



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA-4101-06-04/2012

Katowice, dnia 27 listopada 2012 r.

P/12/077

Pan
Daniel DYGUDAJ
Dyrektor
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Sosnowcu

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 Sosnowcu² w zakresie funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei w latach 2010 - 2012 (I półrocze)³.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 12 września 2012 r.⁴ Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Zakładu w zakresie spraw objętych kontrolą.

I. NIK ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości,:

1. Stan wyposażenia specjalnego pociągu ratownictwa technicznego⁵.

Wyposażenie techniczne zespołu ratownictwa technicznego, poza wyjątkami omówionymi poniżej, odpowiadało wymaganiom określonym w § 5 ust. 2 Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15⁶. W przedmiotowym zakresie NIK negatywnie ocenia brak w wyposażeniu SPRT, m.in.: w wagonie załogi -

¹ 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.

² Zwany dalej „Zakład” lub „ZLK”.

³ Uchwałą nr 713/2010 z 20 grudnia 2010 r. Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, z dniem 1 stycznia 2011 r. Zakład Linii Kolejowych w Katowicach zmienił nazwę na Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu, w związku z przeniesieniem jego siedziby z Katowic do Sosnowca.

⁴ Protokół kontroli został uzupełniony wyjaśnieniami Zarządu PKP SA, złożonymi 5 września 2012 r. w trybie art. 59 ust. 2 ustawy o NIK.

⁵ Zwany dalej „SPRT”.

⁶ Przyjętej uchwałą nr 142/2007 Zarządu Spółki z dnia 26 kwietnia 2007r., zwanej dalej „Instrukcją Ir-15”

suszarki odzieży, a w pojeździe szynowo-drogowym Unimog typ M1100L⁷ - pałatki geomembranowej, służącej do zabezpieczenia środowiska przed wyciekami ciekich materiałów niebezpiecznych. Brak tej ostatniej wyjaśniano wykorzystywaniem w razie potrzeby pałatki geomembranowej, stanowiącej wyposażenie SPRT. Z kolei w wozie zabezpieczenia technicznego, WZT-2, w trakcie przeprowadzonych 31 sierpnia 2012 r. oględzin, stwierdzono brak hełmofonu, co uniemożliwiało porozumiewanie się między operatorem pojazdu i osobami znajdującymi się na zewnątrz. Za stwierdzone, w powyższym zakresie, braki odpowiadał kierujący SPRT (zgodnie z § 6 ust. 6 Instrukcji Ir-15), a z tytułu nadzoru i odpowiedzialności za gotowość techniczno-organizacyjną SPRT - Dyrektor ZLK (zgodnie z § 7 ust. 2 Instrukcji Ir-15).

NIK negatywnie ocenia brak na wyposażeniu SPRT środków ochrony osobistej członków załogi - aparatów uciezkowych, wymaganych zgodnie z § 12 pkt 2 Instrukcji Ir-15. Stwierdzono także brak u członków załogi pociągu odzieży ochronnej przed substancjami chemicznymi. NIK, uwzględniając niebezpieczne warunki pracy załogi SPRT, zwraca uwagę, że zgodnie z postanowieniami § 39 ust. 1 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy⁸ pracodawca ma obowiązek zapewnienia pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, m.in. poprzez stosowanie koniecznych środków profilaktycznych.

2. Przestrzeganie procedur uruchamiania SPRT do uczestnictwa w akcji ratowniczej.

Czynności służb ZLK w zakresie uruchomienia SPRT, podjęte w związku z pozorowanym zdarzeniem na terenie działania Zakładu⁹, przebiegały zgodnie z procedurami określonymi w *Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8*¹⁰, w Regulaminie organizacyjno-technicznym SPRT oraz procedurach SMS PW-03 *Postępowanie w przypadku zdarzeń kolejowych*. Stwierdzono również, że w 15 minut, po otrzymaniu informacji o ogłoszeniu symulowanego zdarzenia na linii kolejowej, na miejscu zdarzenia byli już kierujący zespołem ratownictwa wraz z kierowcą pojazdu szynowo-drogowego Unimog, gotowi do rozpoczęcia akcji.

NIK natomiast negatywnie ocenia niedotrzymanie czasu uzyskania gotowości uruchomienia SPRT do udziału w akcji ratowniczej, w stosunku do wymogów Instrukcji Ir-15. Wyniki przeprowadzonych oględzin wykazały, że łączny czas od złożonego telefonicznego zapotrzebowania na lokomotywę do momentu zgłoszenia gotowości SPRT do wyjazdu (po przeprowadzeniu wszystkich wymaganych procedurą czynności) wyniósł 93 minuty. Czas ten był o 13 minut (16,2%) dłuższy od wymaganego (80 minut), określonego w § 16 pkt 6 Instrukcji Ir-15. NIK zwraca uwagę, że zgodnie z przepisami § 7 pkt 2 Instrukcji Ir-15 za gotowość operacyjną SPRT odpowiada Dyrektor ZLK.

3. Wypełnianie obowiązków w zakresie przesyłania zawiadomień o zaistniałych zdarzeniach kolejowych, prowadzenia postępowań przez komisje kolejowe w sprawie tych zdarzeń, przekazywania protokołów z tych postępowań.

Ze 116 zdarzeń kolejowych, które miały miejsce w okresie objętym kontrolą, w 111 przypadkach (95,7%) zawiadomienia przesłano Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych¹¹ i Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego¹² w dniu zdarzenia lub w dniu następnym. Natomiast w 5 z nich zawiadomienia przesłano po 2-3 dniach od daty zaistnienia zdarzenia, z naruszeniem przepisów § 5 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych¹³, zobowiązujących przekazanie takich zawiadomień niezwłocznie, nie później niż przed upływem 24 godzin.

Przedmiotowe zawiadomienia sporządzano na formularzach zgodnych z wzorem stanowiącym załącznik do ww. rozporządzenia.

⁷ Zwanym dalej „Unimog”.

⁸ Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 ze zm.

⁹ 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.

¹⁰ Przyjętej uchwałą nr 408/2005 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 27 grudnia 2005 r., zwanej dalej „Instrukcją Ir-8”.

¹¹ Zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”.

¹² Zwanego dalej „Prezesem UTK”.

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

Ustalono również, że, ze 114 zakończonych przez komisje kolejowe postępowań, 101 zakończono w terminie określonym w § 31 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r.¹⁴, a pozostałe 13 (11,4%) z opóźnieniem od 1 do 59 dni. W większości przypadków terminowo również przekazywano Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK kopie sporządzonych przez komisje kolejowe protokołów z postępowań w sprawie zaistniałych zdarzeń. W 20 przypadkach (17,5%) stwierdzono naruszenie przepisów § 30 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r., zobowiązujących przekazanie ww. dokumentów w terminie 7 dni od daty ich podpisania. Występujące opóźnienia wynosiły od 1-31 dni.

4. Realizowanie programów i procedur wynikających z autoryzacji bezpieczeństwa.

Prawidłowo realizowano procedury wynikające z autoryzacji bezpieczeństwa. Analiza akt trzech wybranych postępowań w sprawach wypadków kolejowych wykazała, że prowadzono je zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji Ir-8, bowiem zawierały wymaganą dokumentację a komisje kolejowe nie wniosły zastrzeżeń do wypełniania w Zakładzie procedur składających się na system SMS¹⁵. Zrealizowano również zalecenia komisji dotyczące tych zdarzeń, omawiając je w toku corocznych pouczeń.

W ramach realizacji programu bezpieczeństwa, w latach 2010-2012 (I półrocze), na posterunkach i stanowiskach, związanych z ruchem pociągów w ZLK, przeprowadzono łącznie 19 433 kontroli (7906 w 2010 r., 7631 w 2011 r. i 3896 w I półroczu 2012 r.), z których jednak część, wykonywanych przez naczelników sekcji, zastępców i zawiadowców, nie udokumentowano (w drodze sporządzania protokołów kontroli). Niesporządzanie ww. protokołów kontroli, a także ich nieprzekazywanie Dyrektorowi Zakładu, było niezgodne z § 43 pkt 7 Instrukcji Ir-8, stanowiącym, że protokoły z kontroli wewnętrznych naczelnicy sekcji eksploatacji i ich zastępcy, kontrolerzy i instruktorzy przekazują Dyrektorowi ZLK.

NIK ponadto negatywnie ocenia niedostosowanie, do sierpnia 2012 r., postanowień Decyzji nr 4 Dyrektora ZLK Katowice z dnia 21 stycznia 2002 r. w sprawie uregulowania przeprowadzania kontroli na posterunkach technicznych i posterunkach dróżników przejazdowych (m.in. zwalniające naczelników sekcji, zastępców i zawiadowców ze sporządzania protokołów kontroli wewnętrznej) do zmian wprowadzonych przez Zarząd PKP PLK S.A Instrukcją Ir-8, uchwaloną w 2005 r. i zmienioną w 2007 r., wprowadzoną w celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa na kolei.

II. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie:

1. Niezapewnienie pełnej sprawności technicznej wyposażenia SPRT.

W Zakładzie nie zapewniono odpowiedniego stanu technicznego, stanowiących wyposażenie SPRT, wozu zabezpieczenia technicznego WZT-2 oraz pojazdu szynowo-drogowego Unimog. W pierwszym, z ww. pojazdów, od grudnia 2009 r.¹⁶ był niesprawny żuraw (ostatnia wydana przez Wojskowy Dozór Techniczny decyzja zabraniała jego użytkowania), wskutek czego pojazd ten mógł być wykorzystywany w akcjach ratowniczych tylko w ograniczonym zakresie (m.in. do rozłączania zakleszczonego taboru i odciągania wykolejonych wagonów lub lokomotyw) oraz nie miał aktualnego świadectwa sprawności technicznej. Natomiast pojazd szynowo-drogowy Unimog, wskutek niesprawności układu zawieszenia kolejowego, od 2005 r. nie miał świadectwa dopuszczenia do ruchu jako pojazd szynowy¹⁷.

Niepodjęcie remontu ww. pojazdów w celu doprowadzenia ich do pełnej sprawności technicznej oraz uzyskania dla nich wymaganych świadectw, Dyrektor ZLK wyjaśniał wysokimi kosztami ich napraw, ograniczonymi środkami finansowymi będącymi w dyspozycji Zakładu, a w odniesieniu do pojazdu Unimog również zaawansowanym jego wiekiem (rok budowy - 1980). Mając na uwadze przeznaczenie ww. pojazdów, a także przepisy § 7 pkt 2 Instrukcji Ir-15 nakładające na Dyrektora ZLK pełną odpowiedzialność za gotowość techniczno-eksploatacyjną zespołu ratownictwa technicznego i sprawną jego pracę, NIK zwraca uwagę, że powyższe stanowisko nie może usprawiedliwiać złego stanu technicznego sprzętu stwierdzonego w toku kontroli.

¹⁴ W terminie 30 dni roboczych lub w terminie przedłużonym za zgodą Przewodniczącego PKBWK.

¹⁵ 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).

¹⁶ To jest od dnia przejęcia WZT-2 z 9 Rejonowych Warsztatów Technicznych w Krośnie Odrzańskim.

¹⁷ Ostatnie świadectwo wydane 30 lipca 2002 r. wygasło w czerwcu 2005 r.

Stwierdzono również, że Zakład nie posiadał pełnej dokumentacji pojazdu WZT-2, a jedynie wyciąg z opisu użytkowania, na podstawie którego przeprowadzono tzw. obsługę w dniu użytkowania przez pracowników kierujących tym pojazdem. Według wspomnianego opisu, okresowe obsługi techniczne pojazdu winny być przeprowadzane po przejechaniu 1000 km (lub przepracowaniu 50 mth) i 2000 km (100 mth). Ustalono, że przedmiotowych obsług technicznych dotychczas nie wykonywano, gdyż jak wyjaśnił Dyrektor ZLK od momentu przejęcia WZT-2 w grudniu 2009 r. nie wykorzystywano go w akcjach ratowniczych i w związku z tym ww. norm czasowych nie osiągnięto.

W wyniku oględzin SPRT stwierdzono, że inne wchodzące w jego skład wagony, zestaw do wkolejania taboru, wózek do transporty pojazdów zakleszczonych WA-380, samojezdny pojazd ratownictwa technicznego WM-15A/PRT00 nr 03 i żuraw kolejowy EDK 750 były sprawne, a stan zgromadzonych w pociągu narzędzi i materiałów eksploatacyjnych, w tym paliwa i gazów technicznych, zapewniał bezzwłoczne ich użycie. Uwagi w tym zakresie nasuwały stwierdzone w toku oględzin SPRT zatarte oznaczenia na tulejach części lin oraz brak oznaczeń identyfikacyjnych TDT (i dat kolejnych rewizji) na części zbiorników ciśnieniowych układów hamulcowych.

2. Niezapewnienie prawidłowej obsady załogi SPRT oraz nieprzeprowadzenie szkoleń doskonalących pracowników.

Stwierdzono, że 6 kwietnia 2012 r., decyzją Dyrektora ZLK, wprowadzono Regulamin organizacyjno-techniczny SPRT niezgodny z postanowieniami obowiązującej w PKP PLK S.A. Instrukcji Ir-15 w zakresie stanu załogi tego pociągu. W przedmiotowym Regulaminie liczebność załogi pociągu ograniczono do 26 osób, podczas gdy, zgodnie z § 6 pkt 1 Instrukcji Ir-15, stan tej załogi wynosić winien 29 osób. W wyniku wejścia w życie postanowień ww. Regulaminu stan załogi SPRT, wynoszący do marca 2012 r. 31 osób, zmniejszono do 26 osób.

Ustalono także, że od 2008 r. w Zakładzie nie prowadzono specjalistycznych szkoleń załogi zespołu ratownictwa technicznego w zakresie ratownictwa kolejowego i przeciwpożarowego, a także szkoleń tego zespołu w zakresie właściwości fizykochemicznych materiałów niebezpiecznych przewożonych na liniach zarządzanych przez ZLK. Ponadto 7 członków załogi (14,3%) nie przeszkolono w zakresie obsługi sprzętu do wkolejania wagonów, a pozostali szkolenie takie odbyli w 2007 r. Brak specjalistycznych szkoleń był niezgodny z § 10 pkt 1 Instrukcji Ir-15, zobowiązujących kierownictwo ZLK do organizowania szkoleń doskonalących dla załóg zespołów ratownictwa technicznego oraz § 9 pkt 1 tej instrukcji określającego m.in., że pracownicy zespołu są zobowiązani posiadać przeszkolenie w zakresie właściwości fizykochemicznych materiałów niebezpiecznych. Zgodnie z § 7 pkt 3 Instrukcji Ir-15 odpowiedzialnym za przeszkolenie załogi zespołu ratownictwa technicznego był naczelnik Sekcji Eksploatacji.

3. Nieprzeprowadzenie wymaganych próbnych alarmów sprawdzenia gotowości SPRT.

W okresie objętym kontrolą w Zakładzie nie przeprowadzono wymaganych § 10 ust. 2 Instrukcji Ir-15 próbnych alarmów w celu sprawdzenia gotowości operacyjnej SPRT, w przypadku przerw w działaniach ratowniczych tego pociągu dłuższych niż 6 m-cy. Dyrektor ZLK wyjaśnił, że miało to związek z uczestnictwem SPRT w działaniach ratowniczych i niewystępowaniem przerw dłuższych niż 6 miesięcy. Jedynie w przypadku pojazdu WZT-2, w związku z brakiem jego wyjazdów do akcji ratowniczych, w marcu 2012 r. przeprowadzono próbne ćwiczenia tego pojazdu, dotyczące czynności za i wyładunkowych z platformy transportowej.

NIK nie podziela stanowiska przedstawionego w wyjaśnieniach, gdyż jak wynika z danych Zakładu, w latach 2010-2012 (I półrocze), jedyne wyjazdy SPRT do działań ratowniczych (oznaczone symbolem RAT) miały miejsce 19 października 2011 r. i 22 października 2011 r. Natomiast pozostałych odnotowanych wyjazdów, w ocenie NIK, nie można uznać za działania ratownicze, gdyż dotyczyły rutynowych lub zaplanowanych czynności w celu np. likwidacji usypów materiałów, transportu wagonów i lokomotyw oraz załogi, realizowanych ponadto częstokroć bez uruchomienia SPRT, tylko przy użyciu pojazdów Unimog i Lublin.

4. Nieobjęcie w ZLK kontrolą wewnętrzną zagadnień kolejowego ratownictwa technicznego.

Kolejowego ratownictwa technicznego nie objęto wewnętrzną kontrolą instytucjonalną. Pomimo że w strukturze organizacyjnej ZLK wyodrębniono komórkę do spraw kontroli wewnętrznej¹⁸, której zadaniem było m.in. kontrolowanie działalności komórek organizacyjnych, kontrolerzy nie planowali i nie wykonywali kontroli w obszarach dotyczących wypełniania ww. zadań przez zespół ratownictwa technicznego. Aktualnych pracowników Działu Kontroli i Instruktażu (za wyjątkiem Naczelnika Działu) również nie szkolono w zakresie zagadnień dotyczących ratownictwa technicznego.

Niepodejmowanie przez Dział Kontroli i Instruktażu kontroli w zakresie ratownictwa technicznego Dyrektor ZLK wyjaśnił nieuwzględnieniem tych zagadnień w szczegółowych zadaniach, obowiązkach i uprawnieniach kontrolerów i instruktorów, określonych w Regulaminie Organizacyjnym ZLK oraz w Decyzji nr 13 Dyrektora Zakładu z dnia 3 lipca 2009 r. W wyjaśnieniach wskazywał, że nadzorowanie pracy kolejowego ratownictwa technicznego oraz koordynacja zadań w tym zakresie należy do zadań Działu Zaplecza Technicznego, Ratownictwa i Ochrony Przeciwpożarowej¹⁹.

Ustalono, że również pracownicy Działu Zaplecza Technicznego nie przeprowadzali udokumentowanych kontroli SPRT. Stwierdzono ponadto, 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 przeprowadzano takich kontroli stanowiska kierującego SPRT.

W Zakładzie również nie określono zasad przeprowadzania analiz przebiegu akcji ratowniczych oraz nie dokonywano pisemnych analiz przeprowadzonych akcji ratowniczych i usuwania skutków wypadków. Z wyjaśnień Dyrektora ZLK wynikało, że analizy takie przeprowadzano w trakcie codziennych, nieprotokołowanych narad kierownictwa Zakładu. Ponadto kierownik jednostki kontrolowanej stwierdził, że po zakończeniu akcji ratowniczej kierownik SPRT sporządza informację o pracy pociągu, służącą m.in. do rozliczeń czasu pracy, analiz statystycznych, uzupełnienia materiałów zużytych do stanów normatywnych.

5. Zaprzestanie utrzymywania pasów przeciwpożarowych w 2011 r. i w I półroczu 2012 r.

Zakład w 2010 r. prawidłowo utrzymywał pasy przeciwpożarowe, zlokalizowane przy 81,6 km zarządzanych linii kolejowych, zlecając wykonanie ich mineralizacji i bieżące utrzymywanie. Na powyższe prace ZLK wydatkował 93.947,70 zł brutto.

Natomiast w 2011 r. oraz w I półroczu 2012 r. nie realizowano ww. obowiązku, z naruszeniem art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej²⁰ i art. 17 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²¹. Jako przyczynę zaprzestania realizacji tego obowiązku wskazano otrzymaną decyzję Członka Zarządu PKP PLK S.A. – Dyrektora ds. utrzymania infrastruktury²².

Stwierdzono, że w związku z poleceniem Członka Zarządu PKP PLK SA z dnia 19 kwietnia 2012 r. w sprawie wznowienia utrzymania pasów przeciwpożarowych, Zakład, po przeprowadzeniu postępowania w sprawie wyboru wykonawcy prac, w lipcu 2012 r. zawarł umowę o wykonanie w terminie do 15 października 2012 r. mineralizacji ww. pasów oraz ich bieżące utrzymanie.

Wskutek nieutrzymywania przez ZLK w 2011 r. i w I półroczu 2012 r. pasów przeciwpożarowych, przy zarządzanych liniach kolejowych, komendanci powiatowi i miejscy Państwowej Straży Pożarnej²³ wydali łącznie 7 ważnych decyzji²⁴, nakazujących wykonanie mineralizacji pasów przeciwpożarowych. Decyzji tych nie zrealizowano, z uwagi na wszczęte przez ZLK procedur odwoławczych, z których 5 nie rozstrzygnięto do czasu zakończenia kontroli NIK (w jednym przypadku sąd stwierdził nieważność zaskarżonej decyzji, a w kolejnym oddalił skargę ZKL).

W okresie braku utrzymywania przez Zakład pasów przeciwpożarowych, w pobliżu zarządzanych linii kolejowych nastąpił wzrost liczby pożarów z 57 w 2010 r. do 111 w 2011 r. i 86 w I półroczu 2012 r.

¹⁸ Dział Kontroli i Instruktażu.

¹⁹ Zwanego dalej „Działem Zaplecza Technicznego”.

²⁰ Dz. U. z 2009 r. Nr 178, poz. 1380 ze zm.

²¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.

²² Pismo nr IES5-2501-03/11 z 24 marca 2011 r.

²³ Zwanej dalej „PSP”.

²⁴ Spośród 9 wydanych decyzji, w związku z wniesionym odwołaniem przez ZLK, Komendant Wojewódzki PSP utrzymał w mocy 7 decyzji.

Stwierdzono, że w strukturach Zakładu nie było jednostki ochrony p.poż. Jak wynika z wyjaśnień kierownika jednostki kontrolowanej, Zakład nie występował w ostatnich latach do Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP o pomoc w utworzeniu takiej jednostki, gdyż nie ma podstaw formalnych nakazujących tworzenie takich jednostek na terenie ZLK. Również Komendant Wojewódki PSP i ośmiu z dziewięciu właściwych terenowo Komendantów Miejskich i Powiatowych PSP²⁵ (wyjątek dotyczył Komendanta Miejskiego PSP w Sosnowcu) nie występowali do Zakładu o przekazanie informacji dot. m.in. wyposażenia SPRT, jego organizacji, obsady i danych teled adresowych, co tłumaczono głównie niewłączeniem tego pociągu w skład krajowego systemu ratowniczego.

6. Niezapewnianie osłony technicznej linii kolejowych objętych obszarem działania ZLK w przypadkach angażowania zespołów ratownictwa technicznego do działań niezwiązanych z akcjami ratowniczymi.

W okresie objętym kontrolą przy angażowaniu przez Zakład sprzętu zespołu ratownictwa technicznego do świadczenia odpłatnych usług dla podmiotów zewnętrznych, nie przestrzegano postanowień § 14 oraz załącznika nr 3 (Rozdział X ust. 2 i 3) Instrukcji Ir-15, gdyż przed podjęciem wykonywania ww. usług nie występowało o zgodę Biura Eksploatacji PKP PLK S.A. Nie podejmowano tym samym skutecznych działań – ustalonych obowiązującymi procedurami - dla zapewnienia na ten czas osłony technicznej sąsiednich ZLK.

W ocenie NIK, zaniechania powyższych działań, w świetle ww. przepisów, nie może usprawiedliwiać stanowisko przedstawione w wyjaśnieniach Naczelnika Działu Zaplecza Technicznego, Ratownictwa i Ochrony Przeciwpożarowej ZLK, że zaniechano w tych przypadkach występowania o przedmiotową zgodę z uwagi na wykonywanie przedmiotowych usług na terenie działania SPRT (lub w ich pobliżu) i SPRT dysponowało trzema pojazdami ratownictwa technicznego, zapewniającymi ciągłość osłony technicznej w przypadku zaistnienia nagłego zdarzenia.

W ww. okresie SPRT lub stanowiące jego wyposażenie pojazdy, uczestniczyły w 44 akcjach i w 12 naprawach oraz w 16 przypadkach świadczyły odpłatne usługi dla innych podmiotów gospodarczych. W okresie tym koszt jego utrzymania wyniósł 1.229,7 tys. zł, z czego prowadzone akcje ratunkowe kosztowały 308,5 tys. zł.

NIK pozytywnie ocenia sposób kalkulowania cen wynajmowania SPRT (lub jego pojazdów) do świadczenia usług dla innych podmiotów gospodarczych, zapewniający zwrot kosztów oraz zysk. W związku z realizowanymi usługami ZLK poniósł koszty w wysokości 66,8 tys. zł oraz uzyskał przychody w wysokości 132,5 tys. zł.

NIK zwraca uwagę, że prowadzona w Zakładzie książka ratownictwa technicznego (tzw. książka wyjazdów SPRT) zawierała wpisy określone w załączniku nr 5 do Instrukcji Ir-15, przy czym jej forma graficzna była niezgodna z ustaloną ww. załącznikiem.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) Podjęcie działań w celu uzyskania świadectwa sprawności technicznej dla pojazdu WZT-2 oraz świadectwa dopuszczenia pojazdu UNIMOG jako pojazdu szynowego.**
- 2) Wdrożenie rozwiązań organizacyjnych zapewniających powiadomianie Przewodniczącego PKBWK o zaistniałych zdarzeniach w wymaganym terminie do 24 godz., a także terminowe przekazywanie kopii protokołów ustaleń końcowych.**
- 3) Sporządzanie i przekazywanie protokołów z kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, zgodnie z wymogami określonymi postanowieniami § 43 ust. 7 Instrukcji Ir-8.**
- 4) Zapewnienie załodze SPRT okresowych szkoleń doskonalących, m.in. w zakresie prowadzenia akcji ratunkowych, obsługi sprzętu do wkolejania wagonów oraz w zakresie właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych.**
- 5) Wyposażenie SPRT w aparaty uciezkowe oraz środki służące ochronie załogi przez skutkami oddziaływania środków chemicznych przewożonych na liniach ZLK w Sosnowcu.**

²⁵ Na obszarze działania ZLK funkcjonowało 9 komend powiatowych i miejskich PSP.

6) Objęcie kontrolami wewnętrznymi realizację zadań kolejowego ratownictwa technicznego, w tym funkcjonowania SPRT.

7) Dostosowanie liczebności stanu załogi SPRT do stanu określonego w Instrukcji Ir-15.

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 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.