



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.003.04.2017
P/17/031

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 – Bezpieczeństwo przewozów kolejowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Mirosław Brzeziński, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN32/2017 z dnia 26 kwietnia 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Przewozy Regionalne sp. z o.o., ul. Wileńska 14a, 03-414 Warszawa (dalej: Spółka lub Przewoźnik).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Zgorzelski Prezes Zarządu Spółki – Dyrektor Generalny (od 3 kwietnia 2017 r.; od 15 marca do 3 kwietnia 2017 r. p.o. Prezesa Zarządu). Wcześniej (w objętym kontrolą okresie 2016-2017 I półrocze). Spółką kierowali: Krzysztof Mamiński (p.o. Prezesa Zarządu od 21 marca 2016 r. do 13 kwietnia 2016 r., Prezes Zarządu od 13 kwietnia 2016 r. do 3 marca 2017 r.) oraz Tomasz Pasikowski (Prezes Zarządu od 1 stycznia 2015 r. do 10 marca 2016 r.). (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ działalność Spółki w okresie objętym kontrolą w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozu pasażerów oraz ochrony porządku w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka spełniała formalne wymagania dotyczące prowadzonej działalności i świadczenia usług przewozowych. Posiadała status licencjonowanego przewoźnika kolejowego w zakresie przewozu osób i rzeczy oraz udostępniania pojazdów trakcyjnych. Legitymowała się stosownymi dokumentami, w tym aktualnym Certyfikatem Bezpieczeństwa wraz z zaakceptowanym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) systemem zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Posiadała i stosowała określone w SMS oraz w innych regulacjach wewnętrznych wymagane przepisami procedury i procesy.

W skontrolowanym zakresie stwierdzono nieprawidłowości, które miały wpływ na obniżenie jakości realizowanych przewozów kolejowych:

- niesprawne elektroniczne tablice kierunkowe zewnętrzne na pojazdach kolejowych oraz niesprawne urządzenia monitorowania składów;
- brak skutecznych działań w obszarze wyposażenia wagonów w środki techniczne służące bezpieczeństwu, komfortowi podróżnych i obsłudze osób o ograniczonej zdolności poruszania, szczególnie taboru najstarszego – w tym wagonów typu BHP i 120A;
- stosowanie nieaktualnej w części „Instrukcji o sposobie wypełniania i trybie postępowania z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów na kolejach normalnotorowych i szerokotorowych”;
- nieaktualnienie zapisów w części opisowej SMS dot. m.in. struktury zarządzania i charakterystyki posiadanych pojazdów kolejowych.

Ujawnione nieprawidłowości nie stwarzały bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wypełnianie zadań w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym, zapewniającym bezpieczeństwo przewozu pasażerów

1.1. Zabezpieczanie wypełnienia zadań związanych z nadzorem nad utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów

Opis stanu
faktycznego

Przewoźnik wypełniał zadania w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym, zgodnie z posiadanym i zaakceptowanym przez Prezesa UTK systemem zarządzania bezpieczeństwem².

SMS został opracowany m.in. na podstawie Regulaminu Zarządu oraz Regulaminu Organizacyjnego i przedstawiał zasady sprawowania przez kierownictwo Spółki nadzoru nad jej działalnością na wszystkich poziomach zarządzania. Opisywał udział pracowników i osób nadzorujących ich pracę w procesach związanych z realizacją zadań Spółki oraz procedury zapewniające ciągłe ich doskonalenie, w tym m.in. w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów kolejowych. Nadzór nad utrzymaniem pojazdów kolejowych określony był w części opisowej SMS, natomiast szczegółowe zasady w zakresie organizacji i nadzoru nad utrzymaniem i zakupem pojazdów kolejowych były określone w procesach podsystemu nr 1 SMS *Podsystem zakupu i utrzymania pojazdów kolejowych oraz współpracy z dostawcami*. Uzupełnieniem do ww. procesów były obowiązujące w Spółce szczegółowe regulacje wewnętrzne³.

Ww. procesy podlegały kontrolom i audytom wewnętrznym realizowanym wg zasad określonych w procedurze nr 321 dot. zarządzania audytami wewnętrznymi Systemów Zarządzania oraz nr 341 dot. zarządzania kontrolami wewnętrznymi.

W celu realizacji okresowej wyceny i oceny ryzyka eksploatacyjnego wg procedury nr 411 SMS – *Procedura zarządzania ryzykiem w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej*, wnioski z przeprowadzonych audytów i kontroli poddawane były okresowej analizie. Przegląd Zarządzania oraz wyniki oceny ryzyka eksploatacyjnego były podstawowym narzędziem do doskonalenia SMS, w tym podsystemu Nr 1.

Jednostki wykonawcze Spółki, zgodnie z zapisami § 11 Instrukcji o utrzymaniu pojazdów kolejowych z napędem Pt-5, zobowiązane były do planowania poziomów utrzymania P1, P2 i P3⁴. Planowanie poziomu utrzymania P1 ujęte było w planach obiegów taboru rozporządzalnego przez jednostkę wykonawczą Spółki i nie wymagało tworzenia odrębnych planów. Planowanie poziomu utrzymania P2 i P3 realizowane było poprzez opracowanie tygodniowego lub miesięcznego planu, którego wzór stanowił załącznik nr 1 do Instrukcji Pt-5. W celu wprowadzenia

² Certyfikat Bezpieczeństwa część A wydany przez Prezesa UTK nr PL1120150043 z dnia 17 grudnia 2015 r.

³ Uchwała nr 159/2013 Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 16 maja 2013 r. w sprawie weryfikacji jednostek wykonawczych „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. w zakresie wymaganego wyposażenia, technologii i kwalifikacji pracowników do wykonywania przeglądów i napraw taboru oraz części, podzespołów i zespołów stosowanych w taborze kolejowym pasażerskim użytkowanego przez Spółkę „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., uchwała nr 441/2013 Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 19 listopada 2013 r. w sprawie wprowadzenia zasad i trybu wykonywania odbiorów technicznych pojazdów kolejowych, wyrobów oraz stosowania znaków odbiorczych przez Komisarzy Odbiorczych w spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., Decyzja nr 13/2016 Członka Zarządu - Dyrektora ds. Techniczno-Eksploatacyjnych z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie ujednoczenia zasad opracowywania dokumentacji procesów technologicznych czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych w spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.

⁴ P1, P2, P3 – poziomy cyklicznie wykonywanych przeglądów okresowych pojazdów kolejowych określone w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU); P4 i P5 – poziomy cyklicznie wykonywanych napraw okresowych pojazdów kolejowych określone w DSU.

dotatkowego nadzoru nad realizacją zapisów Instrukcji Pt-5, Przewoźnik zobowiązał jednostki wykonawcze do cyklicznego przesyłania do Centrali Spółki zestawień planów przeglądów pojazdów kolejowych na następny tydzień oraz danych dotyczących realizacji założonych planów przeglądów, wykonanych napraw bieżących z wyłączeniem i napraw gwarancyjnych za poprzedni okres.

Realizacja zadań nadzorczych była prowadzona na mocy decyzji wydawanych przez dyrektorów jednostek wykonawczych, m.in. poprzez monitorowanie działalności podległych komórek organizacyjnych (sekcji). Monitorowanie było realizowane przez wyspecjalizowanych pracowników prowadzących nadzór nad realizacją zadań związanych z bezpieczeństwem i jakością. W ramach działań nadzorczych nad realizacją napraw i utrzymania taboru organizowano telekonferencje, na których omawiane były przypadki defektów i napraw taboru, jak też wydawane były bieżące dyspozycje w sprawach utrzymaniowych taboru.

Naprawy okresowe taboru realizowane były przez zaplecza techniczne Spółki, zgodnie z obowiązującymi harmonogramami napraw okresowych taboru. Nadzór nad utrzymaniem pojazdów kolejowych realizowano także przy wykorzystaniu elektronicznego narzędzia e-Dyspozytor. Naprawy bieżące, awaryjne oraz gwarancyjne użytkowanego taboru były wykonywane zgodnie z postanowieniami regulacji wewnętrznych. Awaryjność taboru była monitorowana m.in. poprzez prowadzenie rejestrów napraw bieżących z wyłączeniem oraz awaryjnych, napraw gwarancyjnych i orzeczeń technicznych.

Realizacja przeglądów czwartego poziomu utrzymania elektrycznych zespołów trakcyjnych (które stanowiły podstawę floty Przewoźnika) odbywała się na podstawie Planu napraw czwartego poziomu utrzymania elektrycznych zespołów trakcyjnych (P4). Założenia wymienionego opracowania przewidywały montaż dodatkowych urządzeń, które podnoszą poziom bezpieczeństwa eksploatacji. Ponadto wykonywanie przedmiotowych przeglądów odbywało się pod nadzorem komisarzy odbiorczych, będących pracownikami Centrali Spółki. Wymieniony zespół prowadził inspekcje wykonywanych prac oraz uczestniczył w odbiorach międzyoperacyjnych i końcowych. W przypadku stwierdzenia uchybień w zakresie eksploatacji pojazdów w okresie gwarancyjnym, Przewoźnik podejmował działania naprawcze w celu eliminacji stwierdzonych nieprawidłowości.

Nadzór nad funkcjonowaniem procesu utrzymaniowego opierał się także na analizie ujawnianych wad systemowych, np. postępowanie po ujawnieniu uszkodzenia ramy wózka pojazdu SA134-011 – jako działanie naprawcze Spółka zastosowała zalecenie w postaci wykonywania cyklicznej weryfikacji stanu technicznego ram wózków typu 37AN oraz pochodnych z użyciem preparatów penetrujących, opracowała instrukcję wykonywania wymienionych oględzin oraz wdrożyła zmianę konstrukcyjną wózka.

Podstawą wykonywania napraw czwartego poziomu utrzymania P4 w latach 2016-2017 był zatwierdzony przez Członka Zarządu – Dyrektora ds. Techniczno-Eksploatacyjnych plan napraw na dany rok. [...] ⁵

W 2017 r. Spółka realizowała również program modernizacji i zakupu taboru obejmujący:

- naprawy P5 czterech wagonów pasażerskich typu 120A (zakończono jedną naprawę realizowaną w PRST Chojnice),
- naprawy P5 z modernizacją 36 elektrycznych zespołów trakcyjnych (wykonawca

⁵ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie napraw planowanych i wykonanych przez przedsiębiorcę. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

- Konsorcjum w składzie: ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A. i PESA Bydgoszcz S.A. – naprawy w toku, planowane zakończenie w II kwartale 2018 r.),
- zakup pięciu spalinowych zespołów trakcyjnych (PESA Bydgoszcz S.A. – zrealizowano dostawy pięciu szt.),
- zakup trzech ezt (Newag S.A., przewidziane dostawy do końca IV kwartału),
- zakup czterech ezt (PESA Bydgoszcz S.A., przewidziane dostawy do końca IV kwartału),
- naprawę P5 z modernizacją pięciu ezt ED72 (z opcją na modernizację dodatkowych siedmiu ezt – postępowanie w toku, dnia 31 maja 2017 r. zostały otwarte oferty).

Audyty i kontrole przyjęte w planach na lata 2016-2017 były poprzedzone analizą ryzyka. Nadzór nad ryzykami zidentyfikowanymi w Spółce sprawowany był zgodnie z procedurą nr 411 SMS *Procedura zarządzania ryzykiem w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej*. Procedura obejmowała identyfikację zagrożeń (poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz innych potencjalnych niebezpiecznych zagrożeń, w tym dotyczących utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych), okresowe szacowanie i ocenę ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej przez Przewoźnika oraz określenie działań prowadzących do minimalizacji ryzyka do poziomu akceptowalnego. Wyniki oceny ryzyka eksploatacyjnego stały się jedną ze składowych opracowanego planu audytu i kontroli wewnętrznej, zgodnie z zapisami procedury nr 411 SMS pkt. 5.2.6. (zmiana nr 10 do SMS). Wyniki wyceny i oceny ryzyka za I-III kwartał 2016 r. zostały wykorzystane m.in. jako dane wejściowe do opracowania programu poprawy bezpieczeństwa na 2017 r. oraz jako informacje wspomagające proces planowania audytu i kontroli wewnętrznych.

W 2016 r. w każdej jednostce wykonawczej Spółki realizującej przewozy audytowano wybrane procesy Procesu Głównego (realizacja procesu przewozowego) i podsystemu nr 1 (utrzymanie pojazdów kolejowych). Przeprowadzono również audyty u właścicieli procesów wg kompetencji. Łącznie w 2016 r. przeprowadzono: 16 audytów dotyczących eksploatacji pojazdów kolejowych i 16 audytów dotyczących utrzymania taboru (poziom I) oraz 38 audytów dotyczących eksploatacji i 28 audytów dotyczących utrzymania taboru (poziom II) – zgodnie ze specyfiką działalności komórek organizacyjnych jednostek wykonawczych. Audyty pozaplanowe były wykonane w 2016 r. dwa razy.

Kontrole planowe zostały zaplanowane i ujęte w sporządzonym Harmonogramie kontroli na rok 2016. Kontrole doraźne dotyczące tematyki związanej z SMS w liczbie 55 wykonywane były w 2016 r. na polecenie Członka Zarządu ds. Techniczno-Exploatacyjnych, Dyrektora Pionu Techniczno-Exploatacyjnego. Przyczyną wydania poleceń wykonania kontroli doraźnych było stwierdzenie w wyniku kontroli planowych oraz kontroli zewnętrznych (głównie kontroli UTK) często powtarzających się nieprawidłowości. Celem kontroli doraźnych było sprawdzenie, czy podobne nieprawidłowości występują także w innych jednostkach wykonawczych oraz wypracowanie mechanizmów umożliwiających wyeliminowanie nieprawidłowości. W 2017 r. (do dnia 30 kwietnia) kontrole planowe zostały przeprowadzone zgodnie z Harmonogramem kontroli I-go poziomu (Centrala Spółki) na rok 2017.

W 2016 r. Biuro Bezpieczeństwa i Jakości Przewozów przeprowadziło 74 kontrole, w tym 15 kontroli planowych (kontrola wszystkich jednostek wykonawczych), 55 kontroli doraźnych i cztery jazdy kontrolne pociągów okazjonalnych, uruchomionych z okazji odbywających się w Krakowie Światowych Dni Młodzieży.

(dowód: akta kontroli str. 28-85, 329)

W 2016 r. UTK wykonał u Przewoźnika w obszarze bezpieczeństwa przewozów kolejowych 133 kontrole, w trakcie których ujawnionych zostało 256 nieprawidłowości. Liczba ta uległa nieznacznemu zmniejszeniu w stosunku do roku poprzedniego, w którym wykonano 139 kontroli i stwierdzono 265 nieprawidłowości (nastąpił spadek o blisko 1,5 punktu procentowego liczby ujawnionych nieprawidłowości w stosunku do liczby przeprowadzonych kontroli).

(dowód: akta kontroli str. 196-214)

Najczęściej poddawane kontrolom UTK były następujące komórki organizacyjne (Oddziały Spółki): w Krakowie – 27 kontroli, w Lublinie, Poznaniu i Łodzi – po 16 oraz we Wrocławiu i Gdyni, odpowiednio 14 i 12 kontroli. Z najmniejszą częstotliwością kontrolowane były Oddziały Spółki: w Rzeszowie – jedna kontrola, w Kielcach i w Zielonej Górze – po trzy kontrole oraz w Centrali Spółki – dwie kontrole; w ZNT w Kruszewcu UTK w 2016 r. nie przeprowadzał kontroli.

Największą liczbę uchybień stwierdzono w następujących Oddziałach:

- Opole – 54 stwierdzone uchybienia przy ośmiu kontrolach,
- Kraków – 46 stwierdzonych uchybień przy 27 kontrolach,
- Gdynia – 32 stwierdzone uchybienia przy 12 kontrolach,
- Poznań – 25 stwierdzonych uchybień przy 16 kontrolach,
- Wrocław – 17 stwierdzonych uchybień przy 14 kontrolach,
- Centrala Spółki – 12 stwierdzonych uchybień przy dwóch kontrolach.

Najmniejszą liczbę uchybień stwierdzono w takich jednostkach, jak Oddziały Spółki w Lublinie i w Łodzi (w 16 kontrolach przeprowadzonych w każdej z tych jednostek zostało ujawnionych po 13 uchybień) oraz Oddział w Szczecinie, gdzie w wyniku dziewięciu kontroli stwierdzono siedem uchybień.

W komórkach organizacyjnych legitymujących się największą liczbą stwierdzonych uchybień do najbardziej charakterystycznych należały następujące nieprawidłowości:

Centrala Spółki:

- brak nadzoru nad przestrzeganiem cykli przeglądowo-naprawczych pojazdów kolejowych, wynikających z Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU),
- niespójność i niekompletność wymagań dokumentacji systemowej w zakresie procesu utrzymania pojazdów kolejowych,
- brak nadzoru nad zgodnym z wymaganiami dokumentowaniem czynności diagnostyczno-pomiarowych pojazdów kolejowych, dopuszczanie do eksploatacji pojazdów kolejowych po czynnościach utrzymaniowych bez sporządzonej zgodnie z wymaganiami dokumentacji diagnostyczno-pomiarowej oraz z parametrami technicznymi niemieszczącymi się w dopuszczalnych tolerancjach.

Oddział Opole:

- nieposiadanie kompletnej dokumentacji technicznej związanej z procesem utrzymania pojazdów kolejowych,
- nieprzestrzeganie wymagań dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych w zakresie terminowości wykonywania ich czynności utrzymaniowych,
- dopuszczanie do eksploatacji pojazdów kolejowych po czynnościach utrzymaniowych w oparciu o dokumentację diagnostyczno-pomiarową niespełniającą wymagań DSU pojazdów kolejowych,
- niezapewnienie zgodności procesu utrzymania z wymaganiami wynikającymi z DSU – nieprzestrzeganie cykli,
- nieprawidłowe utrzymanie pojazdów kolejowych, uszkodzona linka uziemiająca w pojeździe.

Oddział Kraków:

- przekroczenie resursu w wykonaniu przeglądu P-1 dla Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego (EZT),
- eksploatacja pojazdu EZT z:
 - ✓ uszkodzonym mechanizmem otwierania/zamykania okna,
 - ✓ niesprawnymi urządzeniami ogrzewania w części pojazdu,
- eksploatacja pojazdu EZT z niesprawnym:
 - ✓ skrzydłem w drzwiach bocznych,
 - ✓ zamknięciem pokrywy mechanizmu otwierania w drzwiach bocznych,
 - ✓ uchwytem drzwi międzyczłonowych,
- eksploatacja pojazdu EZT z uszkodzonym:
 - ✓ skrzydłem drzwi bocznych pojazdu,
 - ✓ mechanizmem otwierania/zamykania drzwi między członami pojazdu,
 - ✓ siedziskiem fotela pasażera,
- eksploatacja pojazdu EZT z uszkodzonym mechanizmem otwierania / zamykania okna (siedem okien),
- eksploatacja pojazdu EZT z uszkodzonymi drzwiami bocznymi,
- eksploatacja pojazdu EZT z niesprawnym skrzydłem w drzwiach bocznych (pięć szt. drzwi),
- eksploatacja pojazdu EZT ze schodzącą wstawką z powierzchni tocznej koła,
- wypełnienie karty próby hamulca w dniu 21 lipca 2016 r. dla pojazdu EZT przed zakończeniem mających odbyć się prób działania układu hamulcowego i urządzeń pneumatycznych.

Oddział Gdynia:

- eksploatacja pojazdów kolejowych w ruchu pasażerskim bez tablic kierunkowych wewnętrznych i zewnętrznych,
- eksploatacja wagonu pasażerskiego:
 - ✓ z niesprawnymi drzwiami bocznymi - brak 1 szt. klamki,
 - ✓ z niesprawnym zamkiem drzwi szafy urządzeń elektrycznych,
 - ✓ bez gaśnic ppoż.,
 - ✓ bez młotków bezpieczeństwa,
- eksploatacja pojazdu spalinowego z nieszczelnym pokryciem dachu – ciekąca woda,
- nieterminowe składanie oświadczeń o niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

Oddział Poznań:

- eksploatacja pojazdów kolejowych z niesprawną blokadą otwarcia drzwi bocznych podczas jazdy i niesprawnymi drzwiami czołowymi,
- eksploatacja EZT z uszkodzonymi drzwiami wejściowymi,
- eksploatacja EZT z niezaplombowanym mechanizmem do awaryjnego otwierania drzwi oraz stłuczonym lusterkim,
- utrzymanie pojazdów 6 EZT niezgodnie z DSU – przekroczone resursy km i czasookres,
- brak właściwych procedur regulujących kompetencje pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z utrzymaniem pojazdów.

Oddział Wrocław:

- prowadzenie rejestrów pojazdów kolejowych niezgodnie z obowiązującymi przepisami,

- dokonywanie zapisów w „Książce pokładowej pojazdu z napędem” EZT w sposób nierzetelny i nieodzwierciedlający rzeczywistej eksploatacji pojazdu – stwierdzono, że w badanym okresie pojazd znajdował się w naprawie bieżącej, a System „Alicja” wykazywał eksploatację pojazdu,
- nieczytelne tabliczki znamionowe umieszczone na nadwoziu pojazdu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 196-214, 333-335)

Zestawienie najczęściej występujących (powtarzających się) nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli wykonanych przez UTK w 2016 r. oraz wybranych istotnych nieprawidłowości incydentalnych zawiera tabela nr 1.[...] ⁶

Ujawnione w 2016 r. przez UTK uchybienia zostały usunięte przez Przewoźnika po otrzymaniu protokołów z kontroli i wystąpień pokontrolnych, za wyjątkiem dwóch wniosków, które były w trakcie realizacji podczas kontroli NIK. Stwierdzone przez UTK nieprawidłowości, które nie zostały usunięte w całości, dotyczyły spełnienia wymogów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych⁷ w zakresie:

- dostosowania rejestru do wymogów rozporządzenia – nieprawidłowość była w trakcie eliminacji i nie wskazano terminu zakończenia,
- oznakowania pociągów tablicami kierunkowymi (tabor stary) – nieprawidłowość była systematycznie eliminowana podczas modernizacji taboru (tablice elektroniczne).

W okresie objętym kontrolą inne organy nie przeprowadzały kontroli w zakresie bezpieczeństwa przewozów kolejowych w Spółce.

(dowód: akta kontroli str. 196-214, 325-326, 333-335)

Zidentyfikowane niezgodności i spostrzeżenia w zakresie utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych z poziomu I podlegały rejestracji w Rejestrach niezgodności i spostrzeżeń. Zgodnie z procedurą nr 411 SMS do Rejestru zagrożeń wpisywane były zagrożenia, zidentyfikowane w Spółce (w tym m.in. na podstawie analizy wyników audytów i kontroli) w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej. W Rejestrze Przewoźnik zamieszczał informacje nt. pochodzenia zagrożenia (źródła zagrożenia – audyty i kontrole) oraz sprawowanego nadzoru właścicielskiego. Do rejestru wprowadzane były również zagrożenia ujawnione w działalności Spółki przez UTK i brane pod uwagę przy wypracowaniu działań, których celem była „minimalizacja poziomu ryzyka”. Wyniki kontroli UTK opisane zostały w *Sprawozdaniu z wyceny i oceny ryzyka w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej za 2016 rok*.

W sytuacjach tolerowanego lub nieakceptowalnego poziomu ryzyka podejmowane były działania zapobiegawcze, bądź korygujące.

Zagrożenia zidentyfikowane m.in. na podstawie wyników kontroli lub audytów za 2016 r. (w tym nieprawidłowości ujawnione w zakresie utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych), wpisano do Rejestru zagrożeń za 2016 r. - „Ryzyko własne”. Wypracowane przez Zespół Interdyscyplinarny działania, które Spółka podjęła w celu minimalizacji poziomu ryzyka w przedmiotowym zakresie, zostały opisane w *Sprawozdaniu z wyceny i oceny ryzyka w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej za 2016 rok*. Sprawozdania z wyceny i oceny ryzyka oraz rejestry

⁶ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie zestawienia nieprawidłowości. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

⁷ Dz. U. poz. 211, ze zm., dalej: rozporządzenie ws. sposobu oznakowania pojazdów kolejowych.

zagrożeń udostępnione zostały dla komórek organizacyjnych oraz jednostek wykonawczych na wewnętrznej stronie internetowej Spółki zgodnie z procedurą nr 411 SMS.

Porównanie w zakresie liczby i skutków zdarzeń, wydarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych związanych z usterkami taboru w latach 2015 i 2016 wskazywało, że liczby te utrzymują się na podobnym poziomie, natomiast koszty napraw związanych z odtworzeniem pojazdów zmalały o przeszło 50%, a w pierwszym półroczu 2017 r. nastąpiła również tendencja malejąca.

Spółka monitorowała wpływ stanu technicznego pojazdów kolejowych na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez realizację procesu utrzymania posiadanego taboru zgodnie z posiadaną i zatwierdzoną przez Prezesa UTK Dokumentacją Systemu Utrzymania dla danego typu taboru wraz z Dokumentacją Techniczno-Ruchową i Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru oraz regulacjami wewnętrznymi, m.in. Instrukcją o utrzymaniu pojazdów kolejowych z napędem Pt-5 oraz Instrukcją o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych Pw-1. Każdy dopuszczony do eksploatacji i wykorzystywany przez Spółkę pojazd do realizacji procesu przewozowego posiadał ważne świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego, wystawione przez Komisarza Odbiorczego Spółki, które oznaczało, że dany pojazd był w pełni sprawny i spełniał wszystkie wymagania, przewidziane przepisami. Ponadto, w jednostkach wykonawczych Spółki w oparciu o wewnętrzne regulacje prowadzone były zestawienia istotnych usterek i awarii eksploatowanego taboru, które podlegały ciągłej analizie. W przypadku poważnych lub powtarzających się usterek, jednostki podejmowały stosowne działania korygujące we własnym zakresie lub przy udziale Centrali Spółki.

Przewoźnik na etapie eksploatacji pojazdów kolejowych sprawdzał ich stan techniczny – rewident taboru, drużyna konduktorska, drużyna trakcyjna w trakcie przyjęcia lub wyprawiania pojazdu przeprowadzali oględziny techniczne, wzrokowe i słuchowe, sprawdzali w książce pokładowej pojazdu z napędem ważność przeglądów okresowych oraz potwierdzenie usunięcia zgłoszonych wcześniej usterek. Ponadto jednostki wykonawcze Spółki realizowały jazdy kontrolne i jazdy instruktażowe oraz przeprowadzały analizy protokołów ustaleń końcowych ze zdarzeń, sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i wydarzeń.

Poza sprawowaniem nadzoru i wykonywaniem czynności utrzymaniowych wynikających z zapisów dokumentacji systemu utrzymania i regulacji wewnętrznych, w Spółce realizowane były planowe i pozaplanowe kontrole dzienne i nocne wynikające z funkcjonującego SMS. Do monitorowania poziomu bezpieczeństwa realizowanych przewozów służyła również prowadzona przez Przewoźnika statystyka usterek eksploatowanych pojazdów kolejowych.[...]» Prowadzona statystyka stanowiła wkład do przeprowadzanych wycen ryzyka w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej, zgodnie z kartą procesu nr 41 SMS *Zarządzanie ryzykiem w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej*.

W ramach SMS (procedura nr 411 pn. *Procedura zarządzania ryzykiem w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej*) prowadzony był Rejestr zagrożeń, do którego wpisywane były m.in. zagrożenia dotyczące uszkodzenia lub złego stanu technicznego pojazdu, jak również zagrożenia będące konsekwencją uszkodzenia taboru podczas przejazdu pociągu. Przedmiotowe zagrożenia wpisywane były

⁸ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie Sposobu prezentacji danych statystycznych. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

do Rejestru na podstawie danych wynikających m.in. ze statystyki zdarzeń i wydarzeń oraz informacji z Biura Utrzymania Taboru, danych z raportów eksploatacyjnych oraz wyników kontroli i audytów, jak również ze skarg podróżnych.

W celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz właściwego nadzoru nad poziomem ryzyka, Przewoźnik dokonywał dwa razy do roku wyceny i oceny ryzyka z tytułu prowadzonej działalności eksploatacyjnej oraz sporządzał sprawozdania z wyników wyceny i oceny ryzyka, zawierające zidentyfikowane (doraźne) środki bezpieczeństwa.[...] ⁹

Pracownicy Oddziałów codziennie uzupełniali zakładkę „Stany taboru” przy każdym pojeździe będącym na ilostanie Spółki. Powyższe umożliwia wgląd do historii stanów taboru, przeglądów, napraw itp. Tworzone były raporty:

- dobowej sytuacji taboru trakcyjnego (zestawienie ilościowe z podziałem na serie pojazdów i jednostki wykonawcze Spółki wraz z określeniem stanu taboru – zdrowe, chore, skreślone),
- dobowej sytuacji taboru wagonowego (zestawienie ilościowe z podziałem na serie pojazdów i jednostki wykonawcze Spółki wraz z określeniem stanu taboru – zdrowe, chore, skreślone),
- sytuacji taboru wyłączonego z eksploatacji (zestawienie ilościowe z podziałem na jednostki wykonawcze Spółki i powód wyłączenia).

Pion dyspozytorski w oddziałach oraz w Centrali Spółki, na bieżąco monitorował stan techniczny eksploatowanych pojazdów kolejowych. Wszelkie odstępstwa w postaci usterek (napraw, defektów), nieplanowych zmian obiegów, były śledzone na bieżąco. Sytuacja o wydarzeniach była przekazywana do merytorycznych biur Centrali w formie dobowego raportu eksploatacyjnego z powstałych zakłóceń na sieci oraz zarządcy infrastruktury. W zakresie informacji o zagrożeniach i zdarzeniach Dyspozytura Główna Spółki przekazywała dwukrotnie (co 12 godzin) w ciągu doby meldunek do Centrum Zarządzania Przewozami PKP PLK za pomocą poczty elektronicznej.

Dyspozytura Główna Spółki przekazywała do PKBWK pocztą elektroniczną dobowe raporty w sprawie przeglądów wózków w autobusach szynowych. Informacje o zagrożeniach i wydarzeniach przekazywane były również do Policji w przypadku zgłoszenia przejazdu grup o podwyższonym ryzyku, np. kibiców. W zależności od odległości przewozu zgłoszenie było kierowane do Komendy Głównej (przejazd przez co najmniej trzy województwa) lub do komend wojewódzkich.

Przekazywanie informacji o zaistniałych na liniach kolejowych zdarzeniach, następowało w sposób określony w karcie procesu nr 53 - Zarządzanie zdarzeniami (poważnymi wypadkami, wypadkami, sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi oraz wydarzeniami) i ich raportowania, na podstawie której Oddziały Spółki dokonywały powiadomień wg określonego rozdzielnika. Zawiadomienie zarządcy o wszelkich innych zagrożeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego następowało:

- bezpośrednio przez pracowników realizujących proces przewozowy (maszynista - dyżurny ruchu),
- bezpośrednio z jednostek wykonawczych w postaci wystąpienia, po stwierdzeniu zagrożenia,
- po wycenie ryzyka eksploatacyjnego, gdy w konkretnej grupie znalazło się ono poza obszarem akceptowalności.

⁹ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie sposobu monitoringu. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2017 r. flota Spółki liczyła 925 pojazdów, których stan techniczny został sklasyfikowany w trzystopniowej skali:

- zły – brak ważnego świadectwa sprawności technicznej,
- dobry – posiadające aktualne świadectwo sprawności technicznej,
- bardzo dobry – pojazdy nowe lub po wykonaniu modernizacji.

[...] ¹⁰

Szczegółowym badaniem objęto funkcjonowanie systemu SMS i działania nadzorcze podejmowane przez Przewoźnika w latach 2016-2017 (I półrocze) w stosunku do trzech komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów, tj.: Zakładu Napraw Taboru z siedzibą w Kruszewcu (Idzikowice), Punktu Utrzymania Taboru (PUT) w Krzyżu Wielkopolskim i Sekcji Utrzymania Taboru w Toruniu. W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że ww. obiekty spełniały kryteria w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa dla napraw i utrzymania taboru w należyтым stanie technicznym. Wyposażenie PUT, stosowane techniki i technologie oraz kompetencje pracowników były zgodne z treścią zapisów procesów SMS i obowiązujących w Spółce regulacji wewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 28-85, 148-195, 329-330)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Nieaktualne zapisy w części opisowej SMS dotyczące:

- struktury zarządzania – pkt 1.4 – nie została ujęta reorganizacja Centrali Spółki,
- charakterystyki posiadanych pojazdów kolejowych – pkt 1.5 – opisany został wagon 111A, którego Przewoźnik nie posiada.

2. Nieaktualny schemat organizacyjny Centrali Spółki stanowiący załącznik 14 do SMS.

(dowód: akta kontroli str. 28-85, 329)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zdaniem NIK, okresowe przeglądy zapisów SMS powinny zapewnić rzetelną aktualizację tego systemu.

1.2. Sprawowanie nadzoru nad wypełnianiem zadań w zakresie diagnostyki pojazdów kolejowych i oceny ich stanu techniczno-eksploatacyjnego

Opis stanu
faktycznego

Przewoźnik sprawował w sposób rzetelny nadzór nad utrzymaniem pojazdów kolejowych we właściwym stanie technicznym, m.in. w drodze przeprowadzania badań diagnostycznych we własnych punktach utrzymania taboru. Badania diagnostyczne wykonywane były przez pracowników punktów utrzymania taboru, przy wykorzystaniu zalegalizowanych przyrządów pomiarowych i urządzeń technicznych, zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania, Dokumentacją Techniczno-Ruchową i Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru dla danego typu pojazdów kolejowych, na których utrzymanie jednostka wykonawcza Spółki posiada stosowne Świadectwo Zgodności. Stały nadzór nad prawidłowością realizowanych przeglądów był sprawowany przez naczelników sekcji i ich zastępców, mistrzów, instruktorów oraz kontrolerów ds. taboru zatrudnionych w danym punkcie utrzymania. W przypadku braku uprawnień lub certyfikacji

¹⁰ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie stanu technicznego pojazdów przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

pracowników punktu utrzymania taboru do wykonania badań dozorowych, diagnostycznych lub konserwacji i legalizacji urządzeń, usługa była zlecana firmom zewnętrznym (np. zbiorniki sprężonego powietrza, generatory SHP i CA, instalacja gaśnicza). W przypadku usług utrzymania taboru wykonywanych przez podmioty zewnętrzne na podstawie zawartych umów na wykonanie przeglądów lub napraw taboru Spółki, nadzór nad ich prawidłowym przebiegiem i spełnieniem wymagań sprawowali Komisarze Odbiorczy Spółki.

Zarząd Spółki sprawował nadzór nad realizacją zadań przez właściwe jednostki i komórki organizacyjne w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w szczególności z zakresu dokonywania przeglądów okresowych i badań technicznych, w tym poprzez realizację kontroli na podstawie procedury nr 341 i realizację audytów na podstawie procedury nr 321.

W latach 2012-2017 Spółka nie przeprowadzała dodatkowych analiz techniczno-eksploatacyjnych pojazdów kolejowych. Przewoźnik uznał, że realizacja procesu utrzymania pojazdów kolejowych zgodnie z posiadaną i zatwierdzoną przez Prezesa UTK Dokumentacją Systemu Utrzymania dla danego typu taboru wraz z Dokumentacją Techniczno-Ruchową i Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru oraz regulacjami wewnętrznymi, m.in. Instrukcją o utrzymaniu pojazdów kolejowych z napędem Pt-5 oraz Instrukcją o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych Pw-1, pozwalała na utrzymanie pojazdów w pełnej sprawności techniczno-eksploatacyjnej oraz cykliczną analizę ich stanu. W trakcie wykonywanych przeglądów wynikających z cyklu przeglądowo-naprawczego dla danego typu pojazdów sprawdzany był m.in. stan techniczny i stopień zużycia podzespołów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a konieczne naprawy były wykonywane na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 28-85, 329-330)

W celu weryfikacji funkcjonowania ww. procedur przeprowadzono, przy współudziale przedstawicieli Spółki, oględziny składów pociągów podczas jazdy. Szczegółowym badaniem objęto siedem wybranych losowo składów pociągów zestawionych z EZT. Pojazdy spełniały kryteria bezpiecznej eksploatacji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i utrzymania w należyтым stanie technicznym.

(dowód: akta kontroli str. 106-147, 333)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W dwóch spośród siedmiu poddanych oględzinom składów pociągów stwierdzono brak tablic kierunkowych zewnętrznych (niesprawne wyświetlacze elektroniczne – „ciemne”), tj.:
 - w dniu 25 maja 2017 r., pociąg nr 51330 relacji Toruń Główny – Łódź Kaliska człon końcowy PL – PREG nr 94512122831-2,
 - w dniu 26 maja 2017 r., pociąg nr 10650 relacji Kutno – Skierniewice człon środkowy PL – PREG nr 94512122731-4.
2. W dwóch spośród siedmiu poddanych oględzinom składów stwierdzono niesprawne funkcjonowanie urządzeń przeznaczonych do monitoringu (monitory w kabinach maszynistów – „ciemne”), tj.:
 - w dniu 25 maja 2017 r., pociąg nr 15317 relacji Kutno – Toruń Główny,
 - w dniu 26 maja 2017 r., pociąg nr 10650 relacji Kutno – Skierniewice.

(dowód: akta kontroli str. 106-147, 333)

Powyższe stanowi naruszenie Kryterium L.2 załącznika II rozporządzenia Komisji Europejskiej (UE) Nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody

oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa¹¹, § 23 ust. 1 rozporządzenia ws. sposobu oznakowania pojazdów kolejowych oraz działania nr 4 Karty Procesu nr A02 SMS Przewoźnika. Przyczyną stwierdzonych nieprawidłowości były nierzetelnie wykonywane przeglądy i oględziny pojazdów pod względem diagnozy urządzeń bezpieczeństwa i komfortu podróży.

1.3. Działania związane z zapewnieniem wyposażenia wagonów w środki techniczne służące bezpieczeństwu podróżnych i obsłudze osób o ograniczonej zdolności poruszania

Opis stanu faktycznego

Przewoźnik posiadał 371 pojazdów (na ogólną liczbę 925 eksploatowanych) wyposażonych w środki techniczne służące obsłudze osób o ograniczonej zdolności poruszania. Wśród nich najmniej liczną grupę stanowiły wagony pasażerskie – pięć (spośród 78), kolejną autobusy szynowe – 121 (spośród 129), a także 245 elektrycznych zespołów trakcyjnych (na ogólną liczbę 673 posiadanych ezt). Spółka podejmowała działania mające na celu podniesienie jakości świadczonych usług, zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych oraz komfortu podróży.

Realizacja przeglądów poziomu utrzymania P4 elektrycznych zespołów trakcyjnych odbywała się na podstawie rocznego planu napraw na 2017 r. Podczas tych przeglądów pojazdy zostały dodatkowo wyposażone w następujące urządzenia i mechanizmy: blokada drzwi wejściowych, systemy informacji pasażerskiej, sygnalizacje otwarcia drzwi.

Spółka w ramach prowadzonych działań restrukturyzacyjnych nabywała nowoczesne pojazdy kolejowe oraz modernizowała posiadany tabor. Działania te miały na celu m.in.: dostosowanie pociągów do przewozu osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz wyposażenie wagonów w blokady i sygnalizację otwarcia drzwi wejściowych, system klimatyzacji, interkom, czujniki dymu, monitoring, systemy informacji pasażerskiej itp. udogodnienia mające wpływ na poprawę jakości przewozów pasażerskich.

Ponadto, Spółka w I kwartale 2017 r. dokonała zakupu i montażu 15 szt. defibrylatorów AED ze środków pochodzących z funduszu prewencyjnego Grupy PZU, Na dzień 30 czerwca 2017 r. Przewoźnik posiadał 20 takich urządzeń, a wszystkie zainstalowane były w pojazdach kolejowych (na 15 spośród 673 ezt oraz w pięciu spośród 129 autobusów szynowych).

Członek Zarządu, Dyrektor ds. Techniczno-Eksploatacyjnych poinformował, że w latach 2015- 2017 (do 30 czerwca), podczas wykonywanych napraw P5, na czterech wagonach typu 120A zamontowane zostały blokady klamek uniemożliwiające otwarcie drzwi podczas jazdy pojazdu. Ponadto dwa wagony, które były na dzień kontroli w trakcie naprawy P5 – (według deklaracji Przewoźnika), po zakończeniu naprawy mają być doposażone w takie zabezpieczenie. Wagonów tego typu podczas wykonywanych napraw nie wyposażano w środki do obsługi osób o ograniczonej zdolności ruchowej, jak też nie były wyposażane w urządzenia sygnalizacji otwartości drzwi z uwagi na fakt, że sygnalizatory takie montuje się w kabinach maszynisty pojazdów.

[...] ¹²

Zasady współpracy Przewoźnika z zarządcami infrastruktury i innymi podmiotami określała procedura organizacji obsługi osób niepełnosprawnych i osób

¹¹ Dz. Urz. UE.L z dnia 10 grudnia 2010 r. Nr 326, poz. 11.

¹² Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie stanu technicznego wagonów. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

o ograniczonej sprawności ruchowej Systemu Zarządzania Jakością (procedura nr J01), na podstawie której opracowane były przez jednostki wykonawcze regulaminy obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczone sprawności ruchowej. Informacje na temat dostępności infrastruktury kolejowej, w tym peronów, określa załącznik do ww. regulaminów, w którym podany był adres dostępu do strony internetowej zarządców infrastruktury za pośrednictwem adresu: www.pol.regio.pl.

Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podróżnych odbywała się operatywnie w ramach współpracy dyspozytur danego szczebla. W przypadku przejazdu osoby niepełnosprawnej w pociągach więcej niż jednego przewoźnika koordynacja przewozu prowadzona była przez Centrum Wsparcia Klienta PKP PLK, przy współudziale Dyspozytury Przewoźnika. Przy lokowaniu osób niepełnosprawnych do i z pociągu Spółka współpracowała także ze Strażą Ochrony Kolei, o ile zgłoszenie przejazdu odbyło się z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. Korzystanie z urządzeń technicznych służących do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poruszania się, zamontowanych w obrębie dworców i peronów, odbywało się na zasadach ogólnodostępnych.

(dowód: akta kontroli str. 28-85 i 241-309)

Ustalone
nieprawidłowości

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

W kontrolowanym okresie działalności Przewoźnik eksploatował osiem wagonów typu BHP, które nie posiadały zabezpieczeń drzwi wejściowych przed otwarciem podczas jazdy, a także nie wyposażył tych wagonów w inne urządzenia bezpieczeństwa i komfortu podróżnych. Inne wagony nieposiadające takich urządzeń (typu 120A) zostały wyłączone z eksploatacji. Wagony typu BHP stanowiły ponad 10% floty 78 posiadanych przez Spółkę wagonów typu pasażerskiego.

(dowód: akta kontroli str. 28-85 i 241-309)

Powyższe stanowiło naruszenie art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹³ oraz art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym¹⁴.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, iż przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości, która mogła stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów, była niewystarczająca identyfikacja ryzyk przy planowaniu napraw tych wagonów.

Ocena częściowa

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

¹³ Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, ze zm.

¹⁴ Dz. U. UE nr 1371/2007 z dn. 3 grudnia 2007 r.

2. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad posiadaniem wymaganych kwalifikacji zawodowych oraz wypełnianiem obowiązków służbowych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (brk) przez pracowników obsługujących pociągi i pasażerów

2.1. Sprawowanie nadzoru nad spełnianiem właściwych kwalifikacji zawodowych przez pracowników obsługujących pociągi i pasażerów

Opis stanu faktycznego

Przewoźnik posiadał przepisy wewnętrzne regulujące zasady zatrudniania pracowników wchodzących w skład drużyn trakcyjnych i drużyn konduktorskich¹⁵.

Analiza kwalifikacji zawodowych 13 losowo wybranych pracowników (pracownicy drużyn pociągowych ze składów objętych oględzinami – siedmiu maszynistów i sześciu kierowników pociągu), wykazała, że osoby te uzyskały określone procedurami kwalifikacje, pozwalające na zatrudnienie ich na stanowiskach związanych z obsługą pociągów i pasażerów. Wszystkie osoby zatrudnione na stanowisku maszynisty oraz kierownika pociągu uzyskały wymagane kwalifikacje w wyniku ukończenia kursów określonych procedurami wewnętrznymi. Przewoźnik prowadził prawidłowo analizy dotyczące kwalifikacji zatrudnionych pracowników.

Spółka określiła i realizowała zasady obowiązkowych badań lekarskich pracowników obsługujących pociągi i pasażerów oraz prowadzenia przez właściwe komórki organizacyjne nadzoru w tym zakresie poprzez przywołane w ww. przepisach regulacje prawne, m. in. rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy¹⁶. Nadzór nad sprawami dotyczącymi obowiązkowych badań lekarskich pracowników obsługujących pociągi i pasażerów prowadzony był bezpośrednio przez komórki pracownicze w oddziałach Spółki oraz przez specjalistów ds. BHP.

(dowód: akta kontroli str. 106-147, 241-309, 329)

Przewoźnik organizował dla pracowników obsługujących pociągi i pasażerów szkolenia zawodowe w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa przewozów kolejowych [...]¹⁷ W szczególności prowadzone szkolenia dotyczyły zakresu:

- czynności ratunkowych (w tym reanimacji) pasażerów, potrzebujących niezwłocznego udzielenia pomocy podczas ruchu pociągu (szkolenie realizowane w ramach okresowych szkoleń bhp w wymiarze 1 godziny);
- postępowania w przypadku działań przestępczych lub chuligańskich (związanych m.in. z: napaścią na pasażera, kradzieżą, ustawieniem przeszkody na torach, obrzuceniem pociągu kamieniami lub dewastacją wagonu) lub wystąpieniem zagrożeń o charakterze terrorystycznym (związanych m.in. z: zagrożeniem życia

¹⁵ „Pa-4 Instrukcja nabywania i utrzymania kwalifikacji zawodowych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe” oraz karta procesu SMS:

- nr 21 - Nabywanie kwalifikacji przez pracownika do zatrudnienia na stanowiskach:
 - ✓ bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdu kolejowego,
 - ✓ pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- nr A21 - Nabywanie kwalifikacji w zakresie uzyskania licencji i świadectwa uzupełniającego maszynisty.

¹⁶ Dz. U. z 2016 r. poz. 2067.

¹⁷ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie stanu zatrudnienia u przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

- i zdrowia pasażerów przez terrorystę, znalezieniem w pociągu bagażu lub przedmiotu mogącego zawierać materiały wybuchowe, gazy trujące itp.);
- niezbędnych działań w przypadku stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia możliwością wystąpienia wypadku kolejowego, związanego z poruszaniem się pociągu po niewłaściwym torze, rozerwaniem się pociągu, awarią hamulców lub innych urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu, pożaru itp.

(dowód: akta kontroli str. 241-309)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

2.2. Sprawowanie nadzoru nad wypełnianiem obowiązków służbowych związanych z brk przez pracowników obsługujących pociągi i pasażerów

Opis stanu
faktycznego

W Spółce przestrzegane były przepisy dotyczące czasu pracy pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z obsługą pociągów i pasażerów oraz prowadzenia przez właściwe komórki organizacyjne nadzoru w tym zakresie.

Oprócz przepisów powszechnie stosowanych, u Przewoźnika obowiązywały postanowienia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) dla pracowników zatrudnionych u pracodawców działających w Spółce, w tym w szczególności regulacje Rozdziału VIII (Czas pracy), dotyczące czasu pracy pracowników zatrudnionych w systemie równoważnego czasu pracy, m.in. pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich. Postanowienia ZUZP określały maksymalny miesięczny wymiar czasu pracy (w przypadku pracowników drużyn trakcyjnych wynoszący 170 godzin/miesiąc – § 42 ust. 2 ZUZP) oraz dopuszczalną liczbę godzin nadliczbowych (zgodnie z art. 151 § 3 Kodeksu pracy – dalej: k.p.).

Czas pracy drużyn pociągowych rejestrowany był w systemie informatycznym RailWays. Dokumentami źródłowymi były Karty pracy drużyn trakcyjnych i drużyn konduktorskich, dane z kart przenoszone były do systemu. System rejestrował elementy czasu pracy w okresie rozliczeniowym, a następnie dane eksportowane były do systemu Płace Kadry, stanowiąc podstawę do naliczenia wynagrodzenia. W systemie RailWays wprowadzone były dane osobowe pracownika, informacja o posiadanych kwalifikacjach, ważności poszczególnych uprawnień (np. autoryzacji na pojazd, znajomość szlaku).

Niektóre kwestie szczegółowe zostały uregulowane także w obowiązujących w oddziałach Spółki (będących pracodawcami w rozumieniu art. 3 k.p.) regulaminach pracy (np. sposób podawania rozkładów czasu pracy do wiadomości pracowników, godziny rozpoczęcia i zakończenia dnia wolnego, długość okresu rozliczeniowego, terminy dni wolnych od pracy, porę nocną).

Spółka określiła i realizowała ograniczenia w zakresie możliwości dodatkowego zatrudnienia u innych przewoźników pracowników obsługujących pociągi i pasażerów, w szczególności maszynistów, w przypadku pracy w pełnym wymiarze godzin dopuszczalnych na danym stanowisku.

Zgodnie z § 10 ZUZP, pracownik w trakcie trwania stosunku pracy nie mógł świadczyć pracy na rzecz podmiotu prowadzącego działalność konkurencyjną wobec pracodawcy, w szczególności na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub na jakiegokolwiek innej podstawie.

Ponadto, zgodnie z art. 22ca ustawy o transporcie kolejowym, maszyniści spełniali obowiązek niezwłocznego poinformowania przewoźnika kolejowego lub zarządcy, na rzecz których świadczyli pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia, o:

- świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, albo
- niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej.

Powyższe oświadczenia były przekazywane przez poszczególne oddziały Spółki do Prezesa UTK.

W Spółce sprawowany był rzetelny nadzór nad przestrzeganiem przez pracowników zakazu przebywania w pracy w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem innych środków odurzających. Szczegółowe regulacje w tym zakresie zawierały regulaminy pracy poszczególnych Oddziałów Spółki, jak również Regulamin pracy Centrali Spółki. Na podstawie Regulaminu pracy Centrali (§ 7 pkt. 3 i 4), stawienie się do pracy po użyciu alkoholu oraz spożywanie alkoholu w miejscu pracy stanowią ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych.

Decyzją Członka Zarządu - Dyrektora ds. Techniczno-Eksploatacyjnych wprowadzono obowiązek kontroli pracowników drużyn pociągowych w zakresie stanu psychofizycznego. Zgodnie z postanowieniami ww. decyzji, w podległych oddziałach Spółki wdrożono odpowiednie zasady kontroli.

Spółka określiła i prawidłowo realizowała zadania związane z przeprowadzeniem oględzin składów pociągów pasażerskich przygotowywanych do jazdy pod względem zabezpieczenia przed działaniami terrorystycznymi, takimi jak umieszczenie w składzie materiałów wybuchowych, gazów trujących itp.

Pracownicy związani z przeprowadzaniem oględzin składów pociągów byli poddawani cyklicznym szkoleniom okresowym z zakresu zagadnień dotyczących postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia terrorystycznego w ramach realizacji tematyki ujętej w Ramowym Programie Doskonalenia Zawodowego.

Postępowanie w razie wydarzeń i wypadków z ludźmi uregulowane zostało zapisami § 12 Instrukcji o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich Pr-1. Ponadto zasady postępowania i alarmowania o niebezpieczeństwach, w tym sytuacjach kryzysowych, Przewoźnik uregulował w SMS kartą procesu nr 71.

W przypadku obsługi imprez masowych stosowane były operatywnie doraźne środki bezpieczeństwa poprzedzone specjalnymi szkoleniami i testowaniem postępowania w sytuacjach kryzysowych, a także dodatkowymi wytycznymi.

Spółka określiła i realizowała, poprzez stosowanie zapisów regulacji wewnętrznych, zasady prowadzenia czynności ratunkowych (w tym reanimacji) pasażerów, potrzebujących niezwłocznego udzielenia pomocy podczas ruchu pociągu.

Zasady postępowania w razie wydarzeń i wypadków z ludźmi, w tym określenie obowiązku udzielenia pierwszej przedmedycznej pomocy przez drużynę konduktorską regulowały postanowienia § 12 ust. 2 Instrukcji o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich Pr-1: „W razie załabnięcia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się w pociągu, pracownik drużyny konduktorskiej, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy przedlekarskiej lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby spowodować wezwanie lekarza”.

Ponadto, Rozdział II Instrukcji dla drużyny pojazdu trakcyjnego Pt-2 zawierał regulacje związane z udzielaniem pierwszej pomocy.

W Spółce przestrzegane były przepisy wewnętrzne dotyczące działania w przypadku bezpośredniego zagrożenia możliwością wystąpienia wypadku

kolejowego oraz postępowania w przypadku działań przestępczych, chuligańskich i terrorystycznych.

W zakresie przeciwdziałania zagrożeniom (w odniesieniu do realizacji procesu przewozowego) System Zarządzania Bezpieczeństwem w karcie procesu nr 03 przywoływał instrukcje stanowiskowe – m.in. instrukcję Pr-1 (Instrukcja o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich), która zawierała rozdział – „Zasady postępowania w razie szczególnych wydarzeń”.

Podobnie Instrukcja dla drużyny pojazdu trakcyjnego Pt- 2 opisywała zasady postępowania w razie nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub po powstaniu zdarzenia.

Zapisy powyższych instrukcji zobowiązywały pracowników do podejmowania wszelkich możliwych działań (np. użycia Radio stop) mających na celu wyeliminowanie zagrożenia albo ograniczenie jego skutków. W przypadku zagrożenia życia lub zdrowia pasażerów, zobowiązywały pracowników do udzielenia pomocy przedmedycznej (o ile wystąpi taka potrzeba), niezwłocznego powiadomienia o takich zdarzeniach właściwych służb (Straż Ochrony Kolei, Policja, Pogotowie Ratunkowe) oraz najbliższego posterunku dyżurnego ruchu. W przypadku konieczności ewakuacji pasażerów, zobowiązywały do podejmowania działań zgodnych z procedurą SMS nr A 031 - Postępowanie podczas zarządzenia przesiadania podróżnych z pociągu do pociągu podczas nieplanowego zatrzymania na szlaku.

W przypadku zagrożenia terrorystycznego, ogólne zasady postępowania określała SMS karta procesu nr 71 „Zasady postępowania i alarmowania o niebezpieczeństwach, w tym w sytuacjach kryzysowych”.

W latach 2016-2017 (I półrocze) Przewoźnik przeprowadzał kontrole w zakresie dotyczącym realizacji przepisów dotyczących obowiązkowych badań lekarskich oraz czasu pracy na stanowiskach związanych z obsługą pociągów i pasażerów zgodnie z przyjętym przez Zarząd Spółki planem kontroli i audytu.

Przeprowadzono kontrole w zakresie:

- przestrzegania trybu i terminów badań lekarskich,
- systemu rejestracji i ewidencji czasu pracy drużyn pociagowych oraz analizy transmisji danych z systemu [...] ¹⁸

W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości Centrala Spółki wystosowała zalecenia pokontrolne do jednostek wykonawczych.

W ramach audytów wewnętrznych Systemów Zarządzania sprawdzano działania związane ze skierowaniem kandydatów ubiegających się o licencję oraz osób ubiegających się o zatrudnienie na stanowisku maszynisty i kierownika pociągu, na wstępne badania profilaktyczne oraz z przeprowadzeniem profilaktycznych badań wstępnych i wystawieniem dokumentu potwierdzającego zdolność zdrowotną przez uprawnionego lekarza medycyny pracy.

W ramach kontroli z I poziomu Systemów Zarządzania sprawdzono terminowość wykonywania badań lekarskich u pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w latach:

- 2016 we wszystkich Oddziałach Spółki,
- 2017 (I półrocze) w PR Poznań, PR Kraków, PR Białystok i PR Bydgoszcz.

¹⁸ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy systemu. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

W wyniku kontroli przeprowadzonych w jednostkach wykonawczych, u których stwierdzono nieprawidłowości, zostały wydane zalecenia dla kierowników komórek organizacyjnych, którzy odpowiadali za nadzór i realizację zadań w procesach.

W ramach audytów wewnętrznych i kontroli z I poziomu Systemów Zarządzania, nie stwierdzono nieprawidłowości w działalności jednostek wykonawczych.

W latach 2016-2017 (I półrocze) Przewoźnik przeprowadzał analizy dotyczące kwalifikacji zatrudnionych pracowników

Kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem pojazdów kolejowych (SMS Podsystem zarządzania kwalifikacjami nr 2) były przedmiotem kontroli wewnętrznych oraz audytów wewnętrznych z poziomu I SMS. Jednostki wykonawcze Spółki prowadziły analizę stanów zatrudnienia pod kątem zapewnienia dostatecznej liczby pracowników do realizacji zleconej pracy eksploatacyjnej.

Nieprawidłowości, dotyczące SMS Podsystem zarządzania kwalifikacjami nr 2, ujawnione w trakcie audytów i kontroli były przekazywane do jednostek wykonawczych celem ich analizy i podejmowania działań doskonalących, tj. działań korygujących i zapobiegawczych.

(dowód: akta kontroli str. 241-309, 329)

Na dzień 30 czerwca 2017 r. Spółka posiadała 20 defibrylatorów AED (urządzeń reanimacyjnych) rozmieszczonych (zamontowanych) w pojazdach kolejowych w pięciu Oddziałach Spółki, tj.: PR Poznań, PR Wrocław, PR Gdynia, PR Olsztyn i PR Łódź. Obiekty Spółki nie były wyposażone w defibrylatory.[...]¹⁹

W niżej wymienionych oddziałach Spółki nie przeprowadzono, w badanym okresie, specjalistycznego szkolenia we wskazanym zakresie: Podlaskim w Białymstoku, Kujawsko-Pomorskim w Bydgoszczy, Świętokrzyskim w Skarżysku Kamiennej, Małopolskim w Krakowie, Lubelskim w Lublinie, Warmińsko-Mazurskim w Olsztynie, Opolskim w Opolu, Wielkopolskim w Poznaniu, Podkarpackim w Rzeszowie, Zachodniopomorskim w Szczecinie, Dolnośląskim we Wrocławiu, Lubuskim w Zielonej Górze.

Zdaniem NIK, z uwagi na posiadanie przez Spółkę defibrylatorów AED, uzasadnione byłoby przeszkolenie szerszej rzeszy pracowników z zasad posługiwania się tym sprzętem oraz odbycie szkoleń specjalistycznych z zakresu udzielania pomocy przedlekarskiej, z czynności ratunkowych (reanimacji).

(dowód: akta kontroli str. 28-69, 241-309, 327)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Spółka stosowała nieaktualną w zakresie procesów, nazewnictwa i zakresów czynności „Instrukcję o sposobie wypełniania i trybie postępowania z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów na kolejach normalnotorowych i szerokotorowych” z 16 grudnia 2002 r., której twórcą i posiadaczem było PKP Cargo S.A. Przyczyną powstania tej nieprawidłowości było nieprzeprowadzenie aktualizacji wskazanej instrukcji Powyższe stanowiło naruszenie art. 17 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 284-303, 329)

Ocena cząstkowa

¹⁹ Na podstawie art. 5 ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2016 r.poz.1764 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie stanu zatrudnienia u przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

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

3. Ochrona pasażerów i przewożonych ładunków przed: napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym

Opis stanu faktycznego

Spółka posiadała przepisy porządkowe, w szczególności określone w § 3 Regulaminu przewozu, który został opracowany zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe²⁰ oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r., w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych²¹. Ponadto Przewoźnik zamieścił w taborze i na dworcach / przystankach osobowych plakaty, które zawierały najważniejsze, praktyczne informacje dla podróżnych, w tym przepisy porządkowe obowiązujące w pociągach, prawa i obowiązki podróżnych, wybrane informacje przewozowe i taryfowe, wyciąg z regulaminu przewozu. Oznakowania wewnętrzne pojazdów zawierały informację o przepisach porządkowych obowiązujących w pociągach Spółki.

Do obowiązków drużyny konduktorskiej w trakcie jazdy należało egzekwowanie przestrzegania ww. przepisów, zgodnie z postanowieniami § 4 ust. 24 Instrukcji Pr-1, która ustalała m.in., że: *w stosunku do podróżnych kierownik pociągu zachowuje się taktownie, bezinteresownie i bezstronnie, w sytuacji naruszenia przez podróżnego przepisów porządkowych, w sposób taktowny udziela upomnienia. W uzasadnionych przypadkach kierownik pociągu powinien zażądać niezwłocznej interwencji organów porządkowych.*

Ponadto, dla realizacji obowiązku przewoźnika kolejowego dotyczącego zapewnienia ładunku, porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych (art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym) Spółka stosowała postanowienia zawarte w niżej wymienionych dokumentach:

- Instrukcji o oznakowaniu i numeracji wagonów osobowych – Pw-2 (Mw-37b) z 29 stycznia 2008 r.,
- rozporządzeniu ws. sposobu oznakowania pojazdów kolejowych,
- Karty UIC 413 *Działania usprawniające podróż koleją,*
- Karty UIC 580 *Napisy i znaki, jak i tablice kierunkowe i numeracyjne dla wprowadzanych do ruchu międzynarodowego pojazdów transportu osobowego.*

Spółka w sposób ciągły współpracowała z SOK oraz Policją w celu zapewnienia osobistego bezpieczeństwa pasażerów na stacjach kolejowych i w pociągach, realizując tym samym obowiązek określony w art. 26 rozporządzenia Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów ruchu kolejowym.

Przewoźnik współpracował z zarządcą infrastruktury PKP PLK S.A. w zakresie zachowania bezpieczeństwa w pociągach na obszarze jego działalności. W ramach codziennej współpracy dyspozytor Dyspozytury Głównej dwukrotnie w ciągu doby brał udział w telekonferencjach organizowanych przez PKP PLK S.A. W telekonferencji brali udział przewoźnicy kolejowi, zarządcą infrastruktury (Dyspozytura Główna Centrum Kierowania Przewozami, osiem Ekspozytur PKP PLK, Straż Ochrony Kolei, Centrum Wsparcia Klienta, Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych, PKP Energetyka). W trakcie trwania wideokonferencji

²⁰ Dz. U. z 2015 r. poz. 915, ze zm.

²¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 50, ze zm.

omawiana była bieżąca sytuacja eksploatacyjna oraz zagrożenia związane z sytuacją pogodową.

W SMS Karcie Procesu nr 71 określono Zasady postępowania i alarmowania o niebezpieczeństwach, w tym sytuacjach kryzysowych. Jednym z przywołanych w karcie dokumentów jest Procedura Zarządzania Kryzysowego PKP PLK S.A., określająca postępowanie w sytuacjach kryzysowych związanych z zagrożeniem bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

Zgodnie z zapisami Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017, PKP PLK S.A. dokonywała kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze przez nią zarządzanym, w tym w pociągach i pojazdach kolejowych Przewoźnika. Sytuacje zagrażające bezpieczeństwu pasażerów, obsługi pociągów i mienia na bieżąco zgłaszane były przez Dyspozyturę Główną Spółki i dyspozytury jednostek wykonawczych do Dyspozytury Głównej PKP PLK S.A. lub jej ekspozytur na sieci.

Przewoźnik był sygnatariuszem Porozumienia zawartego pomiędzy Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej a spółkami kolejowymi, m.in. Centralą PKP, zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. oraz przewoźnikami kolejowymi w sprawie przyjęcia do stosowania: „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”.

Spółka w celu zapewnienia bezpieczeństwa przewożonym pasażerom czynnie uczestniczyła w organizowanych pod przewodnictwem PKP S.A. posiedzeniach Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, w pracach Grupy Roboczej w sprawie problematyki przewozu kibiców komunikacją kolejową, jak również brała udział w czynnościach badawczych oraz realizowała zadania wynikające z Harmonogramu prac Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach na lata 2016-2017 (I półrocze).

W pracach wszystkich ww. grup / zespołów udział wzięli przedstawiciele przewoźników kolejowych, KG Policji, KG Straży Ochrony Kolei, KG Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej, PKP S.A. oraz PKP PLK S.A.

W ramach współpracy z organami porządkowymi (Policją, SOK), przejazdy wszystkich pociągów przewożących pasażerów, stanowiących „grupy podwyższonego ryzyka”, były zgłaszane tym organom. Trasy przejazdu i planowane postoje tych pociągów były uzgadniane z ww. służbami.

Przejazdy pociągów dedykowanych ww. grupom były nadzorowane przez pion dyspozytorski na całej trasie przejazdu. Odstawiany tabor na czas meczu lub koncertu był nadzorowany przez patrol Policji lub SOK. Zakres współpracy z PKP PLK S.A. i KG SOK, dotyczący zapewnienia bezpieczeństwa przewożonych pasażerów i mienia, był wskazany w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów. W 2016 roku Przewoźnik uruchamiał pociągi specjalne dla kibiców piłkarskich, a każdy taki przejazd był zabezpieczany przez służby porządkowe – Policję, SOK.

W przypadku przemieszczania się grupy wysokiego ryzyka (kibice) pociągami handlowymi ujętymi w rocznym rozkładzie jazdy, przejazdy takie odbywały się najczęściej pod nadzorem konwoju Policji. Stacje odjazdu, przyjazdu oraz stacje planowego postoju pociągu z kibicami były zabezpieczane przez służby porządkowe (Policję, SOK).

Przejazdy pociągami specjalnymi, przewożącymi pielgrzymów na Światowe Dni Młodzieży w Krakowie oraz Częstochowie, były objęte dozorem specjalnych grup

operacyjnych Policji. Zarówno pociągi dla kibiców, jak i dla pielgrzymów były zgłaszane i uzgadniane z organami porządkowymi (Policją, SOK). Każdy taki przejazd był nadzorowany przez Pion Dyspozytorski Przewoźnika Przewozy Regionalne, jak i przez Zarządcę Infrastruktury PKP PLK S.A.”.

Spółka nie zawierała oddzielnej umowy z SOK lub z innymi firmami lub agencjami ochrony. Współpraca z SOK odbywała się w oparciu o regulacje ogólnie obowiązujące, m.in. zawarte w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów²².

W działalności prowadzonej przez Przewoźnika w latach 2016-2017 (I półrocze) wystąpiła jedna sytuacja kryzysowa, o charakterze terrorystycznym, która okazała się „falszywym alarmem”. Była to interwencja Policji wezwanej przez pasażera, ponieważ rzekomo pociągiem miał podróżować agresywny pasażer - terrorysta. Po zatrzymaniu pociągu na stacji i przybyciu Policji do pociągu, zatrzymano mężczyznę pod wpływem alkoholu. Następnie Policja wydała polecenie opuszczenia pociągu przez podróżnych i przystąpiła do przeszukania składu pociągu, w którym znalazła porzucony telefon. Funkcjonariusze Policji przesłuchali dwudziestu świadków – pasażerów i drużynę pociagową. Wyżej wymieniony pociąg został odwołany na części relacji. W związku z zaistniałą sytuacją została uruchomiona komunikacja zastępcza – autobus (od wjazdu pociągu na stację do odjazdu autobusu upłynęło 2 godziny i 15 minut).

Spółka określiła opisany w SMS sposób postępowania w sytuacjach kryzysowych – Karta Procesu 71 *Zasady postępowania i alarmowania o niebezpieczeństwach, w tym sytuacjach kryzysowych*.

Przewoźnik nie posiadał własnych planów ochrony w sytuacjach kryzysowych, w tym związanych z zagrożeniami terrorystycznymi. Spółka przyjęła do stosowania procedury zarządzania kryzysowego Zarządcy Infrastruktury PKP PLK S.A., które miały zastosowanie w przypadku zagrożenia.

W pierwszym półroczu 2017 r. miały miejsce następujące zdarzenia potencjalnie niebezpieczne związane z działalnością Spółki: 54 najechania na przeszkodę (inną niż drzewo), 32 najechania na powalone drzewo, 352 zderzenia ze zwierzęciem leśnym lub gospodarczym, 26 obrzuceń kamieniami, dwa przejechania obok semafora wskazującego sygnał „STÓJ”, trzy niezatrzymania się pociągu przy peronie na przystanku osobowym bez stwarzania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz jeden fałszywy alarm dotyczący nieistniejącego zagrożenia w pociągu lub na terenie Przewoźnika z wdrożeniem procedur.

Na dzień 30 czerwca 2017 r. Przewoźnik posiadał 339 pojazdów kolejowych wyposażonych w monitoring (na ogólną liczbę 925 pojazdów będących w jego posiadaniu), przy blisko 1700 uruchamianych pociągach w ciągu doby. W okresie objętym kontrolą Spółka nie uruchamiała pociągów objętych ochroną fizyczną. Odnotowano zmniejszenie liczby zdarzeń kolejowych w grupie wybryków chuligańskich w 2016 r. w stosunku do roku poprzedniego, tj. w poszczególnych grupach: napady na pociągi i inne pojazdy kolejowe – w 2015 r. jeden, w 2016 r. żadnego, napady na pasażerów – w 2015 r. 28, w 2016 r. 18, dewastacje pociągów – w 2015 r. 133, w 2016 r. 104; zakłócenia porządku w pociągach – w 2015 r. 68, w 2016 r. 39; obrzucenia pociągów kamieniami – w 2015 r. 56, w 2016 r. 32; natomiast we wskazanym okresie nie wystąpiły u Przewoźnika przypadki kradzieży przesyłek kolejowych i szkód powstałych z tytułu takich kradzieży.

Ponadto, w celu zapewnienia ładu, porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych, przedstawiciele Spółki

²² Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017 PKP PLK S.A.

organizowali spotkania z organami ścigania i porządku w sprawie aplikacji do „interaktywnej mapy zagrożeń” oraz przeprowadzali cotygodniowe wideokonferencje Centrali z Oddziałami Spółki dotyczące m.in. wydarzeń i zapewnienia bezpieczeństwa przewozu.

(dowód: akta kontroli str. 316-324, 328, 329, 336)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

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

IV. 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 Kontroli²³, wnosi o:

1. Cykliczną weryfikację zapisów SMS pod względem ich aktualizacji.
2. Wzmocnienie nadzoru nad wykonywaniem czynności utrzymaniowych podczas wykonywania przeglądów okresowych pojazdów kolejowych.
3. Weryfikację przyjętych do stosowania przez Spółkę regulacji wewnętrznych, określających zasady działania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozów kolejowych, pod względem ich aktualizacji i poprawności merytorycznej.
4. Podjęcie działań mających na celu przeszkolenie w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej, w szczególności z zakresu wykonywania czynności ratunkowych, w tym posługiwania się defibrylatorem AED, pracowników wszystkich drużyn konduktorskich.

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.

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.

²³ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.

Warszawa, dnia 9 października 2017 r.

Kontroler
/-/ Mirosław Brzeziński
Główny specjalista kp.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
/-/ Tomasz Emiljan