



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA – 4111-03-02/2013
K/13/008

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	K/13/008 - Realizacja wniosków pokontrolnych z kontroli P/12/077 – Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei (przeprowadzonej w 2012 r.).
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Wiesław Pietrzyk, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 89021 z dnia 15 stycznia 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu ¹ , ul. 3. Maja 16, 41-202 Sosnowiec, REGON 017319027.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Daniel Dygudaj, Dyrektor ZLK w Sosnowcu ² . (dowód: akta kontroli str. 3-10)

Ocena ogólna

II. Ocena kontrolowanej działalności

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości³, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

W wyniku działań podjętych przez Dyrektora Zakładu zrealizowano sześć z siedmiu wniosków pokontrolnych, sformułowanych po kontroli P/12/077 pn. „Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei” oraz wykorzystano uwagi ujęte przez NIK w wystąpieniu pokontrolnym.

Stwierdzono równocześnie, że wniosku dotyczącego sporządzania protokołów z kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zgodnie z wymogami, określonymi postanowieniami Instrukcji Ir-8⁴, nie zrealizowano, a w informacji przekazanej NIK o realizacji wniosków pokontrolnych nierzetelnie przedstawiono stan faktyczny w tym zakresie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja wniosków pokontrolnych NIK

Opis stanu
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach przeprowadziła w 2012 r. w Zakładzie kontrolę nr P/12/077 „Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei”. W wystąpieniu pokontrolnym z 27 listopada 2013 r. (nr LKA-4101-06-04/2012/P/12/077), w związku z ustaleniami kontroli, sformulowano następujące wnioski:

1. Podjęcie działań w celu uzyskania świadectwa sprawności technicznej dla pojazdu WZT-2 oraz świadectwa dopuszczenia pojazdu UNIMOG, jako pojazdu szynowego.
2. Wdrożenie rozwiązań organizacyjnych zapewniających powiadomienie Przewodniczącego PKBWK o zaistniałych zdarzeniach w wymaganym terminie do

¹ Zwany w dalszej części „ZLK w Sosnowcu” lub „Zakładem”.

² Dyrektor Zakładu od 12 listopada 2012 r., działający w imieniu Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych SA („PKP PLK SA”) na podstawie pełnomocnictw z 12 i 29 listopada 2012 r. oraz z 29 marca 2013 r., zwany dalej „Dyrektorem Zakładu”.

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

⁴ Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych (załącznik do zarządzenia nr 18/2012 Zarządu PKP PLK S.A. z 4 czerwca 2012 r.). Zwana dalej Instrukcją Ir-8.

- 24 godz., a także terminowe przekazywanie kopii protokołów ustaleń końcowych.
3. Sporządzanie i przekazywanie protokołów z kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, zgodnie z wymogami określonymi postanowieniami § 43 ust. 7 Instrukcji Ir-8.
 4. Zapewnienie załodze SPRT okresowych szkoleń doskonalących, m.in. w zakresie prowadzenia akcji ratunkowych, obsługi sprzętu do wkolejania wagonów oraz w zakresie właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych.
 5. Wyposażenie SPRT w aparaty ucieczkowe oraz środki służące ochronie załogi przed skutkami oddziaływania środków chemicznych przewożonych na liniach ZLK w Sosnowcu.
 6. Objęcie kontrolami wewnętrznymi realizację zadań kolejowego ratownictwa technicznego, w tym funkcjonowania SPRT.
 7. Dostosowanie liczebności stanu załogi SPRT do stanu określonego w Instrukcji Ir-15.

Z ww. wniosków pokontrolnych NIK, w pełni zrealizowano wnioski nr 1, 2, 4, 6 i 7, a wniosek nr 5 częściowo. Natomiast nie wykonano wniosku nr 3.

W ramach realizacji wniosku nr 1 uzyskano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji dla pojazdu szynowo - drogowego Mercedes typu UNIMOG 416 na okres do 4 października 2014 r.⁵ Uzyskano także dopuszczenie tego pojazdu do ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str.11-14, 16, 18, 28-30, 33-38)

W związku natomiast z wydaną na wniosek Zakładu opinią Biura Eksploatacji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie⁶, gdzie stwierdzono, że pojazd WZT-2 (wóz zabezpieczenia technicznego) nie jest pojazdem kolejowym wymagającym świadectwa sprawności technicznej i świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu kolejowego, odstąpiono od uzyskania takiego świadectwa. Nie uzyskano także świadectwa sprawności dla żurawia stanowiącego element wyposażenia pojazdu WZT-2⁷, który nie był dopuszczony do eksploatacji⁸ od 2005 r., tj. jeszcze przed przejściem tego pojazdu przez Zakład w 2009 r.

W toku niniejszej kontroli NIK, pismem z 21 stycznia 2014 r., Dyrektor Zakładu wystąpił do Centrali PKP PLK S.A. o wyrażenie zgody na likwidację żurawia pojazdu WZT-2, uzasadniając to jego uszkodzeniem, uniemożliwiającym dalszą eksploatację i nieopłacalnością naprawy.

(dowód: akta kontroli str.11-14, 16, 18, 23, 28, 31-32, 34-37, 39-53)

W ramach realizacji wniosku nr 2 Naczelnik Działu Eksploatacji Zakładu zobowiązał Naczelników podległych Sekcji Eksploatacji do zgodnego z § 6 Instrukcji Ir-8⁹ zawiadomienia Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych¹⁰ o zaistniałych zdarzeniach przed upływem 24 godzin od ich wystąpienia.

Analiza dokumentacji 39 zdarzeń (100%), zaistniałych w okresie od 14 grudnia 2012 r. do 25 grudnia 2013 r., wykazała, że Przewodniczącego PKBWK powiadomiono w dniu ich zaistnienia lub w dniu następnym (w czasie od 7 do 21 godzin od wystąpienia zdarzenia), tj. zgodnie z § 5 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych¹¹ i z zasadami określonymi w Instrukcji Ir-8.

We wszystkich ww. przypadkach, zgodnie z §31 i § 30 pkt 2 ww. rozporządzenia, postępowania komisji kolejowej zakończono w wymaganym terminie (do 30 dni roboczych

⁵ Nr świadectwa ILKS-23/01/13 z 7 października 2013 r.

⁶ W piśmie nr IES5b-735-01/13 z dnia 22 stycznia 2013 r.

⁷ Wskutek niesprawności żurawia pojazd WZT-2 mógł być wykorzystywany w akcjach ratowniczych tylko w ograniczonym zakresie, m.in. do rozłączania zakleszczonego taboru i odciągania wykolejonych wagonów lub lokomotyw.

⁸ Decyzja Wojskowego Dozoru Technicznego z 20 kwietnia 2005 r.

⁹ Przyjęta zarządzeniem Zarządu PKP PLK nr 18/2012 z dnia 4 czerwca 2012 r.

¹⁰ Zwanej dalej „PKBWK”.

¹¹ Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 ze zm.

lub w terminie przedłużonym przez Przewodniczącego PKBWK), a podpisane protokoły postępowań przekazano Przewodniczącemu PKBWK w terminie do 7 dni roboczych.

(dowód: akta kontroli str. 11-13, 16-18, 24, 28, 54-61)

W ramach realizacji wniosku nr 3 Dyrektor Zakładu, pismem z 14 grudnia 2012 r., polecił Naczelnikom Sekcji Eksploatacji przekazywać do dnia 5 każdego miesiąca sprawozdania z wykonania kontroli na stanowiskach pracy (posterunkach), wymaganych Instrukcją Ir-8.

Równocześnie, pismem z 21 grudnia 2012 r., Dyrektor Zakładu ograniczył obowiązek sporządzania protokołów z kontroli stanowisk pracy (posterunków) tylko do przypadków stwierdzenia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów.

W ramach realizacji programu bezpieczeństwa w 2013 r. naczelnicy stacji, zastępcy i zawiadowcy przeprowadzili łącznie 7.209 kontroli na stanowiskach związanych z ruchem pociągów. Protokoły sporządzono w przypadku 47 takich kontroli, odnotowując w nich występowanie nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu.

Naczelnicy Sekcji Eksploatacji przekazali terminowo wymagane sprawozdania z wykonania kontroli na posterunkach do weryfikacji przez kierownictwo Zakładu.

(dowód: akta kontroli str. 11, 13, 16-18, 25, 28, 62-73, 244-248)

W ramach realizacji wniosku nr 4 do dnia 17 stycznia 2014 r. wszyscy członkowie załogi SPRT zostali przeszkoleni z zakresu kolejowego ratownictwa technicznego¹², w tym m.in. w zakresie zasad postępowania w razie zaistnienia wypadków z materiałami niebezpiecznymi oraz zasad organizacji usuwania skutków wypadków kolejowych¹³.

Nadto, w 2013 r. wszyscy pracownicy SPRT zostali przeszkoleni w zakresie właściwości fizykochemicznych materiałów niebezpiecznych oraz udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

(dowód: akta kontroli str. 11, 14, 16, 18-19, 28, 74-85)

W ramach realizacji wniosku nr 5 Zakład na potrzeby załogi SPRT w 2013 r. zakupił 10 aparatów ucieczkowych.

W grudniu 2012 r. Sekcja Eksploatacji zgłosiła również zapotrzebowanie na zakup środków ochrony indywidualnej pracowników SPRT przed substancjami chemicznymi¹⁴, które nie zostało zrealizowane, gdyż potrzeby te, według Działu Gospodarki Materiałowej ZLK w Sosnowcu, nie mieściły się w wykazie środków ochrony indywidualnej pracowników zespołu ratownictwa technicznego, wynikających z norm określonych uchwałą nr 672/2012 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 13 listopada 2012 r.

Zakład w piśmie z 5 grudnia 2012 r. zgłosił do Centrali PKP PLK S.A potrzebę doposażenia członków zespołu ratownictwa technicznego w środki ochrony indywidualnej przed skutkami oddziaływania środków chemicznych przewożonych na liniach kolejowych. Pismem z 22 stycznia 2013 r. Dyrektor Biura Eksploatacji PKP PLK S.A. poinformował, że Centrala PKP PLK nie planuje w najbliższym czasie zakupu środków ochrony indywidualnej, a Zakład winien zespół ratownictwa wyposażać w aparaty ucieczkowe, zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-15.

Ostatecznie, w 2013 r., dla 29 osobowej załogi SPRT, oprócz wspomnianych aparatów ucieczkowych, zakupiono jedynie dwie pary rękawic olejoodpornych, cztery pary gogli przeciwdopryskowych i 20 par butów gumowych. Sekcja Eksploatacji nie zgłaszała innych potrzeb dotyczących wyposażenia załogi, np. w ubrania i rękawice oleo- i kwasoodporne.

(dowód: akta kontroli str. 11-12, 16-18-19, 23, 28, 31-32, 86-108)

Zdaniem NIK, posiadane przez członków załogi SPRT wyposażenie w środki ochrony osobistej (odzież ochronną) nie zapewnia wystarczającej ochrony przed skutkami oddziaływania środków chemicznych przewożonych pociągami. NIK, mając na uwadze, że w przypadku niektórych prowadzonych akcji ratowniczych, może to powodować zagrożenie dla życia i zdrowia pracowników SPRT, zwraca uwagę na konieczność

Uwagi dotyczące
badanej działalności

¹² Trzynastu pracowników odbyło szkolenia w okresie od września 2012 r. do grudnia 2013 r., a pozostali w 2007 r.

¹³ Szkoleniami objęto osoby, które nie miały takich szkoleń w trakcie przeprowadzenia poprzedniej kontroli NIK.

¹⁴ Dwóch specjalistycznych kombinizonów z zamkiem gazoszczelnym, rękawic ochronnych z obejmami, kapturów bez dopływu powietrza i butów gumowych.

zapewnienia im bezpieczeństwa i higieny pracy, m.in. poprzez zastosowanie odpowiednich środków profilaktycznych.

W ramach realizacji wniosku nr 6 Naczelnik Działu ds. Zaplecza Technicznego, Ratownictwa i Ochrony Przeciwpożarowej, zgodnie z poleceniem Dyrektora Zakładu z 14 grudnia 2012 r., w zakresie 23 (100%) objętych szczegółowym badaniem spraw, przedkładał kierownictwu Zakładu comiesięczne sprawozdania z analizy pracy SPRT przy świadczeniu usług dla podmiotów zewnętrznych i przy usuwaniu skutków wypadków.

Nadto, Naczelnik Działu Kontroli i Instruktażu, zgodnie z ww. poleceniem Dyrektora Zakładu, przeprowadzał raz w miesiącu kontrolę dotyczącą zapisów w dokumentacji obsad zespołów i powiadamiania załogi SPRT, wyjazdów SPRT na miejsce zdarzeń oraz działań dyspozytorów. Sprawozdania z kontroli przedkładane były do wglądu Dyrektorowi Zakładu, a fakt przeprowadzenia kontroli był odnotowywany w książce wyjazdów SPRT.

(dowód: akta kontroli str. 11, 15, 17, 19-20, 28, 109-164)

W ramach realizacji wniosku nr 7, zgodnie z postanowieniami § 6 pkt 1 Instrukcji Ir-15, od dnia 1 lutego 2013 r. liczebność załogi SPRT zwiększono do 29 pracowników.

(dowód: akta kontroli str. 11, 14, 17, 20, 28, 165-180)

Ustalono również, że Dyrektor Zakładu, uwzględniając uwagi zawarte w wystąpieniu NIK, podjął działania, w wyniku których:

- prawidłowo utrzymywano pasy przeciwpożarowe wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez Zakład - w 2013 r. dokonano dwukrotnie mineralizacji pasów przeciwpożarowych przy odcinkach zarządzanych linii kolejowych o łącznej długości 81,611 km;

(dowód: akta kontroli str. 11, 15-16, 181-214)

- zapewniano osłonę techniczną linii kolejowych objętych obszarem działania Zakładu w przypadku angażowania zespołu ratownictwa technicznego do działań niezwiązanych z akcjami ratowniczymi - każdorazowo, zgodnie z §14 Instrukcji Ir-15, uzyskiwano pisemną zgodę komórki właściwej ds. ratownictwa technicznego Centrali PKP PLK SA na świadczenie odpłatnych usług dla podmiotów gospodarczych.

(dowód: akta kontroli str.11, 16, 164, 226, 217-243)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Dyrektor Zakładu nie zapewnił, zgodnie z wnioskiem NIK i przepisami § 42 pkt 7 Instrukcji Ir-8, sporządzania i przekazywania do niego protokołów kontroli wewnętrznych, dokonywanych w 2013 r. przez naczelników sekcji, zastępców i zawiadowców. Spośród przeprowadzonych bowiem, w ramach programu bezpieczeństwa, 7.209 kontroli na stanowiskach pracy związanych z ruchem pociągów, jedynie w 47 przypadkach (0,7%) sporządzone zostały wymagane protokoły.

Przyczyną powyższego była dyspozycja wydana przez Dyrektora Zakładu, w piśmie z 21 grudnia 2012 r., ograniczająca, wynikający z obowiązującej Zakład Instrukcji Ir-8, wymóg przekazywania protokołów z kontroli stanowisk pracy (posterunków) tylko do przypadków stwierdzenia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów. Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że dokonał ww. zmiany, gdyż powstałoby blisko 7.400 protokołów kontroli posterunków pracy, w których byłoby zawarte stwierdzenie – „brak uwag”. Stwierdził również, że projekt nowej instrukcji znosi obowiązek sporządzania protokołów.

(dowód: akta kontroli str. 11, 13, 16-18, 25, 28, 62-73, 244-248)

Dyspozycja Dyrektora Zakładu ograniczająca, określony w Instrukcji Ir-8, obowiązek dokumentowania czynności kontrolnych protokołem była nielegalna, gdyż nie był on uprawniony do dokonywania zmian obowiązującej regulacji, przyjętej zarządzeniem Zarządu PKP PLK S.A.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność jednostki kontrolowanej w badanym obszarze.

2. Rzetelność informacji przesłanej do NIK o wykonaniu wniosków pokontrolnych.

W pismach z 17 grudnia 2012 r. i 29 października 2013 r. Dyrektor Zakładu poinformował NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach w związku z wynikami kontroli P/12/077 pt. „Funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei”. W świetle przedstawionych wyżej ustaleń niniejszej kontroli, ujęte w ww. pismach informacje o wykonaniu sześciu wniosków były zgodne ze stanem faktycznym, a w odniesieniu do jednego wniosku informacje te były nie w pełni rzetelne.

Ustalone
nieprawidłowości

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

Dyrektor Zakładu w piśmie z 17 grudnia 2012 r. poinformował NIK, że wydał polecenie pisemne Naczelnikowi Sekcji Eksploatacji o stosowanie się do wymogów instrukcji Ir-8 w zakresie sporządzania i przekazywania protokołów z kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Z kolei w piśmie z dnia 29 października 2013 r. Dyrektor Zakładu stwierdził, że zalecenie NIK (wniosek pokontrolny) zostało wdrożone. Informacja ta nie była rzetelna, bowiem jak wykazały ustalenia kontroli, opisane w pkt. 1 niniejszego wystąpienia, wniosek nie został zrealizowany, gdyż Dyrektor Zakładu, nie posiadając w tym zakresie uprawnień, ograniczył obowiązek sporządzania protokołów kontroli posterunków pracy tylko do przypadków kontroli, w których stwierdzono nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu. Wskutek tego, w 2013 r. wymagane protokoły zostały sporządzone tylko dla 0,7 % przeprowadzonych kontroli posterunków pracy.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność jednostki kontrolowanej w badanym obszarze.

IV. Uwagi

W świetle ustaleń niniejszej kontroli, wniosek pokontrolny zawarty w wystąpieniu pokontrolnym NIK z 27 listopada 2013 r. (nr LKA-4101-06-04/2012/P/12/077), dotyczący sporządzania i przekazywania protokołów z kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, jest nadal aktualny.

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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli, 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 Delegatury NIK w Katowicach.

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 oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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.

Katowice, dnia 17 marca 2014 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

Kontroler
Wiesław Pietrzyk
st. inspektor kontroli państwowej

.....