



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie**

Warszawa, dnia 13 lipca 2011 r.

Pan

Jan Telecki

Dyrektor

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Warszawie**

P/11/061
LWA-4101-05-02/2011

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 Warszawie przeprowadziła w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Warszawie (dalej „Zakład”) kontrolę dotyczącą wykonywania zadań w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w latach 2010-2011 (I kwartał)².

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 21 czerwca 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia sposób realizacji przez Zakład zadań dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, z uwagi w szczególności na niewywiązywanie się z obowiązku wynikającego z art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych³, dotyczącego

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

² Kontrolą objęto również zdarzenia wcześniejsze i późniejsze, w takim zakresie, w jakim niezbędno to było dla ustalenia przyczyn stwierdzonych w badanym okresie nieprawidłowości, ich skutków oraz działań podjętych dla ich usunięcia.

³ Dz. U. z 2004 r., Nr 97 poz. 962

wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych⁴. Do zadań ww. doradcy należy m.in. (zgodnie z art. 31 ust. 1 ww. ustawy): sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów dotyczących przewozu koleją; sporządzanie rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych; sporządzanie raportów dotyczących wypadków, awarii lub powołanych naruszeń przepisów przy przewozie towarów niebezpiecznych.

NIK pozytywnie ocenia fakt opracowania przez Zakład planu dotyczącego zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka przewożonych na liniach kolejowych zarządzanych przez tę jednostkę - stosownie do wymogów określonych w pkt 1.10.3.2 Regulaminu RID (o którym mowa w art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych⁵). NIK zwraca jednak uwagę, że plan ten został opracowany i zatwierdzony przez Dyrektora Zakładu dopiero w dniu 25 października 2010 r., tj. po upływie 10 miesięcy od daty wejścia w życie Instrukcji Ir-16 (13 grudnia 2009 r.), w której określono (w § 6 ust. 3) wymagane elementy, które powinny zawierać stosowne plany w tym zakresie.

1. Zakład zatrudniał w badanym okresie doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych tylko przez okres ok. czterech miesięcy, od 4 listopada 2010 r. do 28 lutego 2011 r. Przed 4 listopada 2010 r. przez okres około trzech lat (od 1 grudnia 2007 r.), oraz po 28 lutego 2011 r. (do czasu rozpoczęcia kontroli NIK) nie wyznaczono nikogo na to stanowisko. W związku z brakiem wyznaczenia ww. doradcy roczne sprawozdania z działalności Zakładu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w art. 31 ust. 1 pkt 3 ustawy o przewozie koleją towarów niebezpiecznych, dotyczące poszczególnych lat z okresu 2007-2009 (przekazane przez Zakład do Centrali PKP PLK S.A.), sporządzone zostały bez udziału tego doradcy, co stanowiło naruszenie art. 32 ust. 1 ww. ustawy.

Należy dodać, że brak było dokumentacji potwierdzającej, że osoba wyznaczona w okresie od 4 listopada 2010 r. do 28 lutego 2011 r. na stanowisko ww. doradcy realizowała

⁴ Obowiązek wyznaczenia ww. doradcy w Zakładzie, jako jednostce organizacyjnej PKP PLK S.A., wynikał z postanowień w § 29 ust. 1 Instrukcji (Ir-16) o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych (wprowadzonej zarządzeniem Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 27/2009 z dnia 3 listopada 2009 r.), w którym wskazano, że w celu zapewnienia prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w jednostkach organizacyjnych zarządcy infrastruktury, przewoźników, nadawcy i odbiorcy uczestniczących w przewozie koleją towarów niebezpiecznych lub związanych z tym przewozem czynnościami nadzoru lub konwojowania należy wyznaczyć doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

⁵ Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych, w sprawach nieuregulowanych tą ustawą, do przewozu koleją towarów niebezpiecznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stosuje się Regulamin RID (Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych).

wszystkie zadania przypisane doradcy w art. 31 ust. 1 ustawy o przewozie kolejom towarów niebezpiecznych oraz w § 29 ust. 8 Instrukcji Ir-16. Brak było w szczególności dokumentacji potwierdzającej sprawowanie przez ww. osobę nadzoru nad przestrzeganiem przepisów dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych, co należy do zadań doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych zgodnie z art. 31 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy. Doradca nie skierował żadnych wniosków, zaleceń do kierownictwa Zakładu w tym zakresie. Według zeznań tej osoby, do głównych jej zadań, zgodnie z uzgodnieniami z Dyrektorem Zakładu należeć miało: przeprowadzenie szkolenia pracowników Zakładu z zakresu zagadnień dotyczących bezpieczeństwa przewozów kolejną materiałów niebezpiecznych; sprawdzenie zgodności opracowanego w Zakładzie planu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych z postanowieniami Regulaminu RID oraz sporządzenie sprawozdania rocznego z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

2. Brak wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa przewozów kolejowych, w ocenie NIK, negatywnie wpływał na działania Zakładu w zakresie wdrożenia do realizacji uregulowań określających zasady postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych. Świadczą o tym m.in. wyniki kontroli przeprowadzonej w Zakładzie w grudniu 2010 r. przez pracownika Urzędu Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Warszawie oraz wyniki oględzin przeprowadzonych w trakcie niniejszej kontroli na stacji Kutno Zachód.

2.1. W wyniku kontroli przeprowadzonej przez pracownika Urzędu Transportu Kolejowego (którą objęto m.in. przestrzeganie uregulowań dotyczących zasad postępowania przy przewozach towarów niebezpiecznych na stacjach Warszawa Praga i Warszawa Główna Towarowa) stwierdzono m.in.:

- brak przekazywania dyżurnemu ruchu na stacji PKP Warszawa Praga, przez przewoźnika kolejowego (PKP Cargo S.A.), wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągów, którymi przewożono towary niebezpieczne – których wymóg przekazywania wynikał z postanowień § 12 ust. 3 pkt 2 Instrukcji Ir-16;
- brak informacji w dziennikach telefonicznym (R138) oraz ruchu (R146), prowadzonych przez dyżurnych ruchu na stacjach (objętych kontrolą), o włączeniu do składu pociągów wagonów przewożących towary niebezpieczne wysokiego ryzyka, co utrudnia śledzenie ich przewozu na zasadach określonych w § 17 Instrukcji Ir-16 (w celu zminimalizowania możliwości kradzieży lub niewłaściwego użycia);
- nieprzeszkolenie części pracowników (tj. 193) zatrudnionych w Zakładzie na stanowiskach związanych prowadzeniem przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie wymagań związanych z takim przewozem (które to osoby z różnych

obiektywnych przyczyn nie mogły uczestniczyć w szkoleniach w tym zakresie przeprowadzonych w dniach 19 oraz 22-24 listopada 2010 r.).

Zwrócono ponadto uwagę na fakt niedostosowania w regulaminach technicznych stacji nazewnictwa towarów niebezpiecznych do nazewnictwa przyjętego w Instrukcji Ir-16 (tj. stosowanie podziału tego rodzaju towarów na towary niebezpieczne i szczególnie niebezpieczne, zamiast na niebezpieczne i niebezpieczne wysokiego ryzyka).

2.2. Wyniki oględzin przeprowadzonych w dniu 30 maja 2011 r. na stacji kolejowej Kutno Zachód⁶ (stacja nieobjęta kontrolą przeprowadzoną w grudniu 2010 r. przez pracownika Urzędu Transportu Kolejowego) wykazały, że znajdujący się na terenie tej stacji tor nr 260 przeznaczony - zgodnie z Regulaminem Technicznym tej stacji z dnia 18 czerwca 2001 r. - do odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznym i szczególnie niebezpiecznymi, nie spełniał części wymagań określonych w § 8 Instrukcji Ir-16, pn. „Ogólne warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania wagonów”. W szczególności dojazd do toru możliwy był wyłącznie po polnej nieutwardzonej drodze, podczas gdy zgodnie z § 8 ust. 4 pkt 1 Instrukcji, zalecana była droga dojazdowa utwardzona. Tor zlokalizowany był w odległości od 8 do 10 m od toru z trakcją elektryczną, podczas gdy zgodnie z § 8 ust. 4 pkt 2 lit. d Instrukcji miejsce do awaryjnego odstawiania wagonów powinno być zlokalizowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi najbliższego toru z siecią trakcyjną. Brak było tablic informacyjnych, wskazujących wyznaczone na tym torze miejsce do awaryjnego odstawiania wagonów oraz wiatrowskazu (najbliższy wiatrowskaz usytuowany był w odległości ok. 1,5 km na posterunku nr 11 na stacji Kutno Wschód), co było niezgodne z postanowieniami § 8 ust. 4 pkt 4 i 5 Instrukcji. Stwierdzono ponadto, że w Regulaminie Technicznym Stacji Kutno Zachód nie wskazano miejsca zdeponowania tzw. „pałatki geomembranowej”, służącej do zabezpieczania gruntu przed skażeniem szkodliwymi substancjami - pomimo stosownego wymogu określonego w § 8 ust. 5 ww. Instrukcji.

Należy dodać, że w sporządzonym w dniu 4 października 2010 r. protokole z kontroli okresowej technicznej sprawności obiektu budowlanego (którą objęto m.in. stan ww. toru 260), wskazano, że z uwagi na „zachwaszczenie” tego toru oraz powstałe „usypy” nie możliwe było zbadanie jego stanu technicznego (w tym m.in. stanu podkładów, podsypki, złączy).

⁶ W których udział wzięli, poza kontrolerem NIK, st. inspektor bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych kolejną z Urzędu Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Warszawie oraz Naczelnik Sekcji Eksploatacji Kutno (ISE Kutno).

2.3. W rocznym sprawozdaniu z działalności w zakresie przewozu w 2010 r. towarów niebezpiecznych liniami kolejowym zarządzanymi przez Zakład⁷ podano, że w 2010 r. nie odnotowano na terenie Zakładu wydarzeń lub awarii podczas transportu towarów niebezpiecznych. Jak wynika jednak z informacji udzielonych kontrolerowi NIK przez Naczelnika Wydziału Eksploatacji Handlowej i Towarów Niebezpiecznych PKP CARGO S.A. (pismo z dnia 27 maja 2011 r.) w dniu 3 czerwca 2010 r. na terenie stacji Warszawa Praga miał miejsce „incydent kategorii C-59⁸ związany z wyciekiem z wagonu-cysterny nr 445173760262 materiału żrącego zasadowego i.n.o. (mieszanka mpz) – 80/UN3266 w ilości 1720 kg”. Dyrektor Zakładu wyjaśniał, że przyczyną nie ujęcia tego incydentu w sprawozdaniu z działalności tej jednostki w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych w 2010 r. był fakt jego niezgłoszenia przez PKP Cargo S.A. Z tego też powodu incydent ten nie został w Zakładzie zaewidencjonowany i nie była sporządzana dokumentacja dotycząca wyjaśnienia jego okoliczności.

Powyższe wyjaśnienia wskazują na brak przepływu informacji pomiędzy PKP Cargo S.A. oraz Zakładem o występowaniu tego rodzaju zdarzeń.

Stwierdzono przy tym, że w badanym okresie pracownicy Zakładu nie dokonywali czynności sprawdzających pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika (w zakresie wskazanym w § 21 ust. 3 Instrukcji Ir-16⁹), w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów niebezpiecznych - pomimo stosownych uprawnień określonych w § 21 ust. 2 Instrukcji Ir-16.

3. Ustalono, że do czasu zakończenia kontroli NIK nie wszyscy pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych zostali przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z tym przewozem – pomimo stosownych wymogów określonych w pkt 1.3.1 Regulaminu RID oraz § 28 ust. 1 Instrukcji Ir-16. Szkoleniami takimi według ustaleń kontroli NIK nie objęto 23 pracowników zatrudnionych w Zakładzie na stanowiskach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych według stanu zatrudnienia na dzień

⁷ Sporządzonym w dniu 4 stycznia 2011 r. przez doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

⁸ Zgodnie z załącznikiem Nr 7 do Instrukcji (Ir-8) o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych, stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 11/2006 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 maja 2006 r. ze zm., kategoria C59 dotyczy incydentów wynikających z niekontrolowanego uwolnienia się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagającego zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku.

⁹ W uregulowaniu tym wskazano, że upoważnione osoby przez PKP PLK mają prawo do sprawdzenia m.in.: stanu oznakowania taboru przewożącego towary niebezpieczne; terminów następnych badań i rewizji okresowej wagonu i zbiornika; wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu. Zgodnie z § 21 ust. 4 Instrukcji Ir-16, z przeprowadzonych czynności sprawdzających sporządza notatkę w dwóch egzemplarzach, z których jeden egzemplarz przekazuje zainteresowanej jednostce.

31 marca 2011 r. (termin wyznaczony przez Urząd Transportu Kolejowego w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 14 grudnia 2010 r., jako końcowa data realizacji wniosku pokontrolnego dotyczącego przeszkolenia wszystkich pracowników Zakładu biorących udział w przewozie towarów niebezpiecznych). Dyrektor Zakładu w wyjaśnieniach wskazał, że brak przeszkolenia w tych przypadkach spowodowany był chorobą pracowników bądź dotyczył osób będących w trakcie przygotowania zawodowego do zatrudnienia na tych stanowiskach. W odniesieniu do powyższej sytuacji należy zaznaczyć, że zgodnie z Regulaminem RID (pkt 1.3.1. ppkt 4) ww. szkolenie powinno być przeprowadzone przed podjęciem przez pracownika obowiązków w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Wyznaczenie doradcy ds. bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz egzekwowanie od ww. doradcy rzetelnej realizacji wszystkich zadań określonych w art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych.
2. Podjęcie działań na rzecz zapewnienia właściwego stanu toru, zlokalizowanego na terenie Stacji Kutno Zachodnie, przeznaczonego do awaryjnego odstawiania pociągów, w tym m.in. dostosowanie tego toru do wymagań określonych w § 8 Instrukcji Ir-16.
3. Podjęcie niezbędnych działań w celu zapewnienia niezwłocznego przekazywania Zakładowi, przez przewoźników, informacji o wszystkich zdarzeniach (wypadkach, awariach i incydentach) przy przewozie towarów niebezpiecznych na terenie linii kolejowych zarządzanych przez tę jednostkę.
4. Korzystanie z uprawnień do dokonywania czynności sprawdzających pociągów i pojazdów kolejowych przewożących towary niebezpieczne (w zakresie wskazanym w § 21 ust. 3 Instrukcji Ir-16), w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu tych towarów.
5. Realizację wszystkich wniosków pokontrolnych zamieszczonych w wystąpieniu pokontrolnym Urzędu Transportu Kolejowego z 14 grudnia 2010 r., w tym w szczególności niezwłoczne przeszkolenie przez wszystkich pracowników Zakładu biorących udział w przewozie towarów niebezpiecznych oraz niedopuszczanie do pracy w tym zakresie osób nieprzeszkolonych.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie, 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 Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie 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.

D.W.