

**Pan
Zygmunt Grzechulski
Dyrektor
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Lublinie**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 roku o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie skontrolowała w PKP PLK S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Lublinie (dalej „Zakład” lub „ZLK”) funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei w latach 2010 – 2012 (do końca maja).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 29 czerwca 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli², przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, realizację przez zarządcę infrastruktury kolejowej zadań w kontrolowanym zakresie.

Pozytywnie należy ocenić stan wyposażenia jednostki ratowniczej oraz odpowiednie kwalifikacje osób wchodzących w skład załogi Pociągu Ratownictwa Technicznego (PRT).

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły naruszenia obowiązujących procedur w zakresie funkcjonowania kolejowej jednostki ratowniczej oraz powiadamiania o wystąpieniu zdarzeń kolejowych.

Zakład Linii Kolejowych posiadał zespół ratownictwa technicznego, którego wyposażenie i skład osobowy spełniały wymogi § 5 ust. 2 i § 6 ust. 3 Instrukcji Ir -15 (D-21) o *kolejowym ratownictwie technicznym*³. Wyposażenie Pociągu Ratownictwa Technicznego stanowiły wagony: załogi i warsztatowo – narzędziowy, żuraw kolejowy EDK 1000/4 wraz z platformą, platforma pod liny do żurawia, platforma czołgowa typu 401/2B, ciągnik zaopatrzenia technicznego typu WZT – 1 oraz pojazd drogowo-szynowy „Unistar”. Wymienione pojazdy wchodzące w skład PRT (z wyjątkiem pojazdu „Unistar”) posiadały wymagane świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

Załoga PRT składała się z 26 pracowników, w tym kierującego PRT (do 31.03.2012 r. kierownika PRT) i zespołu ratownictwa technicznego liczącego 25 osób. Pracownicy wyznaczeni na dyżury posiadali kwalifikacje wymagane przy obsłudze żurawia EDK-1000/4, a także uprawnienia spawacza, elektroenergetyczne (SEP) i do obsługi pilarek łańcuchowych.

Wszystkie osoby zatrudnione przy obsłudze PRT zostały przeszkolone o ryzyku zawodowym związanym z niebezpiecznymi substancjami i preparatami chemicznymi używanymi na stanowisku pracy. Ponadto 25 pracowników ukończyło szkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy, a 24 posiadało przeszkolenie dotyczące wkolejania wagonów.

¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

² Dz. U. Nr 227, poz. 1482 ze zm., zwana dalej „ustawą nowelizującą”.

³ Stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 12/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 26 kwietnia 2007 r.

Naczelnik Sekcji Eksploatacji, pełniący bezpośredni nadzór nad PRT, przeprowadził w okresie objętym kontrolą dziewięć kontroli w zakresie przygotowania i wyposażenia sprzętu oraz dyscypliny pracy.

W okresie od 01.01.2010 r. do 31.05.2012 r. koszty utrzymania zespołu ratownictwa technicznego wyniosły ogółem 280,42 tys. zł (brutto). Przychody z tytułu wykonania 19 usług zewnętrznych zamknęły się kwotą 58,45 tys. zł (brutto), zaś koszty bezpośrednie ośmiu akcji ratowniczych wyniosły 10,54 tys. zł (netto).

Łączna długość linii kolejowych objętych obowiązkiem utrzymania pasów przeciwpożarowych na obszarze działania ZLK wynosiła 129,993 km⁴. Na utrzymanie pasów Zakład wydatkował w 2010 r. 45,34 tys. zł (netto), a w 2012 r. (do 30 kwietnia) - 0,32 tys. zł (netto). W 2011 r. nie poniesiono na ten cel żadnych kosztów.

Nieutrzymywanie przez ZLK pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w 2011 r. i na początku 2012 r. związane było z decyzją członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o zaprzestaniu ich utrzymywania z dniem 25.03.2011 r. do 19.04.2012 r. (tj. do czasu jej uchylenia). Przedmiotowa decyzja spowodowana była odmienną interpretacją przez PKP PLK S.A. i Państwową Straż Pożarną (PSP) przepisów prawa odnośnie obowiązku utrzymania pasów przeciwpożarowych. W badanym okresie Komendanci Powiatowi PSP wydali sześć decyzji nakazujących ZLK wykonanie i utrzymanie (demineralizację) pasów przeciwpożarowych. Do zakończenia kontroli nie zapadły prawomocne rozstrzygnięcia w tej sprawie - trwają procedury odwoławcze.

W urządzeniach ewidencyjnych⁵ ZLK w Lublinie zarejestrowanych zostało w latach 2010-2012 (do 31.05.) 99 zdarzeń⁶. Procedury powiadamiania i uruchamiania kolejowej jednostki ratowniczej, po wystąpieniu zdarzenia kolejowego określał Regulamin organizacyjno-techniczny Pociągu Ratownictwa Technicznego⁷, a także regulacje zawarte w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwa PKP PLK S.A.⁸ (Księdze SMS) w postaci procedur: SMS-PW-03 „Postępowanie w przypadku zdarzeń kolejowych” oraz SMS-PW-04 „Prowadzenie akcji usuwania skutków wypadków kolejowych”. Ich treść była oparta przede wszystkim o postanowienia zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych⁹ oraz w Instrukcjach Ir-8¹⁰ i Ir-15.

W kontrolowanym okresie wystąpiły nieprawidłowości polegające na:

- niezorganizowaniu przez Dyrektora Zakładu próbnego alarmu pomimo nieuczestniczenia w okresie od 08.06.2010 r. do 29/30.03.2011 r., tj. ponad 6 miesięcy (9 miesięcy i 22 dni) zespołu ratownictwa technicznego (Pociągu Ratownictwa Technicznego) w działaniach ratowniczych, co naruszało § 10 ust. 1 pkt 2 Instrukcji Ir-15 o kolejowym ratownictwie technicznym;
- dopuszczeniu w okresie od 19.11.2009 r. do 24.05.2012 r. pojazdu drogowo-szynowego „Unistar” do udziału w ośmiu akcjach ratunkowych i wykonaniu 19 usług bez ważnego świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego, co było niezgodne z wymaganiami dla pojazdu szynowo-drogowego określonymi w § 20 rozdział VIII ust. 5 punkt 2 Instrukcji Ir-15;
- ograniczeniu w okresie od 29.10.2010 r. do 28.10.2011 r. maksymalnej prędkości poruszania się dwóch wagonów: załogi i narzędziowo-warsztatowego (według świadectw sprawności technicznej pojazdu kolejowego) do 60 km/godz., co powodowało, że inne pojazdy szynowe połączone z tymi wagonami mogły również poruszać się z prędkością do 60 km/godz. Było to niezgodne z § 20 rozdział II Warunki techniczne dla PRT ust. 2 Instrukcji Ir-15 o kolejowym ratownictwie technicznym, który obligował do poruszania się wagonów i żurawi kolejowych wchodzących w skład PRT z prędkością co najmniej 80 km/godz.;

⁴ W tym na terenie województw: lubelskiego – 59,920 km, mazowieckiego – 19,950 km oraz podkarpackiego – 50,123 km.

⁵ „Rejestr wypadków i incydentów kolejowych” zgodny z wzorem stanowiącym załącznik nr 10 do Instrukcji Ir-8 oraz informatyczny system „Wydarzenia i Wypadki” (WIW).

⁶ Odpowiednio: 42 w 2010 r., 41 w 2011 r. i 16 w okresie I-V 2012 r.)

⁷ Rozdział IX Regulaminu „Prowadzenie działań usuwania skutków wypadków kolejowych”.

⁸ Wprowadzonej do stosowania zarządzeniem Zarządu PKP PLK S.A. nr 4/2011 z dnia 4.01.2011 r. po uprzedniej akceptacji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzją z dnia 29.12.2010 r.

⁹ Dz. U. Nr 89, poz. 593.

¹⁰ Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych - tekst ujednoczony instrukcji, uwzględniający tekst instrukcji przyjętej zarządzeniem Nr 11/2006 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 maja 2006 r. ze zmianami.

- nieterminowym¹¹ przekazaniu 39 (39,4%) zawiadomień o zdarzeniu podmiotom wskazanym w § 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych - co naruszało § 5 ust. 5 cyt. rozporządzenia i § 6 ust. 3 Instrukcji Ir-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych;
- przesłaniu z opóźnieniem wynoszącym od 1 do 167 dni¹² kopii dziesięciu (10,5%) protokołów ustaleń końcowych jednostce nadrzędnej, Przewodniczącemu Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, co było niezgodne z § 30 pkt 2 rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych;
- sporządzeniu w trzech przypadkach¹³ (3% badanych) niezbędnych uzupełnień do protokołów ustaleń końcowych¹⁴, które nie zostały podpisane przez pełne składy komisji kolejowych¹⁵, co naruszało § 29 rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych;
- niewskazaniu w dwóch zawiadomieniach o zdarzeniu (2% badanych) danych wymaganych według wzoru określonego w załączniku nr 2 do Instrukcji Ir-8, w zakresie kategorii zdarzenia oraz jego przyczyn (bezpośredniej i prawdopodobnej)¹⁶, co skutkowało naruszeniem § 5 ust. 2 i 4 rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych;
- niespełnianiu obowiązku określonego w § 39 pkt 4 Instrukcji Ir-8 w związku z zaniechaniem sporządzania, za okres od marca 2010 r. do maja 2012 r., miesięcznych sprawozdań o zdarzeniach IBR-1 (według wzoru stanowiącego załącznik nr 12 do Instrukcji Ir-8¹⁷), co skutkowało ich nieprzekazaniem do właściwej terenowo komórki Głównego Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego;
- nieegzekwowaniu obowiązku sporządzania i przekazywania protokołów z kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, wskazanych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18.02.2011 r.¹⁸, przeprowadzanych na podstawie § 43 ust. 5 Instrukcji Ir-8. Stan taki naruszał § 43 ust. 7 Instrukcji Ir-8 obligujący do takiego działania naczelników sekcji eksploatacji i ich zastępców oraz kontrolerów i instruktorów.

Ponadto NIK stwierdziła, że:

- w okresie od 01.09.2011 r. do 20.10.2011 r. cztery zbiorniki zainstalowane w żurawiu EDK 1000/4 nie posiadały zezwolenia na eksploatację, wydanego przez odpowiedniego dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego;
- żaden z członków zespołu ratownictwa technicznego nie posiadał uprawnień do prowadzenia ciągnika WZT-1 wchodzącego w skład wyposażenia PRT;
- Dział Rachunkowości i Finansów nie wystawił noty obciążającej Zakład Maszyn Torowych w Krakowie za wykonanie w dniu 23.09.2010 r. przez PRT usługi na kwotę 809,37 zł (663,42 zł netto) polegającej na podniesieniu i opuszczeniu maszyny Unimat nr 947 na stacji Dęblin;
- nierzetelnie opracowano regulaminy organizacyjno-techniczne PRT, gdyż w tych samych dokumentach dwukrotnie podano różną liczebność załogi Pociągu. I tak, w Regulaminie z dnia 01.04.2008 r. wymieniono 26 osób (w tym kierownika PRT), natomiast w załączniku nr 4 wykazano, że załoga liczyła 28 osób. Nierzetelne zapisy dotyczące liczby członków załogi i stanowiska kierownika umieszczono także w Regulaminie obowiązującym od 01.04.2012 r. W rozdziale VIII powołanego aktu zapisano, że załoga PRT

¹¹ Tj. z opóźnieniem wynoszącym odpowiednio: w 2010 r. w 7 przypadkach od 9 godzin 7 min. do 43 godz. 40 min., w 2011 r. w 19 przypadkach, z tego w 16 najwyższe sięgające od 6 godz. 4 min. do 90 godz. 46 min., natomiast w 2012 r.

w 13 przypadkach opóźnienia wyniosły od 3 godz. 20 min. do 75 godz. 6 min.

¹² W tym dwa protokoły zostały przekazane z opóźnieniem wynoszącym odpowiednio 102 i 167 dni.

¹³ Dotyczących zdarzeń, które miały miejsce w dniach: 19.04.2010 r., 23.09.2010 r., 04.06.2011 r.

¹⁴ W związku z uwagami przekazanymi przez PKBWK.

¹⁵ Tylko przez przewodniczących komisji.

¹⁶ Dotyczyło zdarzeń: z dn. 23.09.2010 r. godz. 18.20 i z dn. 13.04.2011 r. godz. 11.23.

¹⁷ Według stanu na 04.06.2012 r. wzór sprawozdania IBR-1 stanowi załącznik nr 14 do Instrukcji Ir-8.

¹⁸ 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.

- składa się z 26 osób (tj. kierującego PRT i zespołu ratownictwa technicznego liczącego 25 osób), natomiast wg załącznika nr 4 obsada PRT liczyła 27 osób (w tym kierownik PRT oraz 26 pracowników);
- pracownicy zespołu ratownictwa technicznego nie potwierdzili zapoznania się z regulaminami organizacyjno-technicznymi Pociągu. W przypadku Regulaminu obowiązującego od 01.04.2008 r. do 01.04.2012 r. stan taki stwierdzono u 23 osób (82% załogi), natomiast odnośnie Regulaminu obowiązującego od 01.04.2012 r. 15 osób (55,6% obsady). Ponadto, dyżury domowe pełniła osoba, która w ogóle nie była ujęta w obsadzie PRT wykazanej w ww. Regulaminach;
 - kierujący PRT nierzetelnie dokonywał wpisów wyjazdów pociągu ratownictwa technicznego. W książce Ratownictwa Technicznego nie odnotował wyjazdu do największego wypadku, jaki zdarzył się w badanym okresie, tj. w dniu 12.09.2011 r. w m. Pułankowice na trasie Lublin – Rozwadow, a w trzech przypadkach nie podał godziny zgłoszenia dyżurnemu gotowości wyjazdu do wypadku;
 - brak było „książki zdarzeń” za okres od 01.01. do 20.12.2010 r., co naruszało § 37 ust. 3 Instrukcji Ir-8 obligujący dyspozytora, któremu zgłoszono zdarzenie do zapisania w niej powiadomienia, w tym wskazania osób, którym je przekazano i wydanych dyspozycji wezwania jednostek ratownictwa;
 - w elektronicznym systemie Wypadki i Wydarzenia wykazano nierzetelne dane w zakresie czasu zaistnienia zdarzenia (w minutach¹⁹), gdyż w 7 przypadkach (7% badanych) zapisy w nim zawarte były niezgodne z treścią zawiadomień sporządzonych na podstawie dokumentacji techniczno-ruchowej.

Kontrola wykazała także, iż realizacja zadań związanych z funkcjonowaniem ratownictwa technicznego na kolei, w tym zapewnienie warunków techniczno-organizacyjnych do usuwania skutków katastrof w ruchu kolejowym, nie były objęte kontrolami przez funkcjonującą w Zakładzie komórkę kontroli wewnętrznej, która zgodnie z § 24 ust. 1 Regulaminu organizacyjnego zobligowana była do kontrolowania komórek organizacyjnych ZLK, w tym dokonywania kontroli technicznej.

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

- 1) organizowanie próbnego alarmu dla zespołu ratownictwa technicznego, jeżeli nie uczestniczy w działaniach ratowniczych dłużej niż 6 miesięcy,
- 2) zapewnienie uprawnień do prowadzenia ciągnika WZT-1 dla osoby wchodzącej w skład zespołu ratownictwa technicznego,
- 3) rzetelną ewidencję wyjazdów jednostki ratowniczej w książce Ratownictwa Technicznego,
- 4) wystawienie noty obciążającej Zakład Maszyn Torowych w Krakowie za wykonanie usługi w dniu 23.09.2010 r.,
- 5) skorygowanie w Regulaminie organizacyjno – technicznym Pociągu Ratownictwa Technicznego różnic dot. liczebności składu osobowego PRT oraz potwierdzenie zapoznania obsady Pociągu z jego treścią,
- 6) terminowe powiadamianie właściwych podmiotów o zdarzeniu oraz rzetelne prowadzenie ewidencji elektronicznej WiW w zakresie daty jego zaistnienia,
- 7) przekazywanie kopii protokołów ustaleń końcowych (w tym ich uzupełnień) z zachowaniem obowiązujących terminów oraz z podpisami pełnych składów komisji kolejowych,
- 8) sporządzanie i przekazywanie protokołów z przeprowadzanych kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, stosownie do postanowień § 43 ust. 7 Instrukcji Ir-8,
- 9) objęcie kontrolami wewnętrznymi realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem ratownictwa na kolei,
- 10) przekazywanie miesięcznych sprawozdań o zdarzeniach IBR-1 właściwej terenowo komórce Głównego Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego.

Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura w Lublinie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy nowelizującej, 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.

¹⁹ W tym w jednym przypadku (zdarzenie z dn. 23.09.2010 r. godz. 18.20), różnica w podanym czasie wyniosła aż 20 minut.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r. w związku z art. 2 ustawy nowelizującej, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Lublinie 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, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r. w związku z art. 2 ustawy nowelizującej, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.