

Pan Zbigniew Tracichleb
Prezes Zarządu
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie skontrolowała w PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Spółka z o.o. (dalej: „Spółka” lub „LHS”) podejmowane działania mające na celu zapewnienie warunków techniczno-organizacyjnych do usuwania skutków katastrof i zdarzeń w ruchu kolejowym oraz zapewnienie przejezdności zarządzanej linii kolejowej nr 65. Kontrolą objęto lata 2010 – 2012 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 09 lipca 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 Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie skontrolowaną działalność, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Podstawą oceny pozytywnej było:

- zapewnienie przez LHS warunków technicznych, koniecznych do usuwania skutków katastrof i zdarzeń w ruchu kolejowym,
- terminowe powiadamianie przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o wystąpieniu zdarzenia,
- zapewnienie kontroli stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu,
- realizacja programów i procedur wynikających z autoryzacji bezpieczeństwa,
- sprawowanie kontroli gotowości operacyjnej Zespołów Kolejowego Ratownictwa Technicznego,
- wykonywanie i utrzymywanie przez LHS pasów przeciwpożarowych,
- zapewnienie sprawności pojazdów i urządzeń Zespołów Kolejowego Ratownictwa Technicznego,

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- dopuszczeniu do wykonywania czynności związanych z ratownictwem technicznym osób, którym LHS jako pracodawca nie wystawił dokumentów upoważniających do wykonywania czynności na tych stanowiskach,

¹ Dz.U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

- dopuszczeniu do kierowania Żurawiem EDK1000/2 przez osoby, które nie posiadały wydanego przez pracodawcę prawa kierowania pojazdem kolejowym,
- nieprzeprowadzeniu w kontrolowanym okresie próbnych alarmów dla pociągów ratownictwa technicznego,
- niezapewnieniu zgodności postanowień regulaminów Zespołów Kolejowego Ratownictwa Technicznego z przepisami wewnętrznymi Spółki regulującymi ich działalność,
- przekazaniu (w jednym przypadku na 24 zdarzeń) z trzydniowym opóźnieniem kopii protokołu ustaleń końcowych przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
- niezrealizowaniu w dwóch przypadkach (na 24 zdarzeń) dwóch wniosków komisji kolejowych zawartych w protokołach ustaleń końcowych.

1. W ramach LHS funkcjonują dwa zespoły kolejowego ratownictwa technicznego (dalej także ZKRT) – Zespół Kolejowego Ratownictwa Technicznego Sekcji Napraw Taboru Trakcyjnego i Urządzeń Technicznych w Sędziszowie LHS oraz Zespół Kolejowego Ratownictwa Technicznego Sekcji Napraw Lokomotyw i Urządzeń Technicznych Zamość-Bortatycze. Każdemu z tych zespołów przyporządkowano obszar działania odpowiadający połowie długości zarządzanej linii kolejowej o długości 394,650 km. Zespoły te wyposażone zostały m.in. w pociągi ratownictwa technicznego z Żurawiem EDK 1000/2, a dla ZKRT w Sędziszowie dodatkowo zakupiono w 1997 r. samochód ratownictwa UNISTAR. Wyposażenie zespołów ratownictwa było sprawne i posiadało wymagane świadectwa i przeglądy.

2. Wyposażenie zespołów ratownictwa było zgodne z założeniami określonymi w ich regulaminach oraz dostosowane do potrzeb Spółki - na podstawie analizy zdarzeń mających miejsce na linii kolejowej nr 65. Odbiega ono jednak od wyposażenia ZKRT przewidzianego w przyjętej w LHS Instrukcji o Pogotowiach Technicznych PKP, Specjalnych Pociągach Ratunkowych i Pociągach Ratunkowych oraz Postępowaniu Podczas Usuwania Skutków Wypadków Kolejowych D-21³ (dalej: Instrukcja D-21). Na stanie ZKRT nie było m.in. następującego sprzętu, który przewiduje Instrukcja D-21: sprzętu do uwalniania ludzi, zestawów zbloczy i lin do zwiększenia siły pociągowej, pólspzęgu do transportu elektrycznego zespołu trakcyjnego, wyciągarki elektrycznej. Uwagi NIK dotyczą ponadto pozostawienia w regulaminach ZKRT jako podstawy ich działania Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych, pomimo że nie obowiązuje ona w Spółce od 2007 r.⁴ Członkowie zespołów kolejowego ratownictwa technicznego zostali zapoznani z treścią instrukcji aktualnie obowiązujących, w tym z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na linii kolejowej zarządzanej przez PKP LHS sp. z o.o. LHSr-8.

3. Stan i skład osobowy zespołów ratownictwa technicznego odpowiadał przyjętym w Spółce uregulowaniom w tym m.in. w Instrukcji D-21. Członkowie załóg odbywali coroczne szkolenia zgodnie z *Rocznymi programami pouczeń okresowych*, m. in. z zakresu zadań realizowanych przez pogotowia techniczne

² Dz.U. Nr 227, poz. 1482 ze zm., zwana dalej Ustawą nowelizującą.

³ Instrukcja przyjęta do stosowania w Spółce Uchwałą Nr 54/2003 Zarządu PKP Linia Hutniczo-Szerokotorowa Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Zamościu z dnia 3 kwietnia 2003 r.

⁴ Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych nie obowiązuje od 1 maja 2007 r. została zastąpiona „LHSr – 8 (R-3) Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych”, która następnie od 30 kwietnia 2010 r. została zastąpiona przez „Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na linii kolejowej zarządzanej przez PKP LHS sp. z o.o. – LHSr-8”

(w tym udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach), z zakresu techniki i organizacji ruchu kolejowego, z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych (w tym postępowanie w razie awarii lub wypadku z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne podczas usuwania skutków wypadków kolejowych).

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia dopuszczenie do wykonywania zadań na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych pojazdów kolejowych osób, których znajomość specyficznych warunków pracy na tym stanowisku nie zostały potwierdzone poprzez wydanie przez pracodawcę prawa kierowania pojazdem kolejowym lub stosownego upoważnienia, zgodnie z § 4 ust. 1 i § 20 i § 22 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r.⁵. Dotyczy to operatorów Żurawia EDK 1000/2 będącego na wyposażeniu ZKRT Zamość-Bortatycze, którzy wprawdzie posiadali uprawnienia do obsługi żurawia wydane przez Transportowy Dozór Techniczny, to jednak nie posiadali wydanego przez pracodawcę prawa kierowania pojazdem, o którym mowa w § 20 ww. rozporządzenia (w trakcie kontroli LHS podjął działania celem wydania praw kierowania Żurawiem kolejowym EDK 1000/2). Również pracownicy LHS wyznaczeni przez Dyrektora LHS na kierowników grup ratowniczych i ich zastępców nie posiadali wydanych przez pracodawcę dokumentów, o których mowa w § 22 ust 1 ww. rozporządzenia, upoważniających do wykonywania czynności na tych stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

4. NIK negatywnie ocenia niezarządzenie przez Dyrektora LHS przeprowadzenia i nieprzeprowadzenia w latach 2010 – 2012 (do czerwca) dla żadnej z ZKRT próbnych alarmów, mających na celu sprawdzenie gotowości do akcji pogotowia technicznego, w tym terminowego i sprawnego zebrania załogi, oraz wyprawienia pogotowia technicznego na miejsce wypadku, pomimo, że winny być one przeprowadzane dla każdego z ZKRT dwa razy w roku. Było to niezgodnie z przyjętą do stosowania w LHS Instrukcją D-21. Próbnym alarm, przeprowadzony w trakcie kontroli NIK dla pogotowia technicznego Zamość-Bortatycze wykazał, że załoga zebrała się sprawnie, pociąg stawił się w punkcie kontrolnym w czasie określonym w Instrukcji D-21, a sprzęt na wyposażeniu pociągu był sprawny.

5. Na terenie działania LHS w okresie od początku 2010 r. do końca maja 2012 r. miały miejsce 26 zdarzenia kolejowe. O wszystkich tych zdarzeniach LHS jako zarządca infrastruktury właściwy dla miejsca zdarzenia poinformował przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK) z zachowaniem terminu określonego w § 5 ust 5 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych⁶, tj. nie później niż przed upływem 24 godzin od stwierdzenia zdarzenia. Żadnym z ww. zdarzeń nie zajmowała się bezpośrednio PKBWK, jak również nie wystąpił przypadek wyznaczenia na przewodniczącego komisji kolejowej miejscowej lub zakładowej członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Spośród 24 postępowań dotyczących zdarzeń z lat 2010-2012 (zakończonych do końca maja 2012 r.), prowadzonych przez komisje kolejowe powołane przez Prezesa LHS, 23 zakończone były przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia. Jedno postępowanie dotyczące zdarzenia ze stycznia 2011 r. zakończone zostało w maju 2011 r., po uzyskaniu pisemnej zgody na przedłużenie terminu zakończenia

⁵ Rozporządzenie 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. z 2011 r. Nr 59 poz. 301).

⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych Dz. U. z 2007 r. Nr 89 poz. 593.

postępowania od przewodniczącego PKBWK. We wszystkich 24 sprawach kopie protokołów ustaleń końcowych komisji przekazane zostały przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej także UTK). Uwagi NIK dotyczą niedochowania, w jednym przypadku, terminu określonego w § 30 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. na przekazanie kopii protokołu ustaleń końcowych przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK (dotyczy to zdarzenia z 7 czerwca 2010 r., gdzie postępowanie zakończono 9 lipca 2010 r., a protokół przekazano przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK tj. z trzydniowym opóźnieniem).

NIK negatywnie ocenia niewykonanie dwóch wniosków, zawartych w protokołach ustaleń końcowych komisji kolejowych, co naruszało § 30 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. Dotyczy to wniosku zawartego w protokole ustaleń końcowych zdarzenia B-34 z dnia 3 października 2010 r. o treści „PKP LHS wystąpi do Rejonu Straży Ochrony Kolei w Krakowie o ujęcie w działaniach profilaktycznych kontrole rejonu linii LHS” oraz wniosku o treści „LHS wystąpi do Komendy Powiatowej Policji w Pińczowie o wzmożony nadzór nad uczestnikami ruchu drogowego przy przekraczaniu przejazdu kolejowego w poziomie szyn w km 272,595 linii nr 65” zawartego w protokole zdarzenia C-64 z dnia 26 marca 2011 r. Działania w tym zakresie ograniczono do przekazania kopii protokołów oraz skierowania ustnych próśb.

6. W latach 2010 – 2012 (I połowa) miały miejsce dwa zdarzenia, w których akcją ratowniczą prowadzono z użyciem pociągów ratownictwa technicznego. Akcje te przeprowadzono zgodnie z procedurami przyjętymi w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, m.in. w zakresie uruchamiania zespołów ratowniczych, a komisje powypadkowe nie zgłaszały uwag do ich przebiegu. Pozytywnie również oceniono utrzymywanie przez LHS pasów przeciwpożarowych wzdłuż zarządzanej linii kolejowej nr 65.

7. NIK pozytywnie ocenia prowadzoną, w ramach systemu kontroli wewnętrznej w LHS, stałą kontrolę stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu i kontrolę gotowości operacyjnej Zespołów Kolejowego Ratownictwa Technicznego.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) zapewnienie spójności uregulowań wewnętrznych dotyczących ZKRT,
- 2) dopuszczenie do wykonywania zadań na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych pojazdów kolejowych wyłącznie osoby, których znajomość specyficznych warunków pracy na tym stanowisku zostały potwierdzone poprzez wydanie przez pracodawcę prawa kierowania pojazdem kolejowym lub stosownego upoważnienia,
- 3) terminowe przekazywanie kopii protokołów ustaleń końcowych przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego,
- 4) przeprowadzanie dwa razy do roku próbnych alarmów mających na celu sprawdzenie gotowości do akcji pogotowia technicznego,
- 5) realizację wniosków zawartych w protokołach ustaleń końcowych zdarzeń z 3 października 2010 r. oraz z 26 marca 2011 r.

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 Prezesa 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 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 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.