



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA- 4101-06-03/2012
P/12/077

Warszawa, dnia 12 października 2012 r.

Tekst ujednolicony

**Pan
Krzysztof Pióro
Dyrektor
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakładu Linii Kolejowych
w Skarżysku Kamiennej**

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 skontrolowała w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Skarżysku Kamiennej² 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 7 września 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do 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 Kontroli³, przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie realizację zadań ZLK w skontrolowanym zakresie.

Podstawę do powyższej oceny ogólnej stanowią następujące oceny cząstkowe zbadanych zagadnień, wynikające z ustaleń dokonanych w toku kontroli:

1. Lokalizacja oraz obszar działania zespołu ratownictwa technicznego, w skład którego wchodzi specjalny pociąg ratownictwa technicznego (SPRT) wynika z Decyzji Nr 104 Naczelnego Dyrektora Infrastruktury

¹ Dz.U. z 2012 r. poz. 82

² Dalej także *Zakład* lub *ZLK*.

³ Dz.U. Nr 227, poz. 1482 ze zm. – zwanej dalej „ustawą nowelizującą”.

Kolejowej⁴ oraz Decyzji Nr 16/2012 z dnia 19 czerwca 2012 r. Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A i⁵. Według stanu na 30 lipca 2012 r. ,w skład SPRT wchodził: żuraw kolejowy EDK 1000/4 nr 66, samochód specjalistyczny Unimog TSK R523, samochód specjalistyczny Unimog TSK R538, wóz zabezpieczenia technicznego (gąsienicowy) WZT-2, wagon socjalny załogi SPRT, wagon socjalny załogi żurawia, wagon szatnia, wagon warsztat, wagon elektrownia, wagon elektrownia żurawia, wagon platforma pod liny i podkłady, wagon platforma pod WZT-2, wagon magazyn, wagon kierownika SPRT, samochód VW T5, zestaw HOESCHA do wkolejenia taboru, agregaty prądotwórcze, wózek torowy do transportu uszkodzonego taboru. Zgodnie z § 20 rozdz. II Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15⁶ sprzęt wchodzący w skład SPRT posiadał aktualne świadectwa sprawności technicznej, a wagony i żuraw zdolność jazdy z prędkością co najmniej 80 km/godz., co NIK ocenia pozytywnie.

2. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie niedokumentowanie comiesięcznych kontroli stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, w tym bezpośrednio uczestniczących w działaniach ratowniczych. W okresie objętym kontrolą w Zakładzie przeprowadzono 5 180 kontroli stanowisk, natomiast protokoły z nich sporządzono w 589 przypadkach (11,4%). Obowiązek przeprowadzania comiesięcznych kontroli stanowisk wynika z § 43 ust. 5 Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych Ir-8⁷. Zgodnie z § 43 pkt 7 Instrukcji Ir-8 Naczelnicy Sekcji Eksploatacji i ich zastępcy oraz kontrolerzy i instruktorzy mają obowiązek przekazania protokołu z kontroli wewnętrznej Dyrektorowi ZLK.

NIK negatywnie ocenia nieprzeprowadzanie w latach 2010-2012 (I półrocze), przez kontrolerów Działu Kontroli i Instruktażu, kontroli związanych z ratownictwem technicznym oraz niesporządzanie przez Naczelnika Działu Zaplecza Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej protokołów kontroli z kontroli SPRT, co było niezgodne z § 43 ust. 7 Instrukcji Ir-8. W trakcie kontroli NIK (24 lipca 2012 r.) Dyrektor Zakładu wydał Decyzję Nr 16/2012, którą nałożył obowiązek przeprowadzania kontroli przez wszystkich pracowników nadzoru oraz sporządzania z nich protokołów.

3. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie niezapewnienie kompletnego wyposażenia zespołu ratownictwa technicznego oraz stosowanie sprzętu bez atestów lub po upływie terminu jego użytkowania.

Zespół ratownictwa technicznego nie dysponował odzieżą ochronną kwasoodporną, niezbędną podczas wykonywania zadań ratowniczych z udziałem materiałów żrących, co było niezgodne z § 12 ust. 1 Instrukcji Ir-15.

W wyniku oględzin⁸ NIK stwierdziła, że cztery zawiesia linowe służące do podnoszenia i przemieszczania uszkodzonych kolejowych środków transportowych nie posiadały atestów, a w przypadku

⁴ Decyzja z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie przyjęcia przez Zakłady Infrastruktury Kolejowej Specjalnych Pociągów Ratunkowych i Pociągów Ratunkowych z Zakładów Napraw Infrastruktury i Zakładów Zmechanizowanych Napraw Infrastruktury.

⁵ Decyzja w sprawie ustalenia rejonów działania zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.

⁶ Przyjęta Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 6 kwietnia 2007 r.

⁷ Zarządzenie Nr 27/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 7 listopada 2007 r. w sprawie zmian do Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych Ir-8 (R-3).

⁸ Oględziny przeprowadzono w dniu 27 lipca 2012 r.

zawiesi nieiskrzących, niezbędnych podczas prac z udziałem towarów niebezpiecznych, termin używania upłynął w 2010 r.

Kierującego akcją usuwania skutków wypadków kolejowych nie wyposażono w hełm ochronny o kolorystyce zgodnej z obowiązującym systemem identyfikacji wizualnej⁹, co było niezgodne z § 12 ust. 3 Instrukcji Ir-15.

W wagonie załogi nie wydzielono pomieszczenia suszarni odzieży roboczej, niezbędnej podczas prowadzenia długotrwałych akcji ratowniczych, co było niezgodne z § 20 rozdz. III ust. 1 pkt 2 lit. f Instrukcji Ir-15.

Za powstanie nieprawidłowości w powyższym zakresie, zgodnie z § 7 ust. 3 Instrukcji Ir-15, odpowiedzialność ponosi Kierownik SPRT¹⁰ oraz Naczelnik Sekcji Eksploatacji¹¹.

4. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie procedurę uruchamiania SPRT oraz prowadzenie jego dokumentacji.
 - 4.1. W wyniku oględzin NIK stwierdziła¹², że zbyt późno i w niewłaściwej kolejności zażądano podstawienia lokomotywy oraz przekroczone czas wyjazdu SPRT do zdarzenia. Lokomotywę zamówiono dopiero po 24 minutach od uzyskania informacji o zdarzeniu, natomiast Kierownik SPRT został powiadomiony o przygotowaniu pociągu ratownictwa technicznego do wyjazdu przed zamówieniem lokomotywy. Dojazd lokomotywy do SPRT nastąpił po upływie ok. 1,5 godz. od wystąpienia zdarzenia, a gotowość do wyjazdu SPRT nastąpiła po upływie blisko 2 godz. od zdarzenia, podczas gdy zgodnie z § 16 ust. 6 pkt 1 lit. b Ir-15, łączny czas wykonania wszystkich czynności nie może przekroczyć 80 min.
 - 4.2. Analiza dziennika prowadzonego przez dyspozytora ruchu wykazała, że przy 6-krotnym uruchamianiu SPRT w latach 2010-2011 oraz w dniu przeprowadzenia oględzin¹³ wykonywano uproszczoną próbę hamulca, niezgodnie z § 19 ust. 3 pkt 1 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji¹⁴, który nakłada obowiązek wykonywania szczegółowej próby hamulca przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej lub gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągowym lub pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 2 godziny.
 - 4.3. Zakład posiadał nieaktualną Dokumentację Technologiczną Systemu Utrzymania (DTSU). Dokumentacja ta utraciła ważności w dniu 12 października 2010 r., w związku z upływem 5 lat od wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków

⁹ Członkowie zespołów ratownictwa technicznego stosują hełmy koloru czerwonego z niebieskim paskiem, natomiast kierownik zespołu ratownictwa technicznego – hełm koloru żółtego z niebieskim paskiem, kierujący akcją usuwania skutków wypadków kolejowych hełm koloru białego z niebieskim paskiem

¹⁰ 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.

¹¹ Naczelnik na wniosek kierownika zespołu ratownictwa technicznego, zgodnie z § 7 ust. 3 Instrukcji Ir-15, zapewnia wyposażenie tego zespołu w sprzęt, przybory sygnałowe, odzież roboczą, ochronną i środki ochrony indywidualnej.

¹² W dniu 27 lipca 2012 r.

¹³ W dniu 27 lipca 2012 r.

¹⁴ Dz.U. Nr 172, poz. 1444 ze zm.

technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych¹⁵ (§ 21 ust. 1). Zgodnie z § 13 ust. 5 Instrukcji Ir-15 SPRT musi posiadać dokumentację eksploatacyjną maszyn, sprzętu, urządzeń radiotelefonicznych oraz dokumenty określone przez ministra właściwego ds. transportu. Powyższa nieprawidłowość wskazuje, że kierownictwo ZLK nie podjęło w odpowiednim czasie działań zapewniających ciągłość ważności DTSU.

Ustalono, że Książka ratownictwa technicznego prowadzona była niezgodnie ze wzorem określonym w załączniku Nr 5 do Instrukcji Ir-15. Odpowiedzialnym za jej prowadzenie, zgodnie z § 13 ust. 2 Instrukcji Ir-15, jest Kierownik SPRT.

5. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie brak wymaganych szkoleń członków zespołu ratowniczego oraz dopuszczenie kierowników pociągu gospodarczego do wykonywania czynności na podstawie nieprawidłowo przeprowadzonej autoryzacji.
 - 5.1. Na dzień 6 czerwca 2012 r. stan osobowy zespołu ratownictwa technicznego wynosił 29 pracowników i był zgodny z § 6 Instrukcji Ir-15. Z analizy dokumentacji pracowników tego zespołu wynika, że żaden z nich nie odbył przeszkolenia w obsłudze sprzętu do wkolejenia, co było niezgodne z § 6 ust. 7 Ir-15. Przeszkolenie z zakresu właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych przed 11 maja 2012 r. posiadało jedynie trzech pracowników SPRT (na 29-ciu), co było niezgodne z § 9 ust. 1 pkt 4 Instrukcji Ir-15. Dwóch pracowników posiadało specjalistyczne szkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach, natomiast pozostałych w tym zakresie przeszkolono w ramach szkolenia BHP (brak udokumentowanego poświadczenia odbycia przeszkolenia).
 - 5.2. Ośmiu pracowników zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu gospodarczego legitymowało się następującą dokumentacją: świadectwo złożenia egzaminu, upoważnienie do wykonywania czynności, egzamin autoryzacyjny, egzamin okresowy (co 4 lata), pouczenie okresowe (co rok) oraz aktualne badania lekarskie. Jednak w ocenie NIK, autoryzacja została przeprowadzona nieprawidłowo. Zgodnie z § 21 ust. 1 rozporządzenia 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 metra¹⁶ warunkiem dopuszczenia pracowników do wykonywania czynności na danym stanowisku jest uzyskanie przez nich autoryzacji przeprowadzonej przez pracodawcę. Do zakresu autoryzacji, zgodnie z § 21 ust. 4 tego rozporządzenia oraz § 16 Instrukcji o prowadzeniu pociągów Ir-1¹⁷, dla stanowisk kierownika pociągu gospodarczego i roboczego należy dodatkowo sprawdzenie wykonania czterech jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, z czego dwie należy wykonać między zmrokiem a świtem, oraz sprawdzenie znajomości odcinków linii kolejowych, według programu ustalonego przez pracodawcę. Ustalono, że kierownicy pociągu gospodarczego nie odbyli jazd oraz nie legitymowali się kartami znajomości szlaku.

¹⁵ Dz.U. Nr 212 poz.1771 ze zm.

¹⁶ Dz.U. Nr 59, poz. 301 ze zm.

¹⁷ Przyjęta uchwałą Nr 176/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 kwietnia 2008 r

6. W latach 2010- 2012 (I półrocze) na obszarze działania Zakładu miało miejsce 88 zdarzeń kolejowych. W 77 przypadkach komisje kolejowe (powołane przez Dyrektora Zakładu) zakończyły postępowania w terminie 30 dni od dnia zdarzenia. Kopie protokołów ustaleń końcowych tych zdarzeń, zgodnie z § 30 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych¹⁸, Zakład przekazał jednostce nadrzędnej, przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK. W siedmiu przypadkach postępowania nie zostały zakończone¹⁹, a w czterech (na wniosek przewodniczących komisji kolejowych) uzyskano od PKBWK zgodę na przedłużenie dochodzenia. W jednym przypadku²⁰ protokół ustaleń końcowych wysłano w terminie 12 dni od jego podpisania, co było niezgodne z § 30 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r.

W 2011 r. Zakład nie zawiadomił na piśmie przewodniczącego PKBWK o jednym zdarzeniu kolejowym, co było niezgodne z art. 28g ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²¹ oraz z § 6 pkt 1 Instrukcji Ir-8.

Zakład, stosownie do § 39 pkt 4 Instrukcji Ir-8 oraz według wzoru określonego w załączniku nr 12 do tej Instrukcji, sporządzał miesięczne sprawozdania IBR-1 o zdarzeniach na kolei i przysyłał je do właściwej terenowo komórki Głównego Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego.

7. Zakład posiadał procedury uruchamiania zespołu ratownictwa technicznego, które zostały określone na podstawie § 4 i 5 Instrukcji Ir-8. Wdrożono Algorytm postępowania w przypadku zakłóceń i wydarzeń w realizacji procesu przewozowego. W okresie objętym kontrolą, usługi trakcyjne wraz z drużynami trakcyjnymi świadczone były przez PKP CARGO S.A. w Warszawie, a w zakresie utrzymania urządzeń trakcyjnych przez PKP Energetyka S.A. Realizacja tych usług odbywała się na podstawie umów zawartych przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie.

8. Dział Zaplecza Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej, odpowiedzialny za merytoryczny nadzór nad zespołem ratowniczym, po zakończeniu każdej akcji ratowniczej dokonywał analizy i oceny pracy zespołu ratownictwa technicznego. W okresie objętym kontrolą PKBWK i komisje kolejowe nie formułowały uwag i zaleceń odnośnie prawidłowości prowadzenia akcji ratowniczych przez ZLK.

9. W 2011 r. Zakład trzykrotnie przeprowadził ćwiczenia symulacyjne służb ratowniczych z udziałem pojazdu UNIMOG²², a w 2012 r. na stacji rozrządowej Skarżysko – Kamienna z okazji Międzynarodowego Dnia Bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W ocenie NIK, przeprowadzanie ćwiczeń z wykorzystaniem tylko pojazdu UNIMOG uniemożliwia utrzymanie i sprawdzanie pełnej gotowości oraz sprawności SPRT/PRT. W celu utrzymania odpowiedniej sprawności zespołu ratownictwa technicznego,

¹⁸ Dz.U. Nr 89, poz. 593

¹⁹ Siedem przypadków w 2012 r.

²⁰ Protokół ustaleń końcowych ISE4-732/10/2010 z dnia 17 września 2010 r.

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

²² Symulacja wypadków dotyczyła: wjazdu autobusu wiozącego dzieci do szkoły pod pociąg na przejeździe kolejowym w miejscowości Wąchock, najazdu pociągu na samochód osobowy na przejeździe kolejowym w Skarżysku – Kamiennej oraz z okazji Międzynarodowego Dnia Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowo-Drogowych pn. „WYPADEK 2011”.

kierownictwo zakładu zobowiązane jest, zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 1 i 2 Instrukcji Ir-15, do organizowania szkoleń i ćwiczeń w formie próbnych alarmów²³.

10. W latach 2011-2012 (I półrocze) Zakład nie wykonywał na całej długości zarządzanych linii kolejowych mineralizacji pasów przeciwpożarowych, czego skutkiem były decyzje komendantów miejskich i powiatowych PSP nakazujące wykonywanie tych czynności. Obowiązek utrzymywania przez zarządcę infrastruktury kolejowej pasów przeciwpożarowych wynika z art. 17 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. W okresie objętym kontrolą, w bezpośrednim sąsiedztwie linii zarządzanych przez ZLK, miały miejsce 362 pożary. Z danych uzyskanych z dwóch komend powiatowych PSP²⁴ wynika, że liczba pożarów na terenie działania tych komend wzrosła od 31 w 2010 r. 37 w 2011 r., aż do 53 do 31 lipca 2012 r.
11. W latach 2010-2012 (I półrocze) łączne koszty utrzymania SPRT wyniosły 3 158,3 tys. zł. W tym okresie na 32 wyjazdy SPRT, 18 z nich dotyczyło usług zewnętrznych (56,3%). Zrealizowane przychody z tych usług wyniosły 65,5 tys. zł, natomiast koszty bezpośrednie akcji ratowniczych 182,0 tys. zł.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) dokumentowanie kontroli stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
- 2) przeprowadzanie kontroli związanych z ratownictwem technicznym,
- 3) zapewnienie pełnego wyposażenia ochrony indywidualnej pracowników zespołu ratownictwa technicznego,
- 4) zapewnienie zespołowi ratownictwa technicznego sprzętu posiadającego atest oraz ważny termin przydatności do użytku pozostającego na wyposażeniu,
- 5) wydzielenie w wagonie załogi suszarni odzieży roboczej,
- 6) dostosowanie hełmów ochronnych do wymogów Instrukcji Ir-15,
- 7) przestrzeganie procedur przy uruchamianiu SPRT,
- 8) uaktualnienie Dokumentacji Technologicznej Systemu Utrzymania,
- 9) prowadzenie książki ratownictwa technicznego, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku Nr 5 do instrukcji Ir-15,
- 10) przeszkolenie pracowników zespołu ratownictwa technicznego w zakresie obsługi sprzętu do wkolejenia oraz udzielania pierwszej pomocy medycznej,
- 11) przeprowadzenie autoryzacji kierowników pociągu gospodarczego dopuszczonych do wykonywania czynności, w zakresie określonym w § 21 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. oraz § 16 Instrukcji Ir-1,
- 12) pisemnie zawiadamianie Przewodniczącego PKBWK o wszystkich zdarzeniach kolejowych, zgodnie z art. 28g ustawy o transporcie kolejowym oraz § 6 pkt 1 Instrukcji Ir-8,
- 13) terminowe przesyłanie PKBWK protokołów ustaleń końcowych ze zdarzeń,

²³ Próbne alarmy zarządza dyrektor ZLK, jeżeli zespoły ratownictwa technicznego nie uczestniczą w działaniach ratowniczych dłużej niż 6 miesięcy.

²⁴ Komenda Powiatowa PSP w Skarżysku Kamiennej i Ostrowcu Świętokrzyskim.

14) utrzymywanie pasów przeciwpożarowych wzdłuż zarządzanych linii kolejowych - stosownie do art. 17 ust.1 ustawy o transporcie kolejowym.

Najwyższa Izba Kontroli, 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 21 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 Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK 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, 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.

Za zgodność z uchwałą
Komisji Odwoławczej