



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN – 4111-001-06/2014
K/14/004

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

K/14/004 - Realizacja wniosków pokontrolnych skierowanych przez NIK po kontroli nr P/11/061 „Wykonywanie zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.”

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli, Departament Infrastruktury.

Kontroler

Anna Noworyta, st. inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 91306 z dnia 28.05.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka
kontrolowana

Zakład Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Opolu ul. Księcia Jana Dobrego 1.

Kierownik jednostki
kontrolowanej

W okresie objętym kontrolą funkcje dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Opolu pełnili:

Ryszard Gajny – Dyrektor Zakładu od 11.07.2007 r. do 31.03.2013 r.

Piotr Krywult – p.o. Dyrektora Zakładu od 1.04. 2013 r. do 17.06.2013 r.

Tomasz Graczykowski – p.o. Dyrektora Zakładu od 18.06. 2013 r. do 31.12.2013 r.

Tomasz Graczykowski – Dyrektor Zakładu od 1.01.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 8-72)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność skontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny
ogólnej

Spśród trzech wniosków pokontrolnych, Zakład Linii Kolejowych PKP PLK S.A. (dalej ZLK Opole) zrealizował dwa. Dotyczyły one:

- wprowadzenia rozwiązań organizacyjnych ograniczających ryzyko dopuszczenia do pracy na stanowiskach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych osób nieprzeszkolonych w tym zakresie;
- podjęcia działań organizacyjnych umożliwiających przeprowadzanie kontroli pociągów przewożących materiały niebezpieczne, na podstawie uprawnienia wynikającego z § 34 ust. 3 Regulaminu przydzielania tras pociągów.

Natomiast nie został wykonany - w zakresie możliwym do realizacji przez ZLK - wniosek dotyczący kontynuowania działań dla dostosowania torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących materiały niebezpieczne do wymagań określonych przepisami. Nie wykonano bowiem prac, które nie wymagały poniesienia istotnych nakładów inwestycyjnych (takich jak wyposażenie w wiatrowskaz, tablice informacyjne, kompletną pałatkę geomembranową) a potrzebowały przede wszystkim podjęcia skutecznych działań organizacyjnych.

Stwierdzono także, iż nie odnotowywano w książce kontroli stacji kolejowych faktu przeprowadzania kontroli pociągów z towarami niebezpiecznymi.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonanie wniosku pokontrolnego dotyczącego wprowadzenia rozwiązań organizacyjnych ograniczających ryzyko dopuszczania do pracy na stanowiskach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych osób nieprzeszkolonych

Opis stanu
faktycznego

Realizując powyższy wniosek, skierowany po kontroli NIK w 2011 r., w ZLK wydano świadectwa o przeszkoleniu dla 5 osób, które w trakcie poprzedniej kontroli NIK w 2011 r. nie posiadały tego rodzaju dokumentów².

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 5-7, 73-74, 101-108)

Zastępca Dyrektora ZLK Opole wydał Decyzję Nr 18/2011 z dnia 30.11.2011 r. w sprawie dopuszczania do samodzielnego wykonywania obowiązków służbowych na posterunkach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zgodnie z pkt. 1.3 Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych Zał. 2 do SMGS³. Ww. decyzja określała procedurę weryfikacji posiadania przez pracowników dopuszczonych do pracy na stanowiskach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych przeszkolenia w zakresie towarów niebezpiecznych. Przed dopuszczeniem pracownika do egzaminu kwalifikacyjnego (weryfikacyjnego) na stanowisko bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, sekretarz komisji egzaminacyjnej zobowiązany był do sprawdzenia posiadania przez kandydata do egzaminu odpowiedniego przeszkolenia z zakresu przewozu materiałów niebezpiecznych kolejną udokumentowanego zaświadczeniem wydanym przez doradcę ds. przewozu materiałów niebezpiecznych. Brak ww. zaświadczenia powodował niedopuszczenie kandydata do egzaminu.

(dowód: akta kontroli str. 73-74)

Na dzień zakończenia kontroli wg Sprawozdania resortowego z zatrudnienia w ZLK Opole o symbolu ZP-1 w maju 2014 r. zatrudnionych było 1300 osób, w tym na stanowiskach związanych bezpośrednio z przewozem towarów niebezpiecznych 630 pracowników (328 dyżurnych ruchu, 302 nastawniczych i zwrotniczych, 85 w zespole dróżników przejazdowych oraz 5 w zespole dyspozytorów)⁴.

(dowód: akta kontroli str. 97-100)

Spośród grupy 120 losowo wybranych pracowników zatrudnieniowych na terenie sześciu sekcji ZLK Opole (Opole Główne, Opole Groszowice, Brzeg, Nysa, Kamieniec Ząbkowicki i Kluczbork) – po 20 z każdej sekcji, tj. 19% pracowników podlegających przeszkoleniu z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych z poszczególnych grup zatrudnienia, wszyscy pracownicy legitymowali się zaświadczeniem o przeszkoleniu w zakresie bezpieczeństwa przewozów kolejną towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 93-96)

Potwierdzeniem przeszkolenia nowo przyjętych pracowników z zakresu przewozu materiałów niebezpiecznych kolejną, przed rozpoczęciem samodzielnej pracy na posterunku technicznym, są wpisy w prowadzonych w ZLK w Opolu Dziennikach szkoleń pracowników ZLK na lata 2011, 2012, 2013 oraz 2014. Tematyka szkoleń obejmowała zakres ustalony w § 28 ust. 2 „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie

² Świadectwa dla 5 pracowników zostały wydane 15.06.2011 r.

³ Decyzja Dyrektora ZLK Opole z dnia 30.11.2011 r. została wydana na podstawie Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Ir-16 § 28 RID/Załącznik 2 do SMGS – Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej).

⁴ Do grupy tej zalicza się personel służby ruchu i prowadzący rozrząd oraz personel kierowniczy zarządzający infrastrukturą.

koleją towarów niebezpiecznych Ir-16". Szkolenia były prowadzone przez doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych posiadającego wymagane uprawnienia (wspólnotowe świadectwo No 19/2005/2010 z dnia 26 lutego 2010 r. ważne do 11 lutego 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 75-89, 90-92, 147)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Wykonanie wniosku pokontrolnego dotyczącego kontynuowania działań dla zapewnienia dostosowania torów do awaryjnego odstawiania wagonów do wymogów określonych w § 8 Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16

Opis stanu
faktycznego

Wydane na podstawie art. 106 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne⁶, wprowadza w § 3 pkt 1 obowiązek dostosowania wyznaczonych torów do wymagań określonych w ww. rozporządzeniu - do grudnia 2020 r.⁷

W lipcu 2012 r. ZLK Opole na wniosek Biura Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. dokonał weryfikacji wyznaczonych torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne na stacjach granicznych i manewrowych. Wyznaczono następujące tory:

1. Opole Główne Towarowe – tor 49 wsch.
2. Kluczbork – tor 213 pln
3. Nysa – tor 27 a
4. Kamieniec Ząbkowicki – tor 59

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 5-7, 109-111)

Dyrektor ZLK Opole wyjaśnił „Stacjami na których należy wyznaczyć tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne są stacje manewrowe, rozrządowe oraz graniczne. Na terenie zakładu tory te wyznaczono na stacjach manewrowych Opole Główne Towarowa, Kluczbork, Nysa, Kamieniec Ząbkowicki, Brzeg oraz na stacji granicznej Głucholazy. Zrezygnowano z torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne na stacji Brzeg w związku z jej przebudową oraz na stacji granicznej Głucholazy w związku z kursowaniem tam tylko pociągów pasażerskich przewoźnika kolei Czeskich.”

(dowód: akta kontroli str. 163-164, 165-166)

Zlokalizowane na terenie działania ZLK Opole tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne

⁵ Dz. U. Nr 227, poz.1367 i Nr 244, poz. 1454.

⁶ Dz. U. z 2012 r., poz. 508.

⁷ Wcześniej ww. zakresie obowiązywały postanowienia § 8 Instrukcji Ir-16. o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych.

w Kluczborku, Opolu Głównym, Kamieńcu Ząbkowickim, Nysie spełniają wymagania określone w § 1 ust. 1 pkt. 1-3 ww. rozporządzenia⁸.

(dowód: akta kontroli str. 112-115, 116-123)

Zlokalizowane na terenie działania ZLK Opole stanowiska postojowe do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych wyznaczone na stacjach w Kluczborku, Opolu Głównym, Kamieńcu Ząbkowickim oraz Nysie nie spełniają następujących wymagań określonych w § 2 ust. 1-2 ww. rozporządzenia:

- stanowiska postojowe wyznaczone na torach na stacjach w Kluczborku, Opolu Głównym, Kamieńcu Ząbkowickim, Nysie nie posiadają instalacji odgromowej, znaków informujących o zagrożeniu pożarem, oraz uszczelnionej nawierzchni zabezpieczającej przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych,
- stanowiska postojowe wyznaczone na torach na stacjach w Kluczborku i Nysie nie posiadają czynnego hydrantu, a hydrant na stacji Opole Główne nie jest oznaczony,
- stanowisko postojowe wyznaczone na torach na stacjach w Kluczborku znajduje się w odległości 8 m od najbliższej studzienki (cytowane rozporządzenie wymaga odległości co najmniej 10 m),
- stanowisko postojowe wyznaczone na torach na stacji w Nysie ma około 33 m długości, a zgodnie z ww. rozporządzeniem powinno mieć co najmniej 35 m długości,
- zdeponowana pomieszczeniu nastawni wykonawczej w Kamieńcu Ząbkowickim pałatka geomembranowa nie posiadała linek umożliwiających podwieszenie pod wagon.

(dowód: akta kontroli str. 112-115, 116-123)

Pozostałe wymagania dotyczące stanowisk postojowych znajdujących się na stacjach w Kluczborku, Opolu Głównym, Kamieńcu Ząbkowickim i Nysie wynikające z § 2 ust. 1-2 przedmiotowego rozporządzenia były spełnione.

(dowód: akta kontroli str. 112-115, 116-123)

Dyrektor ZLK Opole wyjaśnił „Zakład Linii Kolejowych w Opolu wystąpi do Centrali PKP PLK S.A. z wnioskiem inwestycyjnym o wykonanie na stanowiskach postojowych wyznaczonych na torach do odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne na stacjach Opole Główne Towarowa, Kluczbork, Nysa i Kamieniec Ząbkowicki instalacji odgromowej, uszczelnionej nawierzchni zabezpieczającej przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu.

W stacji Nysa wystąpi z wnioskiem o doprowadzenie instalacji wodociągowej oraz zabudowanie hydrantu przy stanowisku postojowym oraz w stacji Kluczbork z wnioskiem o zabudowanie sprawnego hydrantu w miejsce uszkodzonego.

W stacji Kluczbork wystąpi z wnioskiem o przebudowanie instalacji kanalizacyjnej w sposób zapewniający usytuowanie studzienki w odległości 10 m od stanowiska postojowego.

Znaki informujące o zagrożeniu pożarem przy stanowisku postojowym na torach do odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne na stacjach Opole Główne Towarowa, Kluczbork, Nysa i Kamieniec Ząbkowicki zostaną zakupione i ustawione do dnia 15.07.2014r.

Oznaczenie hydrantu w stacji Opole Główne Towarowa przy torze nr 49 wsch. zostanie uzupełnione do dnia 15.07.2014 r.

⁸ Na stacji Nysa nie ma trakcji elektrycznej.

W trakcie wykonywania prac inwestycyjnych w celu przygotowania torów do awaryjnego odstawiania wagonów z TWR na stacji Kluczbork studzienka kanalizacyjna zostanie przemieszczona na wymaganą odległość 10m.

Przedłużono stanowisko postojowe wyznaczone na torze nr 27a w stacji Nysa do wymaganych 35 m.

Uzupełniono brakujące linki do podwieszenia w pałatce geomembranowej zdeponowanej na nastawni wykonawczej KZ-1 w stacji Kamieniec Ząbkowicki."

(dowód: akta kontroli str. 163-164, 165-166)

W okresie objętym kontrolą ZLK w Opolu przysyłał do Działu Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. aktualne wykazy dotyczące stanu torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne stosownie do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania⁹ oraz wcześniej obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 maja 2004 r. w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania¹⁰.

Doradca ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych kierował terminowo do Biura Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. sprawozdania z działalności w zakresie przewozów kolejną towarów niebezpiecznych stosownie do art. 32 ust.2 pkt 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 112-115, 116-123)

W okresie objętym kontrolą Biuro Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. dwukrotnie zlecało ZLK Opolu wykonanie prac nie wymagających znacznych nakładów finansowych (wiatrowskaz, tablice informacyjne, pałatka geomembranowa, izolacja zabezpieczająca przed prądami błądzącymi) systemem gospodarczym, w ramach przydzielonych środków¹².

(dowód: akta kontroli str. 109, 110)

Zespół warsztatowy w Sekcji Eksploatacji Opole Główne wykonał systemem gospodarczym cztery sztuki wiatrowskazów dla Sekcji Opole Główne, Kluczbork, Kamieniec Ząbkowicki i Nysa. W lipcu 2011 r. ZLK w Opolu zwrócił się do PKP Energetyka Zakład Śląski w Gliwicach o przedstawienie kosztów wykonania instalacji odgromowych i uziemiających oraz izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi wraz z projektem dla jednej stacji przy długości toru – 60 m.

PKP Energetyka Zakład Śląski w Gliwicach określił koszt wykonania dokumentacji projektowej na około 50 tys. zł netto (systemem zleconym). Z uwagi na uwarunkowania lokalne, projekty powinny być opracowywane odrębnie dla każdego toru odstawczego. Koszt wykonania robót montażowych wyniesie ok. 300– 350 tys. zł netto na każdy tor odstawczy.

(dowód: akta kontroli str. 124, 125, 126)

Składając w toku kontroli wyjaśnienia nt. „Czy ZLK Opole posiada wiedzę na temat planowanych działań inwestycyjnych, podejmowanych przez Centralę PKP PLK

⁹ Dz. U. 2012 r. poz. 966.

¹⁰ Dz. U. Nr 118, poz. 1239. Ww. rozporządzenie utraciło moc na podstawie art. 133 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych z dniem 2 lipca 2012 r.

¹¹ Dz. U. Nr 97, poz. 962 ze zm.

¹² Pismo z 20 czerwca 2012 r., Pismo z 3 czerwca 2013 r.

S.A., mających na celu dostosowanie wyznaczonych torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne do wymagań Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne - Dyrektor ZLK Opole wyjaśnił: „Zakład Linii Kolejowych w Opolu zgodnie z pismem IES5 -721-18/2013 przedstawił stan przystosowania torów do awaryjnego odstawiania wagonów z Towarami Wysokiego Ryzyka w celu objęcia ich zadaniem inwestycyjnym, wykaz torów wraz ze stanem ich przystosowania został zweryfikowany w miesiącu maju br. i przesłany do Biura Eksploatacji. Z informacji telefonicznych uzyskanych w dniu 27.06.2014 r. zadania inwestycyjne są przygotowywane w celu dostosowania wskazanych torów zgodnie z Rozporządzeniem MTBiGM z dnia 25.04.2012 r.”

(dowód: akta kontroli str. 163-164, 165-166)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

- 1) W okresie objętym kontrolą na stanowiskach postojowych wyznaczonych na torach do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne nie wykonano prac nie wymagających znacznych nakładów finansowych: umieszczenie znaków informujących o zagrożeniu pożarem, wydłużenie stanowiska postojowego na stacji w Nysie do wymaganej Rozporządzeniem z dnia 25 kwietnia 2012 r. długości 35 m, wyposażenie zdeponowanej w Kamieńcu Ząbkowickim pałatki geomembranowej w linki. Ww. prac nie wykonano pomimo dwukrotnego otrzymania takiego zlecenia z Centrali PKP PLK S.A. (w trakcie kontroli podjęto działania w celu ich wykonania).

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w zbadanym obszarze.

3. Realizacja wniosku pokontrolnego dotyczącego podjęcia działań organizacyjnych umożliwiających przeprowadzanie kontroli pociągów przewożących materiały niebezpieczne, na podstawie uprawnienia wynikającego z § 34 ust. 3 Regulaminu przydzielania tras pociągów

Opis stanu
faktycznego

Realizując powyższy wniosek pokontrolny dotyczący podjęcia działań organizacyjnych umożliwiających przeprowadzanie kontroli pociągów przewożących materiały niebezpieczne, na podstawie uprawnienia wynikającego z § 34 ust. 3 Regulaminu przydzielania tras pociągów - ZLK przeprowadził 6 kontroli w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Ustalono również zasady przeprowadzania kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 5-7, 136-143, 144-145, 148-159, 161-162)

Od 26 lipca 2011 r. do 7 lutego 2013 r. ZLK przeprowadził 6 kontroli¹³ w ramach których podjęto czynności sprawdzające mające na celu zapewnienie bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów niebezpiecznych, a mianowicie:

- przewoźnika „PKP Cargo S.A.” w dniu 21.12.2011 r. na stacji Kluczbork tor nr 105 nr poc. 283001 relacji Strzegomek – Police Chemia,

¹³ Ww. czynności sprawdzające podjęto na podstawie § 34 wynikających z postanowień „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012”: w zakresie przestrzegania § 36 i § 37 Regulaminu oraz § 21 Instrukcji Ir-16.

- przewoźnika „PKP Cargo S.A.” w dniu 25.01.2012 r. na stacji Kluczbork tor nr 105 nr poc. 383001,
- przewoźnika „LOTOS Kolej” Sp. z o.o.” w dniu 8.05.2011 r. na stacji Kluczbork tor nr 108 nr poc. 343014,
- przewoźnika „PKP Cargo S.A.” w dniu 8.05.2011 r. na stacji Kluczbork tor nr 105 nr poc. 283001 relacji Strzegomek – Police Chemia,
- przewoźnika „PKP Cargo S.A.” w dniu 27.07.2011 r. na stacji Kluczbork tor nr 103 nr poc. 473009 relacji Tarnowskie Góry – Poznań Franowo,
- przewoźnika CTL Exprerss Sp. z o.o. w dniu 31.10.12 r. na stacji Kluczbork tor nr 105 nr poc. 763052 relacji Ostrów Wielkopolski Zachód – Bolesławiec.

(dowód: akta kontroli str. 148-159)

W celu przeprowadzenia kontroli pociągów z towarami niebezpiecznymi doradca ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych po przybyciu na stację zasięgał informacji u dyspozytora ZLK, który sprawdzał w systemie SEPE¹⁴ które pociągi w danym dniu przewożą materiały niebezpieczne. Następnie uzgadniał z dyspozytorem liniowym ekspozytury kierowania ruchem we Wrocławiu nr pociągu, który będzie zatrzymany na stacji w celu przeprowadzenia kontroli. W ramach ww. czynności sprawdzających, odnosząc się do § 37 pkt. 3 ppkt e) Regulaminu, w zakresie wyposażenia pojazdu trakcyjnego, było sprawdzane wyposażenie specjalistyczne w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych oraz oznakowanie przesyłek z towarami niebezpiecznymi. Stosownie do § 21 pkt 3 Instrukcji Ir-16 sprawdzano:

- stan oznakowania taboru przewożącego towary niebezpieczne,
- terminy następnych badań i rewizji okresowej wagonu i zbiornika,
- wzrokowo oceniano stan szczelności i kompletności linek uziemiających zbiornika,
- wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągów.

Doradca ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych odnotowywał fakt przeprowadzenia kontroli w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem. Nie odnotowywał natomiast faktu przeprowadzenia kontroli (6 kontroli w okresie od lipca 2011 r. do 7 lutego 2013 r.) w książce kontroli stacji. Z czynności sprawdzających sporządzał protokół w dwóch egzemplarzach (jeden dla kontrolowanego przewoźnikowi, drugi pozostawał w IZ Opole w Dziale Eksploatacji).

(dowód: akta kontroli str. 161-162)

Dyrektor ZLK Opole wyjaśnił „Doradca ds. przewozu materiałów niebezpiecznych kolejną po dokonaniu kontroli przewoźnika sporządzał sprawozdanie z tej czynności. Zapisu tej czynności do Książki kontroli stacji nie dokonał przez zapomnienie.”

(dowód: akta kontroli str. 163-164, 165-166)

Ww. kontrole nie były planowane, ze względu na możliwość uzyskania informacji o przewozie towarów niebezpiecznych z wyprzedzeniem sześciogodzinnym (tzw. planowanie dyspozytorskie sześciogodzinne). Były to kontrole wyrwykowe, nie poprzedzała ich analiza ryzyka dotycząca obszarów kontrolowanych. Wszystkie kontrole były przeprowadzane na stacji Kluczbork.

¹⁴ System Ewidencjonowania Pracy Eksploatacyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 161-162)

Dyrektor ZLK Opole wyjaśnił „Kontrole przewoźników przeprowadzone w stacji Kluczbork wynikają z faktu, że w danym dniu dyspozytor wyraził zgodę na te konkretne pociągi kierując się wiedzą o kursowaniu pociągów przewożących materiały niebezpieczne na terenie IZ Opole oraz sytuacją ruchową na poszczególnych odcinkach. W stacji Kluczbork na pociągach towarowych dokonywana jest zmiana drużyn trakcyjnych co powoduje konieczność ich zatrzymania na określony czas a zatem bez dodatkowego ich opóźniania można dokonać kontroli przewoźnika. Zgodnie z Regulaminem Przydzielania Tras zarządca linii kolejowej ma prawo do sprawdzenia przewoźnika co w ramach posiadanych możliwości było wykonywane w stosunku do różnych przewoźników.”

(dowód: akta kontroli str. 163-164, 165-166)

W wyniku przeprowadzenia czynności sprawdzających dotyczących „PKP Cargo S.A.” w dniu 21.12.2011 r. na stacji Kluczbork stwierdzono, że wyposażenie specjalistyczne jest zaplombowane bez opisu zawartości. Stwierdzono ponadto, że oznakowanie przesyłek jest zgodne z wymaganiami RID poza wagonami:

- wagon 83 51 788 8 690-8 – na obu ścianach bocznych cysterny umieszczono po dwie tablice identyfikacyjne z których jedna jest nie czytelna (zniszczona), druga czytelna umieszczona w nieprawidłowym miejscu (w połowie cysterny).
- wagon 83 51 788 4 889-0 – na ścianie bocznej cysterny umieszczono po dwie tablice identyfikacyjne z których jedna jest nie czytelna (zniszczona) oraz zniszczoną nalepkę nr 4.1 (częściowo zdarta)

Ustalono, że stan szczelności zbiorników oraz ilość linek uziemiających był bez zastrzeżeń. Właścicielem ww. wagonów były Kopalniane Zakłady Siarki Siarkopol S.A. Grzybów.

(dowód: akta kontroli str. 158,159)

W wyniku przeprowadzenia czynności sprawdzających dotyczących „PKP Cargo S.A.” w dniu 25.01.2012 r. na stacji Kluczbork stwierdzono, że w rozkazy pisemnym R307 brakowało informacji odnośnie przewozu sześciu wagonów z TWR (benzen 33 UN1114). Brak ten uzupełniono w rozkazy R307 wydanym na stacji Kluczbork.

(dowód: akta kontroli str. 156-157)

W pozostałych przypadkach stwierdzono, że wyposażenie specjalistyczne jest zaplombowane w szafce, oznakowanie przesyłek jest zgodne z dokumentacją pociagową oraz wymogami RID, plomby oraz linki w wagonach są kompletne, a wymagane zapisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych są prawidłowe.

(dowód: akta kontroli str. 148-160)

W dniu 7 lutego 2013 r. Biuro Bezpieczeństwa PKP PLK S.A. skierowało do PKP PLK ZLK S.A. w Opolu pismo nakazujące przeprowadzanie czynności sprawdzających licencjonowanych przewoźników kolejowych, dotyczące pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w zakresie i wg zasad określonych w § 34 ust. 3 pkt 1 Regulaminu, wyłącznie jako kontroli doraźnych przez uprawnionych pracowników PKP PLK S.A. Ww. kontrole winny być wykonywane na polecenie Dyrektora Biuro Bezpieczeństwa PKP PLK S.A. na

podstawie wydanych przez niego każdorazowo upoważnień, w zakresie określonym w upoważnieniu.¹⁵

(dowód: akta kontroli str. 160)

Od lutego 2013 r. kontrole pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników licencjonowanych przewoźników w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych nie były zlecane przez Centralę PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli str. 161-162)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- 1) doradca ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych nie odnotowywał faktu przeprowadzenia na stacji Kluczbork 6 kontroli pociągów z towarami niebezpiecznymi w okresie od lipca 2011 r. do 7 lutego 2013 r. w książce kontroli stacji.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w zbadanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁶, wnosi o

- 1) zakończenie działań modernizacyjnych - wymagających niewielkich nakładów finansowych - w zakresie dostosowania torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne do wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne,
- 2) odnotowywanie w książce kontroli stacji kolejowych faktu przeprowadzenia kontroli pociągów z towarami niebezpiecznymi.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

¹⁵ Wynika to z umów zawartych z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi na udostępnianie infrastruktury i wydanych w tym zakresie decyzjami Prezesa UTK oraz obowiązującego w ramach rozkładu jazdy 2012/2013 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów.

¹⁶ Dz.U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 22 sierpnia 2014 r.

Kontroler
Anna Noworyta
st. inspektor kp.

Anna Noworyta
.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan

.....
podpis