

Warszawa, dnia 9 maja 2013 r.



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Nr TK-5-0701-1-3/13

GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn. 10.05.2013r.
nr. 2182, podpis. MPoitec

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 13.05.13
nr. 4038, podpis. [signature]

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek
Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na przesłane przy piśmie Nr BPS/043-32-1321/13 z dnia 29 kwietnia 2013 r. oświadczenie złożone przez senatora Ryszarda Knosagę na 32. Posiedzeniu Senatu w dniu 25 kwietnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania ratownictwa technicznego na kolei, uprzejmie informuję, co następuje.

W okresie od kwietnia do września 2012 r. NIK przeprowadziła kontrole w Urzędzie Transportu Kolejowego, w Państwowej Straży Pożarnej oraz u 4 zarządców linii kolejowych, tj. w: PKP Polskich Linjach Kolejowych S.A., PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o., PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej Sp. z o.o. oraz w Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o.

Celem kontroli była ocena działań zarządców infrastruktury kolejowej oraz jednostek Państwowej Straży Pożarnej podejmowanych w celu usuwania skutków katastrof i zdarzeń w ruchu kolejowym, a także sprawowania nadzoru i kontroli nad zarządcami linii kolejowych w zakresie ratownictwa przez Prezesa UTK.

W piśmie NIK przesyłającym *Informację o wynikach kontroli funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei*, do Ministra TBiGM został m.in. skierowany wniosek dotyczący podjęcia inicjatywy legislacyjnej mającej na celu wprowadzenie do ustawy o transporcie kolejowym przepisów ustanawiających podstawę prawną funkcjonowania kolejowego ratownictwa technicznego.

W odniesieniu do ww. wniosku w piśmie Ministra TBiGM NIK został poinformowany, że ogólne zasady dotyczące ratownictwa technicznego zawarte są w ustawie z dnia 24 sierpnia 1991 r. o *ochronie przeciwpożarowej* (Dz. U. z 2009 r., Nr 178, poz. 1380 z późn. zm.) oraz rozporządzeniach Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji wydanych na jej podstawie. Zgodnie z art. 22 ww. ustawy działania ratownicze prowadzą jednostki ochrony przeciwpożarowej, w tym zakładowe służby ratownicze. Służby te mogą być włączane do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego na podstawie porozumienia pomiędzy komendantem rejonowym Państwowej Straży Pożarnej, a podmiotem tworzącym włączaną jednostkę.

Zakładowe straże pożarne PKP SA zostały zlikwidowane na podstawie *porozumienia z dnia 11 czerwca 2001 r. zawartego pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komendantem Głównym Państwowej Straży Pożarnej a*

Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. w sprawie likwidacji zakładowych straży pożarnych Polskich Kolei Państwowych S.A., określenia zasad zatrudniania w Państwowej Straży Pożarnej strażaków ze zlikwidowanych zakładowych straży pożarnych Polskich Kolei Państwowych S.A. oraz przekazywania przez Polskie Koleje Państwowe S.A. mienia z przeznaczeniem dla Państwowej Straży Pożarnej.

Zespoły ratownictwa technicznego działające w strukturach PKP PLK SA nie są jednostkami ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie przeciwpożarowej.

Zapisy art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm) nakładają na zarządcę infrastruktury obowiązek utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. W tym celu największy zarządca infrastruktury (PKP PLK SA) wprowadziły w życie wewnętrzną instrukcję Ir-15 (D-21) o kolejowym ratownictwie technicznym oraz utworzyły pociągi ratownictwa technicznego, które rozmieszczono w sposób zapewniający szybki dojazd i osłonę techniczną najważniejszych linii i węzłów kolejowych. Pociągi ratownictwa technicznego, które nie są jednostkami ochrony przeciwpożarowej, tworzone są przez zarządców infrastruktury w liczbie i wymiarze niezbędnym do zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Takie rozwiązanie wydaje się być słuszne, gdyż to właśnie zarządca (który może zarządzać zarówno ogromną siecią jak i pojedynczą linią kolejową), jest w stanie określić konieczność i ewentualne wyposażenie służb ratowniczych.

Istotny jest również fakt, że zarządcy infrastruktury są obowiązani uzyskać autoryzację bezpieczeństwa, której udziela Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Dokonując zmian w ustawie o transporcie kolejowym, w zakresie wskazywania podstaw prawnych funkcjonowania kolejowego ratownictwa technicznego, pojawiłaby się kwestia nałożenia na zarządcę infrastruktury kolejowej ustawowych obowiązków, co wiązałoby się z potencjalnymi wystąpieniami PKP PLK SA o wypłatę stosownej rekompensaty.

Biorąc powyższe pod uwagę, podjęcie prac legislacyjnych nad stworzeniem regulacji prawnych dotyczących kolejowego ratownictwa technicznego wydaje się w tym zakresie niecelowe.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu