie komunikacie koniecznych elementów zgłoszenia gotowości PRT do wyjazdu, tj. m.in. numeru pociągu, numeru i serii pojazdu trakcyjnego, długości i masy pociągu, informacji o wykonaniu próby hamulca, godziny zgłoszenia

⁷ Dz. U. Nr 169 z 2003 r., poz. 1650 ze zm.

⁸ Kolidacja pociągu pasażerskiego z pociągiem towarowym, w składzie którego są przewożone towary niebezpieczne (kilka cystern z silnie trującymi gazami). Wykolejenie 13 wagonów w tym 2 cystern, w tym 4 wagony prostopadle do toru oraz 2 na bok, jest wielu rannych, zerwanie trakcji i znaczne zniszczenia infrastruktury, duże prawdopodobieństwo rozszczelnienia cystern przewożących towary niebezpieczne.

⁹ Wprowadzonej Zarządzeniem nr 11 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 18 maja 2006 r., zmienionej m.in. Zarządzeniem nr 27/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. i Zarządzeniem nr 18/2012 z dnia 4 czerwca 2012 r., zwanej dalej „Instrukcją Ir-8”.

¹⁰ Dyspozytor Zakładu w złożonych wyjaśnieniach natomiast podał, że zawiadamiał o zdarzeniu dyspozytora liniowego i naczelników sekcji bez odnotowania tego faktu w dzienniku zdarzeń.

i własnego nazwiska (§ 14 ust. 6 Instrukcji Ir-1), tłumaczył faktem przyjęcia, że uczestnictwo w symulowanym zdarzeniu nie wymaga przestrzegania ustalonej procedury.

Stwierdzono natomiast, że Dyżurny Ruchu na stacji Zawiercie (na której miało miejsce symulowane zdarzenie) odnotował w dzienniku telefonicznym, zgodnie z jego obowiązkami ustalonymi w Instrukcji Ir-8, wykonanie powiadomień stosownych służb.

Wyniki oględzin wykazały ponadto, że zarówno Dyżurny Ruchu stacji Zawiercie, jak i Dyspozytor Zakładowy nie odnotowali faktu podjęcia działań celem zapewnienia ratownictwa chemicznego i ekologicznego, pomimo wskazania w symulowanym zdarzeniu dużego prawdopodobieństwa rozszczenia cystem przewożących towary niebezpieczne. Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu wyjaśniał, że wynikało to z przyjętej w Zakładzie praktyki, że to dowodzący jednostką Powiatowej Straży Pożarnej podejmuje decyzję o wezwaniu jednostki ratownictwa chemicznego lub ekologicznego, a w przypadku zdarzenia, gdy jest prawdopodobne uszkodzenie wagonów z materiałami niebezpiecznymi, opinię o konieczności wezwania tych jednostek wydaje zatrudniony w Zakładzie doradca ds. bezpieczeństwa, po dokonaniu oględzin. W ocenie NIK, stosowana w Zakładzie praktyka była niezgodna z procedurą ustaloną w Instrukcji Ir-8, nakładającą na dyżurnych ruchu i dyspozytorów zakładowych obowiązek zabezpieczenia ratownictwa technicznego, chemicznego i ekologicznego.

4. Sprawowany w Zakładzie niedostateczny nadzór nad funkcjonowaniem PRT.

Stwierdzono, że w Zakładzie nie określono zasad przeprowadzania analiz akcji ratowniczych, uzasadniając to brakiem takich wymogów oraz nie dokonywano pisemnych analiz przeprowadzonych akcji ratowniczych i usuwania skutków wypadków. Działania w tym zakresie prowadzono poprzez sporządzanie, na potrzeby Centrali PKP PLK SA, półrocznych analiz wyjazdów PRT (obejmujących: daty i godziny wyjazdów, opisy miejsca wypadku oraz godziny zakończenia akcji) oraz przedstawianie Dyrektorowi Zakładu, jak wyjaśniał Naczelnik Sekcji Zawiercie, przebiegu akcji ratowniczych, podczas ustnego podawania codziennej sytuacji ruchowej. Stan ten potwierdzały, m.in. wyjaśnienia Kierującego PRT, który stwierdzał, że ewentualne uwagi dotyczące pracy PRT podczas akcji ratowniczych były formułowane jedynie w protokołach komisji kolejowych w formie zaleceń i wniosków.

Ustalono, że mimo obowiązku, ustalonego w § 43 Instrukcji Ir-8, zapewnienia – nie rzadziej niż raz w miesiącu – wewnętrznej kontroli wszystkich stanowisk związanych z ruchem kolejowym, w latach 2010-2012 (do sierpnia) nie przeprowadzono żadnej kontroli stanowiska kierującego PRT. Natomiast kontrole funkcjonowania PRT przeprowadzono jedynie w sierpniu 2011 r. w zakresie dyscypliny pracy, wykonywania czynności zgodnie z decyzjami oraz stanu sanitarno-porządkowego pociągu, nie stwierdzając nieprawidłowości (przez Dział Kontroli i Instruktażu Zakładu) oraz w listopadzie 2011 r. w zakresie kontroli gotowości operacyjnej PRT. W wyniku tej kontroli, w której udział wzięli przedstawiciele Centrali PKP PLK S.A., sformułowano zalecenia (do sierpnia 2012 r. niezrealizowane), dotyczące wyposażenia pracowników w odzież ochronną oraz doposażenia pociągu w brakujący sprzęt do wkolejania. Zastępca Dyrektora Zakładu ds. Technicznych wyjaśniał, że ograniczenie kontroli gotowości operacyjnej PRT spowodowane było brakiem potrzeb, gdyż akcje usuwania skutków zdarzeń przebiegały prawidłowo oraz nie było zmian kadrowych w obsadzie PRT, a pociąg stacjonował na terenie siedziby Sekcji Zawiercie i kontrola jego gotowości była przeprowadzana na bieżąco. NIK, uwzględniając wymogi określone w Instrukcji Ir-8 oraz dokonane ustalenia, wskazujące na występowanie nieprawidłowości, m.in. w zakresie wyposażenia PRT, stanu jego załogi i stosowania przez służby Zakładu ustalonych procedur, nie podziela stanowiska przedstawionego w tych wyjaśnieniach.

5. Nieprzestrzeganie obowiązujących terminów powiadamiania o zaistniałych zdarzeniach kolejowych uprawnionych organów oraz prowadzenia badań zaistniałych zdarzeń i przesyłania właściwym organom kopii protokołów końcowych z tych badań.

Stwierdzono, że z 75 zdarzeń kolejowych (62 wypadków i 13 incydentów), zaistniałych w okresie objętym kontrolą na obszarze działania Zakładu, w 10 przypadkach (13,3%) zawiadomienia przesłano do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych¹¹ i Prezesa Urzędu Transportu

¹¹ Zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”.

Kolejowego¹² od 2 do 6 dni od ich zaistnienia, tj. z naruszeniem § 5 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych¹³, zgodnie z którym zawiadomienie to winno być dokonane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia. Ponadto z uwagi na nierzetelne prowadzenie w tym zakresie dokumentacji, w kolejnych 3 przypadkach (4%) nie było możliwości określenia daty dokonania tego zawiadomienia z powodu jej braku lub wykazania daty wcześniejszej o ponad 3 miesiące od daty zaistnienia zdarzenia. Natomiast w jednym przypadku (wypadek B-34 z 5 maja 2012 r.) przesłano do ww. organów nie podpisane zawiadomienie o wypadku, a powtórnie już podpisane, wysłano dopiero po 45 dniach od zdarzenia.

Nieterminowo prowadzono również część postępowań w sprawie zaistniałych zdarzeń przez komisje kolejowe powoływane przez Dyrektora Zakładu. Z 74 zakończonych postępowań, w terminie określonym w § 31 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r.¹⁴, zakończono 68, a pozostałe 6 (8%) od 1 do 15 dni po wymaganym terminie. Stwierdzono również, że w 41 przypadkach (tj. w 55,4% zakończonych postępowań) kopie sporządzonych przez komisje kolejowe protokołów z postępowań przesłano Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK z opóźnieniem od 8 do ponad 270 dni od daty ich podpisania, tj. z naruszeniem przepisów § 30 pkt. 2 ww. rozporządzenia, ustalających obowiązek przekazania ww. dokumentów w terminie 7 dni od ich podpisania. Naczelnik Działu Eksploatacji wyjaśniał, że kopie wszystkich protokołów komisji kolejowych na bieżąco przesyłano pocztą elektroniczną (w formie skanów) do PKBWK i UTK, przy czym w trakcie kontroli NIK nie przedstawiono dla ww. 41 przypadków żadnych dowodów potwierdzających dokonanie tych działań.

II. NIK ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości:

1. Prawidłowe utrzymywanie pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych w 2010 r. i w 2012 r. Na realizację prac związanych z mineralizacją tych pasów, o łącznej powierzchni 88,9 ha, wydatkowano łącznie 144,3 tys. zł (58,3 tys. zł w 2010 r. i 85,9 tys. zł w okresie 7 miesięcy 2012 r.). Ustalono, m.in., że w 2012 r. mineralizację przeprowadzono na pasach wszystkich linii kolejowych, przy czym skutek nieprawidłowego sporządzenia protokołu odbioru od wykonawcy prac prowadzonych w Nadleśnictwie Siewierz nie uzyskano potwierdzenia na piśmie wykonania mineralizacji pasów przy linii nr 184.

Nieprawidłowością było niewykonanie mineralizacji tych pasów w 2011 r. Od realizacji tych prac Zakład odstąpił (mimo przeprowadzenia procedury przetargowej w celu wyłonienia ich wykonawcy), w związku z pisemnym poleceniem Centrali PKP PLK S.A. Konsekwencją tego było wydanie w 2011 r. przez 6 Komendantów Powiatowych i Miejskich Państwowej Straży Pożarnej¹⁵ łącznie 14 decyzji zobowiązujących do dokonania mineralizacji pasów p.poż. w terminach od czerwca do września 2011 r. Z przedmiotowych decyzji jedną zmieniono w drugiej instancji (wydłużono termin jej realizacji do 31 maja 2012 r.), a w przypadku pozostałych do 13 do sierpnia 2012 r. nie zakończono wszczętych przez Zakład postępowań odwoławczych.

W świetle informacji komendantów powiatowych i miejskich PSP, w okresie objętym kontrolą, w bezpośrednim otoczeniu linii kolejowych Zakładu powstało 190 pożarów.

NIK zwraca uwagę, że od lipca 2001 r. w strukturach Zakładu nie było jednostki ochrony p.poż. Jak wynika z wyjaśnień Pana Dyrektora, Zakład nie występował w ostatnich latach do Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP o pomoc w utworzeniu takiej jednostki w Zakładzie, gdyż nie miał w tym zakresie poleceń z Centrali PKP PLK S.A. Również Komendant Wojewódki PSP i właściwi Komendanci Miejski i Powiatowi PSP nie występowali do Zakładu o przekazanie informacji dot. m.in. wyposażenia PRT, jego organizacji, obsady i danych teleadresowych, co tłumaczono głównie niewłączeniem tego pociągu w skład krajowego systemu ratowniczego. W przypadku planów ratowniczych, sporządzonych przez 6 Komend Powiatowych i Miejskich PSP (na terenie których przebiegały linie kolejowe administrowane przez Zakład), w żadnym z nich nie uwzględniono zespołu kolejowego ratownictwa technicznego Zakładu, a jedynie w 3 ujęto dane teleadresowe komórek Zakładu właściwych w sprawach alarmowania.

¹² Zwanego dalej „Prezesem UTK”.

¹³ Dz. U. Nr 89, poz. 593, zwanym dalej „rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r.”.

¹⁴ W terminie 30 dni roboczych lub w terminie przedłużonym za zgodą Przewodniczącego PKBWK, nie dłuższym niż ...m-cy.

¹⁵ Zwanej dalej „PSP”.

2. Podejmowanie w Zakładzie działań w celu realizowania zaleceń i wniosków komisji kolejowych badających zaistniałe zdarzenia kolejowe, które sformułowane zostały w 30 protokołach postępowań. W zakresie tym NIK ocenia jako nieprawidłowe monitorowanie przez Zakład realizacji formułowanych przez komisje wniosków i zaleceń, gdyż przez okres 3-11 miesięcy nie uzyskano potwierdzenia wykonania wniosków i zaleceń, sformułowanych w protokołach 5 postępowań przesłanych innym uczestnikom ruchu kolejowego¹⁶ w celu ich realizacji.
3. Zapewnienie prowadzenia z wymaganą częstotliwością, nie rzadziej niż raz w miesiącu, tj. zgodnie z postanowieniami § 43 ust. 5 i ust. 7 pkt 1 Instrukcji Ir-8, kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego (z wyjątkiem kontroli kierującego PRT, omówionych wcześniej w tym wystąpieniu). Stan ten potwierdziła wyrywkowa analiza prowadzonej dokumentacji w wybranych 11 miesiącach lat 2010–2012. W powyższym zakresie stwierdzono, uwzględniając m.in. wyjaśnienia Pana Dyrektora z dnia 3 września 2012 r. dotyczące ujęcia błędnych informacji w przedstawionych kontrolującemu materiałach, nieprzestrzeganie wymogu częstotliwości przeprowadzania w kwietniu 2012 r. kontroli posterunku Będzin B-1 w Sekcji Dąbrowa Górnicza – Ząbkowice. Jak wyjaśnił Dyrektor Zakładu kontroli tej nie przeprowadzono z powodu usprawiedliwionej nieobecności zawiadowcy.
4. Funkcjonowanie w Zakładzie kontroli wewnętrznej.

Dział Kontroli i Instruktażu, w którym zatrudnionych było 7 kontrolerów i instruktorów, w latach 2010- 2012 (do lipca) przeprowadził odpowiednio 587, 711 i 320 kontroli, wykonując ustalone plany odpowiednio w 97,5%; w 96,1% i w 71,1 %. Sporządzano harmonogramy rocznych i miesięcznych kontroli, których realizację monitorował i weryfikował Naczelnik Działu oraz omawiał z Dyrektorem Zakładu. Protokoły przeprowadzanych kontroli zatwierdzał Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacji oraz czytał i akceptował odpowiedni Zastępca Dyrektora lub Dyrektor Zakładu. W związku ze stwierdzanymi nieprawidłowościami formułowano wnioski zmierzające do ich usunięcia. Dział Kontroli i Instruktażu sporządzał roczne sprawozdania z wykonania planów kontroli, a od lipca 2011 r. również pisemne sprawozdania z realizacji planów miesięcznych kontroli, przekazywane do Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A. W okresie wcześniejszym, według wyjaśnień Naczelnika Działu Kontroli i Instruktażu, sprawozdań takich nie sporządzano. Niepełne wykonanie planów rocznych tłumaczono głównie niewykonaniem planowanych kontroli drogowych przez niektórych pracowników, m.in. w 2011 r. w związku z realizacją poleceń Zarządu Spółki w sprawie przeprowadzania pouczeń nadzwyczajnych po katastrofie kolejowej w Starzynkach pod Szczekocinami. W świetle wyjaśnień Pana Dyrektora na niepełną realizację planów kontroli wpływ miał także niedostateczny stan zatrudnienia w Dziale Kontroli i Instruktażu w stosunku do ilości nałożonych zadań. Według pisma Zakładu z dnia 11 lipca 2012 r., skierowanego do Biura Bezpieczeństwa PKP PLK S.A, obsada Działu winna być pilnie zwiększona o co najmniej 5 dodatkowych kontrolerów i instruktorów¹⁷.

Ponadto, NIK ocenia pozytywnie realizowanie w zakresie objętym kontrolą programów i procedur wynikających z autoryzacji bezpieczeństwa. Stwierdzono, że w Zakładzie, zgodnie z § 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym¹⁸, opracowano program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2012, w którym m.in. wyszczególniono zadania (organizacyjne, pracownicze, techniczne, nadzoru i kontroli) ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz wspomagające utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dokonano również analizy zagrożeń charakterystycznych dla obszaru działalności Zakładu. Analiza akt trzech wybranych postępowań w sprawach wypadków kolejowych wykazała, że komisje kolejowe nie wniosły zastrzeżeń do wypełniania w Zakładzie procedur składających się na system SMS¹⁹.

¹⁶ Do EZ Katowice we wrześniu 2011 r., PKP Cargo S.A. w czerwcu i październiku 2011 r., PKP Intercity S.A w czerwcu 2012 r. oraz CTL Logistics Sp. z o.o. i Lotos Kolej Sp. z o.o. w grudniu 2011 r.).

¹⁷ W piśmie stwierdzano, że Dział Kontroli i Instruktażu winien liczyć 23 etaty, przy czym dla zapewnienia bieżącej realizacji zadań, stwierdzano o istnieniu pilnej potrzeby zwiększenia stanu w Dziale o 5 etatów.

¹⁸ Dz. U. Nr 60, poz. 407 ze zm.

¹⁹ Postępowania w przypadkach zdarzeń kolejowych (SMS-PW-03); Prowadzenia akcji usuwania skutków wypadków kolejowych (SMS-PW-04) i Komunikacja wewnętrzna i zewnętrzna (SMS-PW-16).

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

- 1. Podjęcie działań w celu uzupełnienia stanu osobowego zespołu ratownictwa technicznego oraz wyposażenia PRT do wymogów ustalonych w Instrukcji Ir-15 o kolejowym ratownictwie technicznym, a także zapewnienia wyposażenia tego pociągu w sprzęt konieczny do wkolejania pojazdów niskopodłogowych.**
- 2. Dostosowanie regulaminu organizacyjno - technicznego PRT do stanu faktycznego w zakresie jego składu i wyposażenia.**
- 3. Zapewnienie szkoleń zespołu ratownictwa technicznego w zakresie wymaganym Instrukcją Ir-15, w tym w szczególności w zakresie właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych oraz udzielania pierwszej pomocy.**
- 4. Określenie rzeczywistych potrzeb w zakresie niektórych rodzajów odzieży, sprzętu ochronnego i roboczego dla zespołu ratownictwa technicznego, zgodnie z Instrukcją IBH-1 w sprawie zasad gospodarowania środkami ochrony indywidualnej odzieżą i obuwiem roboczym w PKP Polskie Linie Kolejowe SA.**
- 5. Wzmocnienia nadzoru nad funkcjonowaniem PRT oraz objęcia jego działalności kontrolą wewnętrzną w zakresie m.in. wyposażenia w sprzęt, wyszkolenia załogi i gotowości do udziału w akcjach ratowniczych.**
- 6. Wdrożenie rozwiązań organizacyjnych zapewniających dotrzymywanie terminów powiadamiania o zaistniałych zdarzeniach kolejowych właściwych organów, a także terminowe prowadzenie postępowań przez komisje kolejowe i przesyłanie kopii protokołów końcowych z badania tych zdarzeń.**
- 7. Podjęcie działań zapewniających pełne monitorowanie faktycznej realizacji wszystkich zaleceń i wniosków komisji kolejowych, w tym zwłaszcza kierowanych do innych uczestników ruchu kolejowego.**

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Dyrektora, w terminie 15 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczyn niepodjęcia takich działań.

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