



NIK o Transportowym Dozorze Technicznym

2016-05-10 08:45:00

Pomimo dobrej organizacji pracy, wykwalifikowanych kadr, a także pomimo wyposażenia w odpowiedni sprzęt - jednostki Transportowego Dozoru Technicznego nie wykorzystywały w pełni swojego potencjału. Dozór sprawowany był głównie nad eksploatacją urządzeń zgłoszonych do badań przez użytkowników. Pozostałe urządzenia znajdujące się w ewidencji TDT i wykorzystywane w przestrzeni publicznej były objęte dozorem w ograniczonym zakresie.

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę w Centrali Transportowego Dozoru Technicznego oraz we wszystkich siedmiu Oddziałach Terenowych Transportowego Dozoru Technicznego.

Rolą dozoru technicznego jest zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania urządzeń technicznych. Zadania Transportowego Dozoru Technicznego w tym zakresie dotyczą specjalistycznych urządzeń zainstalowanych na obszarze kolejowym, na terenie portów, urządzeń funkcjonujących w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i żeglugi śródlądowej, ale także urządzeń eksploatowanych w miejscach powszechnie dostępnych np. osobowych kolei linowych oraz wyciągów narciarskich.

W ocenie NIK, Transportowy Dozór Techniczny (TDT) był dobrze przygotowany do wykonywania zadań inspekcyjnych, czyli do badania urządzeń technicznych w czasie ich eksploatacji. Jednostki TDT były zorganizowane, pracownicy wykonujący czynności dozoru posiadali wymagane kwalifikacje, a wyposażenie do prowadzenia badań dozorowych zapewniało rzetelność pomiarów. NIK stwierdza jednak, że Transportowy Dozór Techniczny nie wykorzystywał w pełni posiadanego potencjału. W ograniczonym zakresie wykonywany był dozór nad eksploatowanymi urządzeniami technicznymi, co nie zapewniało bezpiecznego korzystania z tych urządzeń.

W okresie objętym kontrolą, w latach 2012-2015 (I półrocze), Transportowy Dozór Techniczny nie monitorował ważności decyzji zezwalających na eksploatację urządzeń zarejestrowanych w ewidencji TDT, które **nie były zgłoszone do badań przez użytkowników**. Dlatego część urządzeń pozostających poza dozorem mogła być nielegalnie użytkowana i stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa. TDT nie pozyskiwał dostępu do bieżących informacji o statusie urządzeń znajdujących się w ewidencji. Ich brak uniemożliwiał podejmowanie działań wyłączających z użytku urządzenia bez potwierdzenia przez dozór wymaganego stanu technicznego.

Spośród **262 tys.** urządzeń zarejestrowanych w ewidencji TDT, ponad **37 tys.** (czyli **14 proc.**) **nie posiadało ważnych badań technicznych i decyzji zezwalających na eksploatację**. Dotyczyło to m.in. osobowych i towarowych kolei linowych oraz wyciągów narciarskich, urządzeń zainstalowanych w kolejowych pojazdach szynowych, cystern wykorzystywanych do przewozu towarów niebezpiecznych, urządzeń technicznych zainstalowanych na terenach portowych oraz na statkach morskich i żeglugi śródlądowej. W tej grupie urządzeń znajdowały się zarówno urządzenia wycofane z użytkowania jak i aktualnie eksploatowane.

Przeprowadzone przez TDT na wniosek NIK doraźne badania kontrolne urządzeń nieposiadających ważnej decyzji wykazały, że sześć spośród 35 było eksploatowanych bez decyzji zezwalającej na użytkowanie, czyli de facto **nielegalnie**. Na przykład:

- **wyciąg dla narciarzy wodnych, zlokalizowany w Porcie Czerniakowskim w Warszawie** był eksploatowany pomimo braku ważnej decyzji (poprzednia utraciła ważność 31.10.2014 r).
- **nielegalnie eksploatowany był również wyciąg dla narciarzy wodnych, zainstalowany w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie**.

Badania doraźne kontrolne ujawniły też kilkanaście innych przypadków wykonania badania technicznego pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym nieposiadającym ważnej decyzji administracyjnej. We wszystkich tych przypadkach Transportowy Dozór Techniczny złożył zawiadomienia do prokuratury o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez diagnostę.

Pomimo przypadków nielegalnej eksploatacji urządzeń technicznych, **Transportowy Dozór Techniczny nie inicjował wspólnych działań ze służbami i inspekcjami** realizującymi zadania w zakresie bezpieczeństwa pracy tych urządzeń (z Państwową Inspekcją Pracy) oraz bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (z wojewódzkimi inspektoratami transportu drogowego). Nie wykorzystywał w pełni także informacji otrzymywanych od innych podmiotów, o użytkowaniu urządzeń z naruszeniem przepisów o dozorcze technicznym. Na przykład **Oddział Terenowy TDT w Katowicach**, w ramach współpracy z innymi służbami i inspekcjami, otrzymał trzy informacje o eksploataowaniu przez przedsiębiorstwa urządzeń nieposiadających ważnej decyzji. Działania Oddziału ograniczyły się do pisemnego powiadomienia użytkowników o obowiązku zgłoszenia urządzeń do badań i zakazie ich eksploatacji bez decyzji organu dozoru technicznego.

NIK ocenia, że niektóre zadania dotyczące drogowego przewozu towarów niebezpiecznych były realizowane przez TDT niezgodnie z przepisami. Na przykład **po badaniach doraźnych** eksploatacyjnych oraz doraźnych poawaryjnych czy powypadkowych - **Transportowy Dozór Techniczny nie wydawał decyzji dopuszczających lub niedopuszczających do eksploatacji dla cystern wykorzystywanych do przewozu towarów niebezpiecznych**. Sytuacja taka niosła ryzyko użytkowania cystern nieposiadających potwierdzenia spełnienia wymaganych warunków technicznych. W konsekwencji mogło to spowodować zagrożenie uczestniczenia w ruchu drogowym pojazdów stwarzających niebezpieczeństwo.

Po sformułowaniu wniosków pokontrolnych NIK, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego poinformował o - uwzględniających wymogi ustawy o dozorcze technicznym - zmianach w procedurach dopuszczających do eksploatacji cystern wykorzystywanych do drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

Obieg informacji pomiędzy służbami uczestniczącymi w organizacji i kontroli przewozu towarów niebezpiecznych nie zapewniał TDT informacji niezbędnej do sprawowania prawidłowego dozoru nad urządzeniami uczestniczącymi w tych przewozach. **Brak dostępu Transportowego Dozoru Technicznego do raportów powypadkowych** ma także wpływ na dokonywanie przez Dyrektora TDT oceny przestrzegania przepisów przez doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Dlatego zdaniem NIK uregulowania wymaga określenie zasad dostępu TDT do raportów powypadkowych sporządzanych przez doradców. Umożliwi to wykonywanie prawidłowego dozoru nad urządzeniami uczestniczącymi w przewozach, a także dokonywanie przez Dyrektora TDT oceny przestrzegania przez doradcę przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych.

NIK stwierdza także, że programy szkoleń osób obsługujących i konserwujących urządzenia techniczne były uzgadniane rzetelnie. **Realizacja szkoleń według uzgodnionych programów pozostawała jednak poza nadzorem Transportowego Dozoru Technicznego**. W badanym okresie Transportowy Dozór Techniczny uzgodnił 335 programów szkoleń. Mimo ustawowego obowiązku ich uzgadniania, obowiązujący stan prawny nie przewidywał dla TDT kompetencji sprawowania nadzoru nad realizacją szkoleń. **Zdaniem NIK zasadnym jest określenie trybu i zasad tego nadzoru**.

Wygenerowano: 2016-07-03 01:02:00