



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Poznaniu

LPO-4101-11-01/2012
P/12/077

Poznań, dnia 19 września 2012 r.

Pan
Wojciech Grześkowiak
Dyrektor
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Poznaniu

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 Poznaniu przeprowadziła w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu (dalej „ZLK w Poznaniu”) kontrolę, której przedmiotem było funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei, w latach 2010 – 2012 (I półrocze). W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 27 sierpnia 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK², przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE.

Najwyższa Izba Kontroli, ze względu na stwierdzone istotne nieprawidłowości dotyczące spełniania obowiązujących wymogów w zakresie utrzymania i wyposażenia zespołu ratownictwa technicznego oraz obsady i szkoleń tego zespołu, negatywnie ocenia realizację przez kontrolowaną jednostkę zadań związanych z funkcjonowaniem ratownictwa technicznego na kolei, w latach 2010 – 2012 (I półrocze). Jednocześnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, NIK pozytywnie ocenia gotowość zespołu ratowniczego do prowadzenia akcji usuwania skutków wypadków kolejowych w obszarze działania ZLK w Poznaniu. Powyższą ocenę uzasadniają zaprezentowane niżej oceny cząstkowe.

1. Lokalizacja oraz obszar działania zespołu ratownictwa technicznego, w skład którego wchodzi Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego (dalej „SPRT”) wynika z decyzji Nr 104 Naczelnego Dyrektora Infrastruktury Kolejowej z dnia 22 grudnia 2000 r. oraz decyzji nr 16/2012 z dnia 19 czerwca 2012 r. Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie ustalenia rejonów działania zespołów kolejowego ratownictwa technicznego (obszar ten, według stanu na dzień 30 czerwca 2012 r. obejmuje 30 odcinków linii kolejowych o łącznej długości 844,623 km).

2. W toku kontroli NIK stwierdzono, że nie przestrzegano wymogów dotyczących utrzymania zespołu ratownictwa technicznego utworzonego w ZLK w Poznaniu, co NIK ocenia negatywnie.

2.1 Ustalenia kontroli NIK wykazały, że zapisy Regulaminu organizacyjno – technicznego SPRT nie były dostosowane do wymogów wynikających z Ramowego Regulaminu organizacyjno – technicznego, stanowiącego załącznik Nr 3 do Instrukcji Ir-15, wprowadzonej Zarządzeniem Nr 12/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 26 kwietnia 2007 r. Odpowiednie zmiany, uwzględniające postanowienia Instrukcji Ir – 15 (w tym

¹ Dz. U. z 2012 r. poz. 82 ze zm.

² 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 Kontroli (Dz. U. Nr 227, poz. 1482 ze zm.), dalej „Ustawa nowelizująca”.

także w zakresie odcinków linii kolejowych obsługiwanych przez SPRT oraz ich map schematycznych³) zostały wprowadzone (w trakcie kontroli NIK) dopiero Decyzją nr 8/2012 Dyrektora ZLK w Poznaniu z dnia 1 lipca 2012 r.

2.2 Pomimo, że wyposażenie zespołu ratownictwa technicznego SPRT ZLK w Poznaniu w wagony załogi, sprzętowe oraz pomocnicze żurawia kolejowego, w ocenie NIK umożliwiała realizację zadań określonych w Instrukcji Ir – 15, to jednak nie spełniało ono szczegółowych wymogów zawartych w § 20 Instrukcji Ir – 15 określającym wymagania w zakresie budowy, utrzymania, wyposażenia i oznaczenia zespołów ratownictwa technicznego oraz w załączniku nr 2 do tej instrukcji, stanowiącym „Wykaz zasadniczego wyposażenia wagonów i pojazdów zespołu ratownictwa technicznego”.

Wagony sprzętu technicznego nie posiadały m. in. ocieplonego dachu, a także zamontowanych na ramie podwozia zamykanych skrzyń, łatwo dostępnych z obu stron wagonu (wymóg zawarty w § 20 pkt IV 1, ppkt 1 i 2 Instrukcji Ir – 15). Z udzielonych przez Pana Dyrektora wyjaśnień wynika, że „Wagony te były przerabiane w latach 80. i 90. przez ówczesną Lokomotywnię Poznań z wagonów osobowych i towarowych [...]”, a „konstrukcja wagonu wymuszała taką a nie inną przeróbkę”.

Ustalenia kontroli wykazały, że ZLK w Poznaniu nie zapewnił potwierdzenia sprawności wszystkich pojazdów będących na wyposażeniu zespołu ratowniczego. Stwierdzono, że świadectw sprawności technicznej nie posiadały: wagon osobowy o nr 0807506 XOa, wagon socjalny załogi zastępczy o nr 507971 XOa oraz wagon o nr 528970 stanowiący wagon pomocniczy do przewozu sprzętu żurawia EDK-750, które według danych zawartych w Regulaminie SPRT (obowiązującego do 30 czerwca 2012 r.) miały wchodzić w skład pociągu ratownictwa technicznego. Było to niezgodne z postanowieniami § 20 pkt II.1 Instrukcji Ir-15. Powyższe ustalenia wskazują, że kierownictwo ZLK w Poznaniu nie podjęło w odpowiednim czasie działań dla zapewnienia ciągłości ważności świadectw sprawności technicznej⁴, czego skutkiem było wyłączenie z użytkowania 2 wagonów na okres od 8 do 20 miesięcy.

Na wyposażeniu wagonów brak było sprzętu dielektrycznego, a będące na wyposażeniu SPRT aparaty ucieczkowe, w czerwcu 2012 r., utraciły okres ważności. Wystąpiły także braki w sprzęcie sygnalizacyjnym, który zgodnie z ww. normą winien znajdować się m. in. na wyposażeniu wagonu pomocniczego żurawia kolejowego. W toku kontroli stwierdzono, że przewidywany okres użytkowania środków ochrony indywidualnej będących na wyposażeniu pracowników zespołu ratownictwa technicznego: kurtek ocieplonych, bluzy i spodni kwasoodpornych, fartucha skórzanego, następników skórzanych i nauszników przeciwhałasowych przekroczył okresy wskazane w tabeli norm zawartej w § 12 Instrukcji Ir-15. Także, żaden z 28 hełmów ochronnych z ocieplaczem, które na indywidualnym wyposażeniu posiadali członkowie załogi SPRT, zgodnie z tabelą norm, nie powinien być użytkowany, gdyż w 2008 roku upłynął, wynikający z instrukcji, okres ich użytkowania. Kontrola NIK wykazała, także, że członkowie zespołu ratownictwa technicznego nie posiadali bluz i spodni roboczych stanowiących środki dyżurne oraz nakolanników skórzanych, wymaganych ww. tabelą norm.

Za powstanie nieprawidłowości w powyższym zakresie odpowiedzialność ponosi Kierownik SPRT⁵ oraz Naczelnik Sekcji Eksploatacji Poznań Główny, który na wniosek kierownika zespołu ratownictwa technicznego, zgodnie z postanowieniami § 7 ust. 3 Instrukcji Ir-15, zapewnia „wyposażenie tego zespołu w sprzęt, przybory sygnałowe, odzież roboczą, ochronną i środki ochrony indywidualnej”.

2.3 Nie były rzetelnie przeprowadzane kontrole w zakresie dokumentacji zespołu ratownictwa technicznego. W toku kontroli NIK stwierdzono także nieprawidłowości dotyczące obsady załogi SPRT i uprawnień pracowników mających zapewnić pełną obsługę pojazdów i sprzętu stanowiącego wyposażenie SPRT.

Kontrole zespołu ratownictwa technicznego, jakie zostały przeprowadzone w latach 2010 – 2012 (I półrocze) przez upoważnionych do tego pracowników ZLK w Poznaniu nie wykazały (stwierdzonych w toku kontroli NIK) nieprawidłowości polegających na braku aktualnego Regulaminu organizacyjno – technicznego SPRT oraz na wyznaczeniu na zmianie roboczej, pracowników w liczbie mniejszej niż 5 (wymaganej postanowieniami Instrukcji Ir-15), co nie zapewniało pełnej obsługi sprzętu i wyposażenia zespołu ratownictwa

³ Stanowią załącznik nr 1 i 2 do Regulaminu Organizacyjno – technicznego SPRT.

⁴ 16 czerwca 2012 r. (w toku kontroli NIK) wagon o nr 0807506 XOa zakwalifikowano do fizycznej likwidacji, dwa pozostałe wagony w dniu 6 sierpnia 2012 r. otrzymały świadectwo sprawności technicznej.

⁵ zgodnie z § 6 ust. 6 Instrukcji Ir-15 odpowiada on za stan techniczny sprzętu i urządzeń stanowiących jego wyposażenie, wykonywanie drobnych napraw i przeglądów kontrolnych oraz prac konserwacyjnych.

technicznego. Stwierdzono, że w dniach, w których przeprowadzane były kontrole, wystąpiły przypadki braku na zmianie roboczej pracowników z uprawnieniami zapewniającymi obsługę pojazdu gaśnicowego (6 października 2011 r. i 15 lutego 2012 r.), operatora żurawia (20 i 25 kwietnia 2012 r.) oraz osoby o uprawnieniach kierownika pociągu gospodarczo – roboczego (27 stycznia i 31 marca 2012 r.). Nie wyznaczenie na każdej zmianie roboczej, co najmniej pięciu pracowników z uprawnieniami zapewniającymi pełną obsługę pojazdów i sprzętu stanowiącego wyposażenie zespołu ratownictwa technicznego, narusza wymogi wynikające z postanowień § 6 ust. 1 pkt 2 i ust. 5 Instrukcji Ir-15.

2.4 W toku kontroli NIK stwierdzono nieprawidłowości w realizacji procedur dotyczących kontroli przeprowadzanych przez Kontrolerów i Instruktorów ZLK w Poznaniu. Sporządzane przez nich protokoły kontroli (121 ze 131 protokołów) nie zostały przekazane do Dyrektora ZLK w Poznaniu mimo, że wymóg taki został określony w § 43 ust. 5 i 7 Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8.

Powyższe, w ocenie NIK wskazuje, że nie były właściwie realizowane – stosownie do wymogów zawartych w Instrukcji Ir-15 – zadania związane z nadzorowaniem i koordynowaniem pracy kolejowego ratownictwa technicznego, które należą do Samodzielnego Stanowiska Pracy ds. Zaplecza Technicznego, Ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej, Naczelnika Sekcji Poznań Główny, na terenie której znajduje się SPRT oraz Kierownika SPRT podlegającego bezpośrednio Naczelnikowi Sekcji Poznań Główny. Stwierdzone nieprawidłowości wskazują także, iż pracownicy ZLK w Poznaniu nie realizowali rzetelnie obowiązku wynikającego z § 1 ust. 2 pkt 1 i 2 Postanowień ogólnych Instrukcji Ir-15 (określających przeznaczenie i jej zakres) zgodnie, z którym „znajomość i stosowanie instrukcji obowiązuje pracowników: odpowiedzialnych za organizację, kierowanie, kontrolę i nadzór nad usuwaniem skutków wypadków kolejowych oraz uczestniczących w akcji kolejowego ratownictwa technicznego.

3. Pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, NIK pozytywnie ocenia gotowość techniczno – eksploatacyjną kontrolowanej jednostki do usuwania skutków wypadków zdarzeń kolejowych na liniach przez nią zarządzanych.

W toku kontroli NIK ustalono, że w latach 2010 – 2012 (I półrocze) SPRT usuwał 27 – krotnie skutki wypadków i zdarzeń kolejowych, z czego osiem stanowiły wyjazdy związane z akcjami ratowniczymi, pięć z naprawami, a trzynaście dotyczyło wykonywania usług zewnętrznych.

3.1 Zgodnie z wymaganiami określonymi w § 5 ust. 2 Instrukcji Ir -15 w skład wyposażenia zespołu ratownictwa technicznego - Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego (dalej „SPRT”) wchodziły: wagony techniczno – gospodarcze (socjalny załogi, socjalny załogi żurawia kolejowego, ochronne pod wysięgnik żurawia i wagony sprzętu technicznego), żurawie kolejowe i ciągnik gaśnicowy z platformami oraz pojazd szynowo – drogowy. W toku kontroli stwierdzono, że poza omówionymi wyżej nieprawidłowościami, pięć z ośmiu wagonów, które wchodziły w skład SPRT, tj. wagon załogi, sprzętu technicznego oraz żurawie kolejowe wyposażone w wagon: ochronny, pomocniczy i socjalny żurawia kolejowego posiadały „Świadectwa sprawności technicznej”⁶, co było zgodne z § 20, pkt II. 1 Instrukcji Ir-15 i umożliwiało realizację zadań określonych w § 4 ust. 2 Instrukcji Ir-15. Wagony i żurawie kolejowe posiadały zdolność jazdy z prędkością co najmniej 80 km/godz., zasilanie w energię elektryczną w wagonach i żurawiach kolejowych zapewniono z zespołów prądowców (rezerwowo z baterii akumulatorów o napięciu 24 V). Wagony te podlegały okresowym naprawom i przeglądowi. Było to zgodne z „Ogólnymi wymaganiami technicznymi dla SPRT”, zawartymi w Instrukcji Ir-15.

3.2 Sporządzony został „Wykaz imienny załogi SPRT”, co było zgodne z wymaganiami określonymi w Instrukcji Ir – 15 oraz Ramowym Regulaminie organizacyjno – technicznym. Zespół ratownictwa technicznego SPRT liczył 28 pracowników zatrudnionych w systemie równoważnego czasu pracy, a pracownicy wyznaczeni do SPRT posiadali przeszkolenie w obsłudze sprzętu do wkołowania. Było to zgodne z § 6 ust. 1 pkt 2 i 7 Instrukcji Ir-15. Ustalenia kontroli wskazują jednak na to, że nie wszyscy pracownicy wyznaczeni w skład załogi SPRT posiadali przeszkolenia i kwalifikacje wymagane przy obsłudze sprzętu i urządzeń będącego na wyposażeniu zespołu ratownictwa technicznego⁷ oraz przeszkolenie z zakresu udzielania pomocy w nagłych wypadkach, co

⁶ W toku kontroli nie stwierdzono przypadku, w którym w składzie pociągu, dysponowanego do działań ratowniczych byłyby wagony nie posiadające Świadectwa sprawności technicznej.

⁷ Dotyczy to dwóch pracowników załogi SPRT, którzy nie posiadali żadnych z kwalifikacji wskazanych w Rozdziale VII pkt 2 Ramowego regulaminu organizacyjno – technicznego SPRT.

było niezgodne z § 9 ust. 1, pkt 3 i 6 Instrukcji Ir-15. Ponadto, ośmiu pracowników wchodzących w skład załogi SPRT nie posiadało przeszkolenia w zakresie właściwości fizyko – chemicznych materiałów niebezpiecznych, mimo wymogu wynikającego z § 9 ust. 1 pkt 4 Instrukcji Ir-15, co NIK ocenia negatywnie.

Osoby pełniące obowiązki kierownika pociągu gospodarczego i roboczego spełniały warunki określone w rozporządzeniu 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.). Z ustaleń kontroli wynika także, że dyżury w zespołach ratownictwa technicznego pełnione były na podstawie miesięcznego planu pozostawiania pracowników w dyspozycji poza normalnymi godzinami pracy, zatwierdzanego przez osobę upoważnioną (wymóg określony w § 11 ust. 2 Instrukcji Ir-15).

3.3 Z ustaleń kontroli wynika, że prowadzona była dokumentacja techniczno – eksploatacyjna zespołu ratownictwa technicznego. SPRT posiadał dokumentację eksploatacyjną maszyn, sprzętu, urządzeń radiotelefonicznych oraz sprzętu, podlegających dozorowi technicznemu, o której mowa w § 13 Instrukcji Ir – 15. Zgodnie z wymaganiami wynikającymi z Instrukcji Ir – 15 prowadzona była przez Kierownika SPRT „Książka ratownictwa technicznego”, w której zawarto dane dotyczące m. in. wezwań SPRT, przebiegu i opisu akcji ratowniczych.

3.4 NIK pozytywnie ocenia organizację i prowadzenie pozorowanej akcji skutków usuwania wypadków kolejowych oraz przebieg czynności związanych z uruchomieniem zespołu ratownictwa technicznego. Ustalono, że 5 – osobowa załoga zespołu ratownictwa technicznego znajdowała się w miejscu stacjonowania SPRT. Stanowili ją pracownicy z uprawnieniami zapewniającymi pełną obsługę pojazdów i sprzętu wchodzącego w skład zespołu ratownictwa technicznego. Wszystkie wagony włączone do składu SPRT posiadały świadectwa sprawności technicznej. Sprawne były także urządzenia służące oświetleniu akcji ratowniczej. Zgodnie z wymaganiami wynikającymi z Instrukcji Ir- 15 na wyposażeniu SPRT znajdowały się zespoły prądotwórcze zapewniające zasilanie wszystkich wagonów składu pociągu oraz jednocześnie zasilenie urządzeń i narzędzi niezbędnych do wkolejania taboru. Także pojazd szynowo-drogowy (zgodnie z wymaganiami) posiadał agregat zapewniający energię do uruchomienia oświetlenia miejsca wypadku oraz zasilenie urządzeń do wkolejania taboru. Zgodnie z § 4 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych⁸ (Dz. U. Nr 89, poz. 593), dyżurny ruchu Stacji Poznań – Piątkowo, który otrzymał zgłoszenie o pozorowanym zdarzeniu wezwał pogotowie ratunkowe, zgłosił niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu, właściwemu dyspozytorowi oraz jednostce Straży Ochrony Kolei, a dyspozytor ZLK w Poznaniu powiadomił odpowiednie podmioty i osoby wskazane w § 4 ust. 2 pkt 1-12 i 15 powyższego rozporządzenia.

NIK zwraca jednak uwagę, że łączny czas zebrania załogi, podstawienia lokomotywy, wykonania próby hamulca w składzie pojazdów SPRT, osygnalizowania końca pociągu, wypisania niezbędnych dokumentów i wyjazdu na umowny punkt kontrolny przekroczył 80 minut, a więc normę wynikającą z § 16 ust. 6 pkt 2 a Instrukcji Ir-15.

3.5 Zgodnie z postanowieniami § 43 pkt 5 i 7 Instrukcji Ir – 8, Kierownicy jednostek organizacyjnych ZLK w Poznaniu realizowali obowiązek przeprowadzania kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego (w pierwszych miesiącach kwartału, w okresie od stycznia 2010 r. do czerwca 2012 r. przeprowadzono łącznie 136 takich kontroli).

3.6 Z ustaleń niniejszej kontroli wynika, że osoba zatrudniona na stanowisku ds. ratownictwa technicznego opracowywała analizy z akcji usuwania skutków wypadków, które zawierały m. in. datę wyjazdu, rodzaju wyjazdu, opis akcji, ilość godzin pracy pociągu ratunkowego, żurawia kolejowego oraz pojazdu szynowo – drogowego, a także wysokość przychodów osiąganych z tytułu świadczonych przez SPRT usług.

3.7 W ocenie NIK, w 52 objętych badaniami przypadkach prawidłowo realizowany był obowiązek wynikający z § 5 ust. 5 rozporządzenia w sprawie wypadków kolejowych. Zgodnie, z tym przepisem ZLK w Poznaniu przekazał, w wymaganym terminie pisemne zawiadomienie o wypadku Przewodniczącemu PKBWK oraz Urzędowi Transportu Kolejowego (według wzoru określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia).

⁸ Dalej „rozporządzenie w sprawie wypadków kolejowych”.

W przypadku czterech zdarzeń, pisemne zawiadomienia o zdarzeniu zostały przekazane po terminie (z opóźnieniem nie przekraczającym 48 godzin). Z udzielonych w trakcie kontroli NIK wyjaśnień wynika m. in., że wysłano zawiadomienie w pierwszym dniu roboczym po zaistnieniu incydentu lub wypadku.

4. W ocenie NIK, w trzech postępowaniach dotyczących wypadków i incydentów kolejowych (objętych szczegółowymi badaniami) nie zrealizowano w pełni procedur wynikających z programów i procedur składających się na system zarządzania bezpieczeństwem. Z ustaleń kontroli wynika, że w postępowaniach dotyczących badania okoliczności i przyczyn poważnych wypadków kolejowych (nr IZES4-732-65/10, nr ISES4-732-16/10 oraz nr IZES4-732-27/10) czynności dowodowe (przesłuchania świadków) przeprowadziły osoby nie będące członkami komisji kolejowych badających okoliczności i przyczyny wypadku (uprawnienie wynikające z § 13 ust. 2 pkt 3 Instrukcji Ir-8). Stanowi to naruszenie § 8 ust. 1 Instrukcji Ir-8.

5. Kontrola NIK wykazała, że ZLK w Poznaniu wykonywał mineralizację pasów przeciwpożarowych znajdujących się w sąsiedztwie linii kolejowych. W latach 2010 – 2012 (I półrocze) długość linii kolejowych wzdłuż których wykonano mineralizację pasów przeciwpożarowych wyniosła 687,11 km, a koszty utrzymania pasów przeciwpożarowych wyniosły odpowiednio: 235.506,39 zł w 2010 r. oraz 81.922,72 zł w 2011 r. (koszt utrzymania pasów przeciwpożarowych zlokalizowanych tylko na gruntach kolejowych)⁹. W ocenie NIK zarządca infrastruktury kolejowej zobowiązany jest do utrzymywania pasów przeciwpożarowych. Obowiązek ten wynika z art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.) oraz art. 55 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, w którym określono uprawnienia zarządcy infrastruktury kolejowej umożliwiające realizację tego obowiązku na gruntach sąsiadujących z linią kolejową.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o podjęcie działań organizacyjnych zapewniających :

1. Dostosowanie wagonów wchodzących w skład pociągu ratownictwa technicznego do wymagań zawartych w Instrukcji Ir-15.
2. Uzupelnienie zasadniczego wyposażenia wagonów i pojazdów zespołu ratownictwa technicznego oraz środków ochrony indywidualnej pracowników tego zespołu.
3. Przeszkolenie wszystkich pracowników wchodzących w skład załogi SPRT w zakresie właściwości fizyko – chemicznych materiałów niebezpiecznych.
4. Obsadę załogi SPRT z uprawnieniami umożliwiającymi pełną obsługę pojazdów i sprzętu stanowiącego wyposażenie zespołu ratownictwa technicznego.
5. Prowadzenie postępowania dowodowego wyłącznie przez osoby powołane w skład komisji kolejowej badającej przyczyny i okoliczności wypadków kolejowych.
6. Przekazywanie protokołów z kontroli (przeprowadzanych przez Kontrolerów i Instruktorów) Dyrektorowi ZLK w Poznaniu.
7. Sprawowanie rzetelnej kontroli oraz nadzoru w zakresie spełniania przez zespół ratownictwa technicznego wymogów techniczno – eksploatacyjnych oraz obsady zmian roboczych.

Najwyższa Izba Kontroli - Delegatura w Poznaniu działając 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 o 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 dyrektorowi Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

⁹ W roku 2011 wydano dziesięć decyzji nakazujących ZKL w Poznaniu wykonanie określonych obowiązków związanych z utrzymaniem pasów przeciwpożarowych, które zostały utrzymane przez organy odwoławcze.

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.