



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Infrastruktury

KIN.410.003.05.2017  
P/17/031

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

**Tekst ujednoczony**  
zgodnie z uchwałą  
Zespołu Orzekającego  
Komisji Rozstrzygającej  
w Najwyższej Izbie Kontroli  
z dnia 6 grudnia 2017 r.

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 - Bezpieczeństwo przewozów kolejowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Wojciech Tokarski, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/44/2017 z dnia 16 maja 2017 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	PKP CARGO S.A. ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa (dalej także: PKP Cargo lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maciej Libiszewski, Prezes Zarządu Spółki od dnia 19 stycznia 2016 r.; w okresie od 18 grudnia 2015 r. do 19 stycznia 2016 r. p.o. Prezesa Zarządu Spółki.

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup>, działalność PKP Cargo w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozów kolejowych w objętym kontrolą okresie 2016-2017 (I półrocze)

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Ustalenia kontroli wykazały, że Spółka spełniała warunki organizacyjne i techniczne umożliwiające:

- bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego i bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych,
- utrzymanie pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów towarowych;
- ochronę przewożonych ładunków w pociągach przed napadami, kradzieżami, oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym.

W PKP Cargo prowadzone były działania dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozów kolejowych w zakresie zapewnienia właściwego stanu technicznego posiadanego taboru i kwalifikacji pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z obsługą pociągów (w szczególności maszynistów) w ramach wprowadzonych systemów: zarządzania bezpieczeństwem na kolei (SMS) i zarządzania utrzymaniem pojazdów kolejowych (MMS).

Pomimo podejmowania przedmiotowych działań wzrastała liczba wypadków<sup>2</sup> z przyczyn leżących po stronie Spółki (spowodowanych stanem technicznym taboru kolejowego): w 2015 r. było ich sześć, w 2016 r. siedem, a w I połowie 2017 r. pięć. Wzrosła również liczba wypadków spowodowanych nieprawidłowym postępowaniem kierujących lokomotywami, tj. wypadków kategorii: 04, 05, 06, 07<sup>3</sup>: w 2015 r. było ich pięć, a w 2016 r. sześć (w I połowie 2017 r. trzy). W badanym

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

<sup>2</sup> Zgodnie z art. 4 pkt 45 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, ze zm.), zwanej dalej ustawą o transporcie kolejowym, wypadek – jest to niezamierzone nagle zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Do wypadków zalicza się w szczególności: a) kolizje, b) wykolejenia, c) zdarzenia na przejazdach, d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, e) pożar pojazdu kolejowego.

<sup>3</sup> Wskazane kategorie oznaczają: 04 - niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia; 05 - niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami; 06 - przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy; 07 - wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów.

okresie, w działalności PKP Cargo, nie wystąpiły poważne wypadki<sup>4</sup>, tj. nie było ofiar śmiertelnych oraz osób ciężko rannych w ww. zdarzeniach kolejowych.

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły braku skutecznego nadzoru w obszarach:

- wykrywania początkowych, częściowych pęknięć (zwanymi w opisach zdarzeń „nadpęknięciami”) w elementach urządzeń ciągowych wagonów towarowych, w miejscach których dochodziło do całkowitych pęknięć tych elementów powodujących szereg incydentów kategorii C68: „rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów”;
- przeciwdziałania występowaniu przypadków naruszania w jednostkach organizacyjnych Spółki przepisów art. 132 § 1, art. 133 § 1 i art. 147 Kodeksu pracy<sup>5</sup>, dotyczących zapewnienia pracownikom, w tym maszynistom, należnego odpoczynku dobowego i tygodniowego oraz dni wolnych od pracy.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

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

##### **1.1. System zarządzania bezpieczeństwem na kolei (SMS) i System zarządzania utrzymaniem pojazdów kolejowych (MMS) w PKP Cargo oraz realizacja zadań związanych z nadzorem nad utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów.**

Opis stanu faktycznego

##### **Wprowadzone w PKP Cargo systemy: SMS i MMS.**

Zgodnie z art. 17e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, PKP Cargo prowadziła działalność przewozową w oparciu o certyfikat bezpieczeństwa (część A), stanowiący dokument potwierdzający wdrożenie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa w prowadzonej działalności dotyczącej przewozów kolejowych, wydawany na podstawie art. 18b ust. 1 tej ustawy przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK).

Ponadto Spółka, jako przewoźnik świadczący usługi na terenie kilku krajów Unii Europejskiej, posiadała certyfikaty bezpieczeństwa część B, wydane przez organy bezpieczeństwa Polski, Niemiec, Austrii, Czech, Słowacji, Belgii, Holandii, Węgier i Litwy.

(dowód: akta kontroli str. 560)

Obowiązujący w PKP Cargo, w okresie niniejszej kontroli, system zarządzania bezpieczeństwem ustanowiony został 12 stycznia 2016 r. i zastąpił poprzedni SMS<sup>6</sup>. Podstawową dokumentację Systemu SMS stanowi „Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP CARGO”, stanowiąca opis głównych procesów i procedur

<sup>4</sup> Zgodnie z art. 4 pkt 46 ustawy o transporcie kolejowym, poważny wypadek to każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 1666, ze zm.).

<sup>6</sup> Uchwała Nr 7/2016 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 12 stycznia 2016 r. w sprawie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP CARGO S.A. (System SMS). Poprzedni SMS został wprowadzony Uchwałą Nr 206/2009 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 20 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia i wdrożenia do stosowania w Spółce „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP CARGO S.A.”.

realizowanych w Spółce w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. Członek Zarządu lub dyrektor właściwy w obszarze SMS otrzymali upoważnienia do zatwierdzania opracowanych zmian procedur i procesów ujętych w tym systemie, aktualizowanych w związku z występującymi w otoczeniu zmianami, w szczególności przepisów prawa, zakresu odpowiedzialności oraz zmianami organizacyjnymi w Spółce.

Za koordynację podejmowanych w Spółce działań związanych z funkcjonowaniem SMS odpowiedzialny był Pełnomocnik ds. Systemu SMS (naczelnik wydziału właściwego ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Centrali Spółki). Pełnomocnik zobowiązany był w szczególności do: bieżącego nadzoru nad merytoryczną zawartością SMS; prowadzenia i dokonywania aktualizacji tego systemu, wynikających zachodzących zmian oraz współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (dalej: UTK). Bezpośredni merytoryczny nadzór nad Pełnomocnikiem ds. Systemu SMS sprawował dyrektor właściwy w obszarze SMS. Realizację zadań Pełnomocnika ds. Systemu SMS na poziomie zakładów Spółki wspierali Koordynatorzy ds. Systemu SMS. Byli oni odpowiedzialni m.in. za: koordynację realizacji wymagań SMS na terenie zakładu; nadzorowanie działań korygujących i zapobiegawczych związanych z SMS oraz zgłaszanie Pełnomocnikowi propozycji zmian do tego systemu. Koordynatorzy w zakresie merytorycznym związanym z SMS podlegali bezpośrednio Pełnomocnikowi ds. Systemu SMS. Prawidłowość funkcjonowania SMS była okresowo sprawdzana w formie audytów wewnętrznych, realizowanych na podstawie rocznych harmonogramów, opracowanych przez Pełnomocnika ds. Systemu SMS i zatwierdzonych przez członka Zarządu Spółki lub dyrektora zarządzającego, właściwego w sprawach SMS.

(dowód: akta kontroli str. 57, 16-245)

„Księga systemu zarządzania bezpieczeństwem w PKP CARGO” (System SMS) zawierała 19 procedur. W procedurach tych wskazane zostały:

- zakresy odpowiedzialności i uprawnienia dla uczestniczących w realizacji zadań w tym zakresie stanowisk w strukturze organizacyjnej PKP Cargo,
- przebiegi procesów ze wskazaniem odpowiedzialnych stanowisk oraz mających zastosowanie w tych procesach instrukcji, dokumentów wewnętrznych, instrukcji i formularzy.

W Systemie SMS PKP Cargo zawarte zostały następujące procedury:

- a) P/1 „Realizacja procesu przewozowego”, określająca m.in. zadania dotyczące sprawdzania stanu technicznego pojazdów wchodzących w skład pociągu, w zakresie bezpieczeństwa przewozów i wyłączenia pojazdów uszkodzonych.
- b) P/12 „Utrzymanie sprawności taboru”, której przedmiotem były wszelkie działania związane z przeprowadzeniem czynności utrzymania sprawności pojazdów trakcyjnych i wagonów w całym cyklu ich eksploatacji, zarówno w zakresie czynności planowych, opisanych szczegółowo w dokumentacjach systemu utrzymania poszczególnych typów i serii pojazdów kolejowych (DSU<sup>8</sup>) dla poszczególnych poziomów utrzymania (od 1 do 5), zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych<sup>9</sup> oraz czynności nieplanowych (napraw awaryjnych i bieżących). W procedurze tej zostały wskazane, m.in. instrukcje i dokumenty wewnętrzne dotyczące realizacji zadań w ww. zakresie, tj. m.in. instrukcje wewnętrzne: Cw-3<sup>10</sup>, Ct-3<sup>11</sup>, Ct-4<sup>12</sup>

<sup>7</sup> Uchwała Nr 7/2016 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 12 stycznia 2016 r. w sprawie: Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP CARGO S.A. (System SMS) - elektroniczna wersja na CD.

<sup>8</sup> Dokumentacja Systemu Utrzymania.

<sup>9</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 226, ze zm.

<sup>10</sup> Cw-3 Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych – plan utrzymania.

i dokumentację systemu utrzymania poszczególnych typów i serii pojazdów kolejowych (DSU).

- c) P/13 „Ocena dostawców”, której przedmiotem było określenie trybu postępowania w zakresie oceny wyboru dostawców (producentów wyrobów lub wykonawców usług) wybranej grupy materiałów, części zamiennych, usług utrzymania pojazdów kolejowych, usług szkoleniowych oraz oceny dostawców po zrealizowanych usługach. PKP CARGO określiła grupę materiałów, części zamiennych i usług utrzymania mającą znaczący wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji pojazdów kolejowych. Szczegółowe warunki weryfikacji kompetencji wykonawców dostaw i usług utrzymania określone zostały w „Zasadach przyznawania zakładom statusu uznanego przez PKP CARGO S.A producenta wyrobu lub wykonawcy usługi”, stanowiących załącznik do uchwały Nr 178/2013 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 6 maja 2013 r. Wydane przez Spółkę „świadczenie uznanego producenta wyrobu lub wykonawcy usługi” stanowiło potwierdzenie pozytywnie przeprowadzonej weryfikacji. Ocena wykonawców obejmowała wszystkich dostawców wyrobów i wykonawców usług utrzymania taboru oraz dostawców usług szkoleniowych.
- d) P/14 „Audyty i kontrole bezpieczeństwa”, określająca procesy dotyczące zarządzania audytami wewnętrznymi (SMS) oraz prowadzenia kontroli wewnętrznych z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wynikających z postanowień „Programu poprawy bezpieczeństwa (...)”, zaleceń pokontrolnych przedstawionych przez zewnętrzne organy nadzorcze i kontrolne (np. UTK, PKBWK<sup>13</sup>) oraz dokumentów wewnętrznych Spółki (np. analizy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub stanu technicznego taboru).
- e) P/18 „Ciągłe doskonalenie”, której celem była realizacja działań związanych z ciągłym doskonaleniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
- f) P/19 „Przegląd zarządzania”, której przedmiotem były prowadzone przez Kierownictwo działania mające na celu ocenę funkcjonowania SMS, ocenę osiągniętych wyników przez osoby odpowiedzialne za zarządzanie bezpieczeństwem oraz wypracowanie najefektywniejszych metod doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

(dowód: akta kontroli str. 66-79, 174-203, 218-229)

Poza wyżej wymienionymi, w PKP Cargo wprowadzono następujące procedury:

- P/02 „Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”, której przedmiotem były działania realizowane w odniesieniu do dokumentacji SMS, związane z jej opracowywaniem, weryfikacją, zatwierdzaniem, wydawaniem, aktualizacją, przechowywaniem, zabezpieczaniem i dysponowaniem.
- P/03 „Dostęp do informacji, wymiana i zarządzanie informacjami związanymi z bezpieczeństwem”, której przedmiotem były działania związane z dostępem do informacji w ww. zakresie.
- P/04 „Nadzór nad niezgodnościami i zagrożeniami”, której przedmiotem były działania w zakresie nadzoru nad niezgodnościami i zagrożeniami mającymi wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
- P/05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”, której przedmiotem było określenie, wdrożenie i monitorowanie realizacji działań korygujących i zapobiegawczych, celem skutecznego usuwania zaistniałych i potencjalnych nieprawidłowości.

---

<sup>11</sup> Ct-3 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych.

<sup>12</sup> Ct-4 Instrukcja pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych.

<sup>13</sup> Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.

- P/06 „Postępowanie w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej”, której przedmiotem były działania związane z postępowaniem w ww. sytuacji.
- P/07 „Zarządzanie Zasobami Ludzkimi”, której przedmiotem był proces rekrutacji oraz szkoleń pracowników PKP Cargo, w tym pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu.
- P/08 „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa”, której przedmiotem były działania związane z opracowaniem, nadzorowaniem i zarządzaniem programami poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.
- P/09 „Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego”, której przedmiotem były działania związane z identyfikacją i oceną ryzyka zawodowego w PKP Cargo.
- P/10 „Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego”. Procedura ta obejmowała m.in. identyfikację zagrożeń (zdarzeń inicjujących) związanych z działalnością Spółki, z uwzględnieniem ryzyka wspólnego i ryzyka powstającego w wyniku działalności stron trzecich w poszczególnych fazach eksploatacji i utrzymania taboru oraz wstępne wyznaczenie konsekwencji i opracowywanie działań minimalizujących te ryzyka. Analiza zagrożeń z uwzględnieniem ryzyka technicznego odnosiła się do następujących faz: projektowania, eksploatacji, użytkowania i likwidacji taboru kolejowego.
- P/11 „Zarządzanie zmianą”, której przedmiotem były procesy związane z planowaniem i organizowaniem działań związanych ze zmianami w SMS.
- P/15 „Postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym”, której przedmiotem były działania związane z trybem postępowania w przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym. W procedurze tej została wskazana jako dokument z nim związany „Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych” Cbr-1.
- P/16 „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”, której celem było przedstawienie przebiegu procesu gromadzenia danych w celu wyznaczenia wskaźników bezpieczeństwa i sporządzenia rocznego raportu.
- P/17 „Przygotowanie planów postępowania na wypadek niebezpiecznego zdarzenia”, której przedmiotem były działania związane z opracowywaniem planów postępowania na wypadek niebezpiecznego zdarzenia<sup>14</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 80-173, 204-217)

Tryb wprowadzenia obowiązującego w okresie objętym kontrolą MMS w PKP Cargo ustalony został 31 marca 2015 r. i zastąpił tryb dotyczący wdrażania poprzedniego MMS. Do wersji MMS ustalonej w 2015 r. (oznaczonej: v 2.10) wprowadzone były zmiany aktualizacyjne – ostatnia wersja wg stanu z niniejszej kontroli oznaczona była: v 3.0.

MMS w PKP Cargo oceniony został pozytywnie w toku procesu certyfikacji dla Spółki, jako podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)<sup>15</sup>. PKP Cargo podlegała określonej w art. 23j ust. 4 ustawy o transporcie

<sup>14</sup> Przez pojęcie zdarzenia niebezpiecznego rozumiana jest powstała nagle, nie kryzysowa sytuacja niebezpieczna dla realizowanego procesu transportowo-logistycznego, wynika z działania sił natury bądź działalności człowieka, wymagająca podjęcia natychmiastowych działań dla ratowania ludzi, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową, wyciekami, wysypywaniem, ulatnianiem towarów niebezpiecznych.

<sup>15</sup> Ze strony internetowej UTK: Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ang. Entity in Charge of Maintenance, ECM). Zadaniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest zapewnienie, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. W przypadku wagonów towarowych podmioty odpowiedzialne za ich utrzymanie podlegają obowiązkowi certyfikacji, zgodnie z rozporządzeniem Komisji Europejskiej nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 653/2007. Certyfikacja w odniesieniu do pozostałych rodzajów podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, tj. zajmujących się utrzymaniem wagonów pasażerskich, lokomotyw czy zespołów trakcyjnych, nie jest obecnie wymagana. Rozporządzenie wprowadza również możliwość dobrowolnej certyfikacji warsztatów utrzymaniowych.

kolejowym, certyfikacji dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w art. 4-8 rozporządzenia (UE) nr 445/2011<sup>16</sup>. W jej wyniku Spółka uzyskała certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, na okres pięciu lat od 29 maja 2016 r., będący przedłużeniem certyfikatu (ECM) nr PL/31/0013/0005 z 29 maja 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 339-340)

W uchwale Zarządu PKP CARGO z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie MMS ustalono m.in., że: podstawową dokumentację Systemu MMS stanowią: „Polityka Utrzymania Wagonów Towarowych PKP CARGO”, stanowiąca deklarację kierownictwa Spółki, określającą podstawowe cele i działania w zakresie obszarów objętych systemem oraz „Księga Systemu Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych (MMS)”, stanowiąca opisy głównych procesów i procedur realizowanych w Spółce, opracowanych na podstawie obowiązujących przepisów wewnętrznych<sup>17</sup>. Członek Zarządu PKP CARGO właściwy ds. utrzymania wagonów towarowych otrzymał upoważnienie do aktualizacji ww. polityki, w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania oraz doskonalenia systemu, poprzez akceptację zmienionej treści polityki. Aktualizacja taka wymagała potwierdzenia przez Zarząd PKP Cargo w ciągu trzech miesięcy od dnia jej dokonania.

Za podejmowanie działań niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania Systemu MMS odpowiedzialny był Pełnomocnik ds. Systemu MMS (Pełnomocnik ds. MMS).

Funkcję Pełnomocnika ds. MMS pełnił menedżer kierujący zespołem właściwym ds. systemów SMS i MMS oraz kontroli dostawców w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego. Bezpośredni, merytoryczny nadzór nad Pełnomocnikiem ds. MMS w zakresie zadań związanych z funkcjonowaniem MMS sprawował dyrektor właściwy w obszarze utrzymania wagonów towarowych. W realizacji zadań, Pełnomocnika ds. MMS wspierali pracownicy zespołu właściwego ds. systemów SMS i MMS oraz kontroli dostawców w Centrali Spółki, a także inni pracownicy wyznaczeni przez dyrektora właściwego ds. utrzymania wagonów towarowych. Zadania pracowników określały przepisy wewnętrzne, regulujące organizację Spółki oraz zadania Pełnomocnika ds. MMS. Zadania te były szczegółowo określane w ramach bieżącej współpracy.

Audyty wewnętrzne w ramach Systemu MMS były prowadzone przez odpowiednio przeszkolonych pracowników Spółki - audytorów wewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 5)

Księga MMS dla PKP Cargo zawierała 14 procedur, w których wskazane zostały:

- zakresy odpowiedzialności i uprawnienia dla uczestniczących w realizacji zadań w tym zakresie stanowisk w jednostkach organizacyjnych PKP Cargo na szczeblu jednostek Centrali Spółki, wykonujących zadania w zakresie planowania, koordynacji i nadzorowania oraz na szczeblu zakładów Spółki, wykonujących zadania na określonych obszarach kraju,
- przebiegi procesów ze wskazaniem odpowiedzialnych stanowisk oraz mających zastosowanie w tych procesach instrukcji, dokumentów wewnętrznych, instrukcji i formularzy.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE. L. Nr 122 poz. 22 z dnia 11 maja 2011 r.

<sup>17</sup> „Księga Systemu Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych (MMS)”, przyjęta została Decyzją Nr 2 Dyrektora Zarządzającego ds. Utrzymania z dnia 6 czerwca 2015 r. w sprawie: przyjęcia Księgi Systemu Zarządzania Utrzymaniem wagonów towarowych (MMS).

W Systemie MMS PKP Cargo zawarte zostały następujące procedury:

- a) MMS-01 „Rozwój utrzymania”, której przedmiotem były działania umożliwiające przyjęcie odpowiedzialności za zarządzanie dokumentacją dot. utrzymania.
- b) MMS-02 „Zarządzanie utrzymaniem wagonów towarowych”. Celem tej procedury było przedstawienie przebiegu procesu zarządzania utrzymaniem sprawności wagonów towarowych w całym okresie cyklu życia. Procedura obejmuje wszelkie działania umożliwiające odesłanie wagonów towarowych do utrzymania w odpowiednim czasie, zarządzanie wycofywaniem wagonów towarowych z eksploatacji w związku z utrzymaniem lub w przypadku stwierdzenia usterek, utrata ważności oraz wydanie świadectwa sprawności technicznej jako zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji, przy uwzględnieniu dokumentacji dopuszczenia do użytkowania.
- c) MMS-03 „Przeprowadzenie utrzymania”. Celem tej procedury było przedstawienie przebiegu procesu przeprowadzania czynności utrzymania wagonów towarowych. Procedura obejmowała działania związane z przeprowadzeniem czynności utrzymania sprawności wagonów towarowych w całym cyklu ich eksploatacji. Działania te dotyczyły czynności planowych, opisanych szczegółowo w dokumentacjach systemu utrzymania poszczególnych typów i serii wagonów towarowych (DSU), w podziale na poziomy utrzymania od 1 do 5 (zgodnie z postanowieniami rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych) oraz czynności nieplanowych (napraw awaryjnych i bieżących). Dopuszczony do eksploatacji wagon towarowy miał spełniać wszelkie wymagania techniczne, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa określone w w/w przepisach, jak również w TSI<sup>18</sup> oraz regulacjach wewnętrznych. Druk Mw-581 - Zawiadomienie o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów, zastosowany został w celu spełnienia wymagania prawnego, zawartego w art. 24 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym, w zakresie wydawania przez podmiot przeprowadzający utrzymanie dokumentu potwierdzającego dopuszczenie do użytkowania wagonu towarowego<sup>19</sup>.
- d) MMS-04 „Zasoby techniczne”, której przedmiotem było przedstawienie działań związanych z pozyskaniem, ewidencją oraz eksploatacją zasobów technicznych niezbędnych do wykonywania funkcji utrzymania.
- e) MMS-05 „Identyfikacja zagrożeń i analiza ryzyka”.
- f) MMS-06 „Monitorowanie MMS”. Celem procedury było sprawdzenie poprawności stosowania i skuteczności Systemu Zarządzania Utrzymaniem MMS w obszarze parametrów: dostępności i bezpieczeństwa wagonów towarowych i zaplecza technicznego oraz funkcjonowania najważniejszych elementów Systemu MMS.
- g) MMS-07 „Zarządzanie zmianami MMS”, której przedmiotem były wszelkie działania związane z analizą, planowaniem, wprowadzeniem i organizowaniem zmian w procesach związanych z funkcjonującym Systemem MMS oraz dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych (DSU).
- h) MMS-08 „Usterki, naprawy i reklamacje”. Celem procedury było przedstawienie procesu postępowania z otrzymanymi zgłoszeniami reklamacji czynności utrzymaniowych wykonywanych przez Zakłady Spółki.

---

<sup>18</sup> Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (art. 4 pkt 33 ustawy o transporcie kolejowym). Opracowane przez Europejską Agencję Kolejową Zestawienia TSI publikowane są w ramach oficjalnego serwisu prawnego Unii Europejskiej EURLEX. Zestawienia TSI publikowane są także w witrynie UTK.

<sup>19</sup> Określonego w art. 3 ust. 2 lit. f) rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007.



- i) MMS-09 „Zarządzanie personelem”, której przedmiotem były wszelkie działania związane z zarządzaniem zasobami ludzkimi dla funkcji utrzymania.
  - j) MMS-10 „Ocena i kwalifikacja wykonawców”. Celem procedury był opis przebiegu procesu weryfikacji kompetencji wykonawców materiałów, części zamiennych i usług utrzymania wagonów towarowych oraz procesu wyboru wykonawcy, zawarcia umowy oraz oceny realizowanych przez wykonawców dostaw i usług utrzymania, przy uwzględnieniu bezpieczeństwa eksploatacji utrzymywanych wagonów towarowych.
  - k) MMS-11 „Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Utrzymaniem”, której przedmiotem były działania związane z opracowywaniem, weryfikacją, zatwierdzaniem, wydawaniem, aktualizacją, identyfikacją, przechowywaniem, zabezpieczaniem, wyszukiwaniem i dysponowaniem dokumentami tworzącymi MMS.
  - l) MMS-12 „Przegląd zarządzania MMS i ciągle doskonalenie”, której przedmiotem były działania prowadzone przez Pełnomocnika ds. Systemu Utrzymania dla oceny funkcjonowania, możliwości doskonalenia i potrzeby zmian w MMS.
  - ł) MMS-13 „Audyty systemu utrzymania”. Procedura obejmowała działania związane z planowaniem i przeprowadzaniem audytów systemu utrzymania (MMS).
  - m) MMS-14 „Działania korygujące i zapobiegawcze”, której przedmiotem były wszelkie czynności związane z wprowadzeniem działań korygujących, zapobiegawczych oraz związanych z nadzorem w celu skutecznego usuwania wszelkich niezgodności i ich przyczyn a także podejmowanie działań zapobiegawczych w celu wyeliminowania potencjalnych niezgodności w MMS.
- (dowód: akta kontroli str. 5)

**Zadania i nadzór nad ich realizacją w zakresie przeglądów i napraw okresowych taboru kolejowego, oceny jego bieżącego stanu technicznego, napraw bieżących i awaryjnych, w strukturze organizacyjnej PKP Cargo**

Planowanie przeglądów i napraw okresowych taboru kolejowego (pojazdów trakcyjnych i wagonów) realizowane było przez Wydział Analiz i Planowania Utrzymania Taboru w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego Centrali PKP Cargo. Przeglądy i naprawy pojazdów realizowane były przez Zakłady Spółki (system gospodarczy) oraz systemem zleconym (w większości przez PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.). Po zakończeniu napraw na poziomie P4 i P5<sup>20</sup> pojazdy podlegały odbiorom technicznym wykonywanym przez komisarzy odbiorczych, którzy po stwierdzeniu poprawnego stanu technicznego wystawiali dla pojazdów „świadczenia sprawności technicznej”. PKP Cargo opracowała wytyczne, przyjęte uchwałą Zarządu Spółki nr 199/2011 z dnia 5 kwietnia 2011 r.<sup>21</sup>, określające sposób postępowania w zakresie wydawania, unieważniania oraz przechowywania świadectw pojazdów będących w dyspozycji PKP Cargo.

W systemie zleconym nadzór nad realizacją przeglądów i napraw oraz nadzór nad posiadaniem przez eksploatowany tabor kolejowy dokumentów potwierdzających sprawność pojazdu kolejowego (świadczenia sprawności technicznej dla pojazdów trakcyjnych i wagonów) sprawował Wydział Zamówień i Rozliczeń w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego Centrali PKP Cargo.

W systemie gospodarczym nadzór nad realizacją przeglądów i napraw oraz nadzór nad posiadaniem przez eksploatowany tabor kolejowy dokumentów potwierdzających sprawność pojazdu kolejowego (świadczenia sprawności

<sup>20</sup> Poziomy 4 i 5 utrzymania pojazdu kolejowego, określone w rozporządzeniu ws. ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem charakterystyki wykonywanych czynności i ramowego zakresu prac.

<sup>21</sup> Zm. uchwałą nr 40/2013 z 29 stycznia 2013 r.

technicznej dla pojazdów trakcyjnych i wagonów) sprawowały Działy Utrzymania Taboru oraz Sekcje Utrzymania i Napraw Zakładów Spółki.

Nadzór nad bieżącym stanem technicznym pojazdów trakcyjnych sprawowali maszyniści obsługujący pojazdy podczas eksploatacji. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia pojazdy kierowane były do napraw bieżących lub awaryjnych w punktach utrzymania Zakładów Spółki. Decyzje o miejscu wykonania napraw podejmowane były przez dyspozytorów trakcyjnych. Zadania dla maszynistów i dyspozytorów w tym zakresie określone były w instrukcjach: dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Ct-1 (Mt-1), dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego Ct-2 (Mt-2) oraz o gospodarce pojazdami i drużynami trakcyjnymi Ct-9. Nadzór nad bieżącym stanem technicznym wagonów towarowych sprawowali rewidenci taborowi podczas wykonywania czynności służbowych, określonych w Instrukcji Gospodarki Wagonami Towarowymi Cr-2.

Naprawy bieżące i awaryjne taboru prowadzone były w Sekcjach Utrzymania i Napraw Zakładów Spółki lub na podstawie zawartych umów w punktach napraw innych podmiotów (głównie PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.). Zakres napraw określony był w Instrukcji o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Ct-3 oraz Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych - plan utrzymania Cw-3. Po wykonanej naprawie bieżącej lub awaryjnej wagonów towarowych następowało sprawdzenie ich stanu technicznego przez rewidentów taboru, odbiorców technicznych lub komisarzy odbiorczych (gdy naprawa zlecana była do innych podmiotów). Nadzór nad rewidentami i odbiorcami technicznymi prowadzony był w oparciu o zapisy Regulaminów Organizacyjnych Zakładów Spółki. Zakres pracy komisarzy odbiorczych określały wytyczne wykonywania odbiorów technicznych w PKP Cargo, przyjęte uchwałą nr 156/2013 Zarządu PKP Cargo z dnia 22 kwietnia 2013 r.

Kontrole w ww. obszarze przeprowadzane były na poziomie zakładów oraz Centrali Spółki. Na szczeblu zakładów kontrole były przeprowadzane przez naczelników sekcji w ramach realizacji szczegółowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na lata 2016 i 2017. W ramach nadzoru nad realizacją ww. zadań przez zakłady i ich jednostki organizacyjne, przeprowadzane były kontrole przez pracowników Wydziału Nadzoru Operacyjnego Centrali Spółki. W 2016 r. przeprowadzono osiem kontroli dotyczących utrzymania taboru w sześciu zakładach, a w I półroczu 2017 r. w dwóch zakładach Spółki. Przeprowadzano także kontrole doraźne w zakresie odbiorów lokomotyw elektrycznych po przeglądach okresowych wykonywanych w zakładach (w okresie od czerwca do grudnia 2016 r. objęto nimi 18 pojazdów trakcyjnych) oraz w zakresie napraw bieżących wagonów towarowych, których w okresie od stycznia do końca maja 2017 r. przeprowadzono 46. Na podstawie danych dotyczących losowo wybranych przez kontrolującego dwóch Sekcji Utrzymania i Napraw: w Warszawie i w Białymstoku stwierdzono, że naczelnicy sekcji przeprowadzili (łącznie w obydwu sekcjach):

- w 2016 r.: 70 kontroli w zakresie stanu utrzymania i wyposażenia pojazdów trakcyjnych pod względem bezpieczeństwa pożarowego oraz 72 odbiory wewnętrzne dla pojazdów trakcyjnych po wykonanych czynnościach obsługi poziomu 1, 2 i 3;
- w I półroczu 2017 r. 21 ww. kontroli i 20 ww. odbiorów.

(dowód: akta kontroli str. 345-347)

W okresie objętym kontrolą tabor kolejowy PKP Cargo podlegał czynnościom utrzymaniowym na pięciu poziomach utrzymania pojazdu kolejowego<sup>22</sup> określonych

<sup>22</sup> Zgodnie z § 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, poziom utrzymania pojazdu kolejowego oznacza zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego pojazdu kolejowego określone zakresem tych prac. Stosownie do § 7 ust.2, poziomy utrzymania pojazdów kolejowych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

w rozporządzeniu w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.

Planowane na 2016 r. czynności utrzymaniowe dla lokomotyw zrealizowane zostały w zakresie od 71% (dla Poziomu 5) do 94% (dla Poziomu 2/3). W zakresie napraw bieżących (NB) uzyskano 95% planowanej liczby. Planowane na 2016 r. czynności utrzymaniowe dla wagonów zrealizowane zostały w zakresie od 76% (dla Poziomu 4 i 5) do 117% (dla Poziomu 2). Naprawy Poziomu 1 (naprawy bieżące) zgodnie z DSU wagonów towarowych nie są czynnościami planowymi i ich liczba nie była określana w planie. W 2016 r. wykonano 92 035 napraw bieżących.

(dowód: akta kontroli str. 347-349, 351, 458-461)

Zgodnie z obowiązującym w Spółce SMS, jego funkcjonowanie podlegało okresowemu sprawdzaniu w formie audytów wewnętrznych określanych podstawowo w rocznym harmonogramie audytów. W 2016 r. przeprowadzone zostały zaplanowane w harmonogramie 24 audyty oraz jeden audyt pozaplanowy. Powodem przeprowadzenia audytu pozaplanowego było sprawdzenie realizacji środków zaradczych zawartych w Protokole Nr PKBWK/03/2016 z posiedzenia Zespołu Rozjemczego w sprawie ustaleń dot. wypadku kat. B12<sup>23</sup>, zaistniałego w dniu 16 października 2015 r. na stacji Poznań Franowo. W Raporcie ws. bezpieczeństwa przewoźnika PKP Cargo za 2015 r. wypadek ten określono jako wypadek z taborem PKP Cargo, zaistniały na terenie zarządcy infrastruktury i zawiniony przez PKP PLK S.A.<sup>24</sup>

(dowód: akta kontroli str. 4, 576-586)

W 2016 r. audytami objęto wszystkie procedury systemu SMS. We wszystkich zakładach PKP Cargo przeprowadzone zostały audyty w zakresie procedur: P/1 i P/12<sup>25</sup>. Procedura P/12 była przedmiotem audytu także w biurach Centrali Spółki. Pozostałe procedury podlegały audytowaniu w biurach Centrali Spółki (P: 11, 14, 16, 18 i 19) lub w jednym z zakładów (pozostałe niewymienione procedury). W wyniku przeprowadzonych w 2016 r. audytów procedur P/1 i P/12, w niektórych z kontrolowanych jednostek stwierdzone zostały nieprawidłowości dotyczące utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych, w tym:

- w Zakładzie Dolnośląskim: składy komisji dokonujących komisyjnych odbiorów wewnątrzzakładowych wybranych pojazdów trakcyjnych po czynnościach wykonanych na drugim poziomie utrzymania (P2), naprawie bieżącej (NB) lub naprawie awaryjnej (NA) były niepełne wobec wymagań zawartych w instrukcji Ct-3;
- w Zakładzie Południowym: w trakcie trwania audytu spisana została notatka służbowa na okoliczność oględzin lokomotywy ET22- 1168 (przegląd poziomu P2 wykonywany w dniu 9 września 2016 r.). Komisja pod przewodnictwem Zastępcy Naczelnika Sekcji Utrzymania stwierdziła podczas oględzin pojazdu następujące uszkodzenia: „pofalowanie poszycia pudła po prawej i po lewej stronie pod oknami narożnymi kabiny B, popękana malatura na długości ok. 60 cm w miejscach pofalowania poszycia pudła, odkształcony zgarniacz szynowy po lewej stronie pod kabiną B”. Na podstawie zapisów maszynisty w części II Książki pokładowej pojazdu z napędem ET22-1168 ustalono,

<sup>23</sup> B-12 „Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)”.

<sup>24</sup> Raport ws. Bezpieczeństwa przewoźnika PKP CARGO S.A. za 2015 r. - Tabela C.2.1.5. - Zestawienie wypadków z taborem PKP CARGO S.A. zaistniałych na terenie zarządcy PKP PLK S.A. i zawinionych przez PKP PLK S.A.

<sup>25</sup> P/1 Realizacja procesu przewozowego, zawierająca m.in. zadania dotyczące sprawdzania stanu technicznego pojazdów wchodzących w skład pociągu w zakresie bezpieczeństwa przewozów i wyłączania pojazdów uszkodzonych, P/12 Utrzymanie sprawności taboru, której przedmiotem są wszelkie działania związane z przeprowadzeniem czynności utrzymania sprawności pojazdów trakcyjnych i wagonów w całym cyklu ich eksploatacji, w zakresie czynności planowych oraz czynności nieplanowych (napraw awaryjnych i bieżących).

że lokomotywa w stanie uszkodzonym była w eksploatacji od 30 sierpnia do 6 września 2016 r.;

- w Zakładzie Północnym: nieprawidłowe wpisywanie dat przy poszczególnych lokomotywach w książce napraw okresowych;
- w biurach Centrali Spółki: w ramach procedury P/12 Utrzymanie sprawności taboru zespół audytujący zwrócił uwagę na konieczność terminowego wyłączania wagonów do planowych czynności utrzymaniowych.

Zalecenia pokontrolne dot. usunięcia i przeciwdziałania ww. nieprawidłowościom zostały wykonane.

(dowód: akta kontroli str. 373-385, 576-586)

W I półroczu 2017 r. wykonano dziewięć z 16 audytów zaplanowanych na 2017 r. w ramach SMS, którymi objęto 16 z 19 procedur SMS. Audyty przeprowadzono we wszystkich Zakładach PKP Cargo, w tym w trzech m.in. w zakresie procedury P/12 Utrzymanie sprawności taboru<sup>26</sup>, a w czterech m.in. w zakresie procedury P/1 Realizacja procesu przewozowego<sup>27</sup>. Procedura P/12 była przedmiotem audytu także w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego w Centrali Spółki. W wyniku audytów procedur P/12 nie stwierdzono nieprawidłowości w ich stosowaniu. W wyniku audytów procedur P/1 stwierdzone zostały m.in. następujące nieprawidłowości:

- w Zakładzie Śląskim: brak zapoznania pracowników Sekcji Przewozów i Eksploatacji w Rybniku zatrudnionych na stanowisku - maszynista stażysta, z księgą SMS wersja v 3.3. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru w Rybniku stwierdzono uszkodzone dwie płyty hamulcowe oraz na dwóch wagonach stwierdzono nieczytelne znaki kontrolne na zestawach kołowych;
- w Zakładzie Północnym: stwierdzono niezgodność audytową polegającą na braku legalizacji przez Transportowy Dozór Techniczny urządzenia technicznego zasilającego sieć stałą sprężonego powietrza, wykorzystywanego do wykonywania prób hamulca.

Ustalone w toku audytów nieprawidłowości zostały usunięte.

W wyniku audytu przeprowadzonego w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego Centrali Spółki stwierdzone zostały m.in. nieprawidłowości w zakresie: sporządzenia na wzorach niezgodnych z v 3.3 Księgi *Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP CARGO S.A.* formularzy F02-2 *Wykaz jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za przygotowanie dokumentacji systemu utrzymania* i F02-3 *Wykaz stanowisk dla których przeznaczona jest dokumentacja systemu utrzymania* - oraz sporządzania Kart działań korygujących i zapobiegawczych. Wnioski z raportu dotyczące stwierdzonych nieprawidłowości były w trakcie realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 386-394)

W zakresie systemu MMS w 2016 r. przeprowadzono 12 zaplanowanych audytów oraz 3 audyty pozaplanowe. Audytami planowymi objęto 10 z 14 procedur MMS - nie był przeprowadzany audyt dla procedur MMS: 06, 08, 10 i 12<sup>28</sup>. We wszystkich

<sup>26</sup> P/12 Utrzymanie sprawności taboru, której przedmiotem są wszelkie działania związane z przeprowadzeniem czynności utrzymania sprawności pojazdów trakcyjnych i wagonów w całym cyklu ich eksploatacji w zakresie czynności planowych oraz czynności nieplanowych (napraw awaryjnych i bieżących).

<sup>27</sup> P/1 Realizacja procesu przewozowego, zawierająca m.in. zadania dotyczące sprawdzania stanu technicznego pojazdów wchodzących w skład pociągu w zakresie bezpieczeństwa przewozów i wyłączania pojazdów uszkodzonych.

<sup>28</sup> MMS-06 Monitorowanie MMS. Celem procedury jest sprawdzenie poprawności stosowania i skuteczności Systemu Zarządzania Utrzymaniem MMS w obszarze parametrów: dostępności i bezpieczeństwa wagonów towarowych i zaplecza technicznego oraz funkcjonowania najważniejszych elementów Systemu MMS. MMS-08 Usterki, naprawy i reklamacje. Celem procedury jest przedstawienie procesu postępowania z otrzymanymi zgłoszeniami reklamacji czynności utrzymaniowych wykonywanych przez Zakłady Spółki. MMS-10 Ocena i kwalifikacja wykonawców. Celem procedury jest opis przebiegu procesu weryfikacji kompetencji wykonawców materiałów, części zamiennych i usług utrzymania wagonów towarowych oraz procesu wyboru wykonawcy, zawarcia umowy oraz oceny realizowanych przez wykonawców dostaw i usług utrzymania, mając na uwadze względy bezpieczeństwa eksploatacji utrzymywanych wagonów towarowych. MMS-12

Zakładach Spółki przeprowadzone zostały audyty m.in. w zakresie procedur MMS: 02, 03, 04 i 05<sup>29</sup>. W biurach Centrali Spółki przeprowadzonych zostało pięć audytów, w tym trzy w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego (procedury MMS: 01, 02, 05, 07, 10, 11, 12, 13 i 14) i po jednym w Biurze Zarządzania Zasobami Ludzkimi (Procedury MMS: 05, 09, 14) oraz w Biurze Nieruchomości (Procedury MMS: 04, 05, 14).

W wyniku przeprowadzonych w 2016 r. audytów MMS w zakładach, w niektórych kontrolowanych jednostkach stwierdzone zostały nieprawidłowości dotyczące utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych, w tym m.in.:

- w Zakładzie Wschodnim: niezgodność dotyczącą wykonywania badań UT<sup>30</sup> przez pracowników nieposiadających certyfikatów kompetencji wydanych przez jednostkę certyfikującą;
- w Zakładzie Południowym: Zespół audytorów wnioskował m.in. o uaktualnienie potwierdzenia kompetencji pracowników odpowiedzialnych za odbiory wagonów po naprawach bieżących poziomu P2 wykonywanych w ZNT PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Stwierdzone w toku audytów nieprawidłowości zostały usunięte.

(dowód: akta kontroli str. 395-400)

Pozaplanowymi audytami w zakresie systemu MMS w 2016 r. były:

- Audyt wewnętrzny Systemu MMS w PKP Cargo dotyczący sprawdzenia poprawności realizacji procesów utrzymania wagonów towarowych przez PKP CARGOCONNECT Sp. z o.o., w wyniku którego audytorzy ocenili, że PKP CARGOCONNECT Sp. z o.o. realizował funkcje zarządzania utrzymaniem taboru oraz przeprowadzania utrzymania w sprawdzanych obszarach w sposób zapewniający prawidłowe utrzymanie sprawności technicznej wagonów.
- Audyt weryfikujący zakładu posiadającego status uznanego wykonawcy usługi w zakresie utrzymania wagonów towarowych PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., Zakład Naprawy Taboru w Toruniu. Audyt przeprowadzony został w podmiocie wykonującym czynności utrzymaniowe w wagonie, który był przyczyną zaistnienia wypadku kolejowego, w związku ze złamaniem czopa osi zestawu kołowego. Komisja audytorska oceniła, że zgromadzone w trakcie audytu dowody z badania dokumentów, wywiadów, inspekcji miejsc pracy, obserwacji procesów, pozwalały na pozytywną ocenę realizowanych procesów i wniosowała o utrzymanie uprawnień do posiadania statusu uznanego wykonawcy usługi w dotychczasowym zakresie.
- Audyt weryfikujący zakładu posiadającego status uznanego wykonawcy usługi w zakresie utrzymania wagonów towarowych PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., Zakład Naprawy Taboru w Czerwieńsku. Audyt przeprowadzony został w podmiocie wykonującym czynności utrzymaniowe w wagonie, który był przyczyną zaistnienia wypadku kolejowego – w związku ze złamaniem głównego pióra resoru wagonowego. Komisja audytorska oceniła, że zgromadzone dowody z badania dokumentów, wywiadów, inspekcji miejsc pracy, obserwacji procesów, nie pozwalają pozytywnie ocenić realizowanych procesów, w szczególności

---

Przegląd zarządzania MMS i ciągle doskonalenie, której przedmiotem są działania prowadzone przez Pełnomocnika ds. Systemu Utrzymania dla oceny funkcjonowania, możliwości doskonalenia i potrzeby zmian w MMS.

<sup>29</sup> MMS-02 Zarządzanie utrzymaniem wagonów towarowych, której celem jest przedstawienie przebiegu procesu zarządzania utrzymaniem sprawności wagonów towarowych, w całym okresie cyklu życia. MMS-03 Przeprowadzenie utrzymania, której celem jest przedstawienie przebiegu procesu przeprowadzania czynności utrzymania wagonów towarowych. MMS-04 Zasoby techniczne, której przedmiotem jest przedstawienie działań związanych z pozyskaniem, ewidencją oraz eksploatacją zasobów technicznych niezbędnych do wykonywania funkcji utrzymania. MMS-05 Identyfikacja zagrożeń i analiza ryzyka, której przedmiotem jest ocena bezpieczeństwa w tym szczególnie w zakresie oceny i wyceny ryzyka operacyjnego związanego z prowadzoną przez PKP Cargo S.A. działalnością w zakresie Podmiotu Odpowiedzialnego za Utrzymanie (ECM).

<sup>30</sup> UT – badania metodą ultradźwiękową.

sprawdzenia sprawności, regeneracji oraz badań UT resorów piórowych prowadzonych zgodnie z zapisami DSU. Komisja audytorska po przeprowadzeniu audytu weryfikującego w zakresie określonym w programie audytu wnioskuje o utrzymanie uprawnień do posiadania statusu uznanego wykonawcy usługi w dotychczasowym zakresie, pod warunkiem zastosowania wskazanych przez komisję wniosków i zaleceń, m.in. żeby:

- ✓ w przypadku naprawy wagonów towarowych PKP Cargo w ZNT w Czerwieńsku poprawić metodykę badania resorów piórowych z wykorzystaniem posiadanego zaplecza warsztatowego i wdrożyć identyfikację pęknięć pióra głównego resora metodą UT,
- ✓ uzupełnić wyposażenie do prób i badań w ZNT w Czerwieńsku o wymagany system badawczy zdolny do identyfikacji pęknięć pióra głównego resora,
- ✓ do czasu zakończenia ww. prac, w przypadku konieczności wymiany resorów piórowych należy zamontować resory nowe lub zregenerowane przez podwykonawców PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

W okresie prowadzenia niniejszej kontroli wnioski z audytu były w trakcie realizacji.

Ponadto przeprowadzona została jedna kontrola doraźna stanu technicznego wagonów w związku z wnioskami i zaleceniami zawartymi w „Analizie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP CARGO S.A za 2015 r.”. Kontrolę tę przeprowadzono w Zakładzie Centralnym, w Sekcji Utrzymania i Napraw w Łodzi.

Stwierdzono w jej wyniku m.in. następujące nieprawidłowości:

- w zakresie stanu technicznego wagonu nr 31 51 5497 963-9 Eaos: dźwignia hamulcowa włączony/wyłączony opada; śruby zderzaków i zabezpieczeń zestawów nieoznakowane po sprawdzeniu stanu połączenia (stare oznaczenia nieczytelne); smarowanie połączeń ruchomych przekładni hamulcowych bez demontażu; po demontażu losowo wybranej pokrywy maźnicy stwierdzono, że uzupełnienie smaru zostało nałożone do pokrywy a nie na łożysko (do prawidłowości stanu śrub i podkładki trójkątnej nie wniesiono zastrzeżeń);
- w zakresie stanu technicznego wagonu nr 31 51 2715 233-0 Hals: smarowanie połączeń ruchomych przekładni hamulcowych bez demontażu.

Wydane zalecenia dotyczące stwierdzonych w czasie kontroli usterek wagonów oraz systemu MMS zostały zrealizowane.

W zakresie systemu MMS w I poł. 2017 r. zaplanowano przeprowadzenie pięciu audytów. W okresie tym ukończone zostały dwa audyty, trzy znajdowały się w trakcie realizacji, a ponadto przeprowadzono jeden audyt pozaplanowy.

Audytami planowymi przeprowadzonymi w dwóch zakładach PKP Cargo objęto osiem z 14 procedur MMS (02-05, 08-09, 11, 14 – nie był przeprowadzany audyt dla procedur MMS: 6, 8, 10 i 12).

W wyniku audytu przeprowadzonego w Zakładzie Zachodnim wystawiono ocenę pozytywną z zaleceniami i wnioskami w sprawie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, które dotyczyły m.in. braku w systemie informatycznym zapisu, że wagon był po naprawie bieżącej wykonanej w punkcie napraw w Szczecinie (Spółka PKP CARGOTABOR). Wnioski z audytu dotyczące nieprawidłowości w okresie niniejszej kontroli NIK były w trakcie realizacji.

W Zakładzie Południowym, w zakresie objętym audytem nie stwierdzono nieprawidłowości.

Pozaplanowy audyt w zakresie systemu MMS w I poł. 2017 r. przeprowadzony został w PKP Cargo – Centralny Zakład Spółki w Sekcji Utrzymania i Napraw w Warszawie oraz w Sekcji Utrzymania i Napraw w Małaszewiczach. Audyt ten wykonany został na polecenie Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP Cargo, dotyczące niezwłocznego wdrożenia działań korygujących i zapobiegawczych,

w związku z zaistniałymi dwoma poważnymi w skutkach wypadkami kolejowymi z udziałem wagonów Spółki. W wyniku audytu sformułowane zostały wnioski o podjęcie następujących działań:

- w ramach systemów zarządzania utrzymaniem wagonów towarowych rozszerzyć obowiązujące wymagania w zakresie przeglądów układu maźniczego o szczegółową instrukcję określającą m.in. sposób weryfikacji śrub zabezpieczających, otworów w osi oraz sposób zaginania trójkątnych podkładek zabezpieczających śruby oporowe,
- doszczegółwić w DSU dla wagonów wymagania w zakresie przeglądu i weryfikacji podzespołów układu maźniczego w zakresie podanym w pkt 1,
- omówić z pracownikami wszystkich Sekcji Utrzymania i Napraw Centralnego Zakładu Spółki zasady prawidłowego przeprowadzenia sprawdzenia układu maźniczego podczas przeglądów poziomu P3 wagonów.

Ww. wnioski z audytu w okresie przeprowadzania niniejszej kontroli były w trakcie realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 403-406)

Ponadto przeprowadzone zostały 2 kontrole doraźne stanu technicznego wagonów w związku z wnioskami i zaleceniami zawartymi w „Analizie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP CARGO S.A za 2016 r.”.

W wyniku kontroli w Zakładzie Zachodnim, w Sekcji Utrzymania i Napraw w Poznaniu Franowie, stwierdzono prawidłowe: kwalifikowanie wagonów do naprawy bieżącej, przeprowadzanie odbioru wagonów po naprawie, prowadzenie napraw bieżących wagonów zakwalifikowanych na naprawę hamulca oraz badania i prac konserwacyjnych układu hamulcowego wagonu.

W wyniku kontroli w Zakładzie Śląskim, w Sekcji Utrzymania i Napraw w Tarnowskich Górach (Grupa Robót w Opolu) stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości:

- wagon 31 51 5377 189-6 – niewłaściwe sprężyny (komplet), prawdopodobnie założone w naprawie okresowej;
- wagon 31 51 5358 642-7 – cięgło odłużniacza skrócone poprzez wygięcie;
- wagon 31 51 5377 072-4 po naprawie P4: reklamowany na przegrzane wstawki i zestawy kołowe; na pudle wagonu liczne odpryski powłoki lakierniczej prawdopodobnie bez warstwy lakieru podkładowego; przy jednej maźnicy niewłaściwie założone obie sprężyny wewnętrzne (typowe dla wózka 20 t).

Wydane zalecenie dotyczące usunięcia stwierdzonych w czasie kontroli nieprawidłowości zostały zrealizowane.

(dowód: akta kontroli str. 407-408)

### **Stosowane w PKP Cargo systemy ewidencyjne rejestrujące dane utrzymaniowe pojazdów kolejowych.**

PKP Cargo rejestrowała dane utrzymaniowe pojazdów w dwóch systemach ewidencyjnych, tj w: Elektronicznej księdze logistyki (EKL) i w Systemie wspomagającym zarządzanie w obszarze utrzymania pojazdów kolejowych SANKO. Rejestracja danych utrzymaniowych w EKL była prowadzona od 2015 r.

System EKL umożliwiał m.in. zarządzanie pracą lokomotyw, ponadto w systemie przechowywane były dane dotyczące stanu technicznego i przydatności do eksploatacji lokomotyw. System EKL m.in. umożliwiał:

- automatyczne obliczanie oraz raportowanie ostrzeżenia dla rezerwów międzyprzebiegowych na podstawie zadeklarowanych modeli (wg DSU) dla dwóch poziomów utrzymania P1/P2;

- na podstawie pozyskiwanych danych w czasie rzeczywistym planowanie terminów wykonania przeglądów okresowych;
- wspieranie zarządzania lokomotywami wyłączonymi z eksploatacji poprzez umieszczanie ich w warsztatach wraz z możliwością deklaracji przywrócenia sprawności lokomotywie (planowanie warsztatowe);
- nadzór nad wykonaniem P2 oraz przekwalifikowanie zakresu przeglądu (wyższe poziomy utrzymania są również rejestrowane);
- aktualizowanie zakładki „dane utrzymaniowe” każdorazowo po wykonanych czynnościach przeglądowych lub naprawczych związanych z wymianą podzespołów.

System SANKO wdrożony został od października 2014 r. W systemie tym rejestrowane były m.in. następujące dane w zakresie stanu technicznego i przydatności do eksploatacji pojazdów kolejowych:

- parametry techniczne pojazdów, w tym m.in. ograniczenia w dopuszczeniu do ruchu,
- daty rejestracji i końca obowiązywania: świadectw sprawności technicznych oraz dopuszczeń do eksploatacji na sieciach kolejowych różnych zarządów kolejowych),
- daty napraw, w tym daty rozpoczęcia oraz przewidywanego zakończenia naprawy z możliwością dołączania skanów załączników i z podziałem na statusy naprawy (np.: w naprawie, naprawione, odebrane).

SANKO połączony był z systemem eksploatacyjnym ORZ-WIP, do którego przekazywał zarejestrowane dane. Nie miał połączenia z systemem eksploatacyjnym EKL. SANKO rejestrował dane online - występowały niewielkie opóźnienia we wprowadzaniu danych liczone w godzinach. Nie miało to znaczenia dla bezpieczeństwa ruchu, gdyż istniała blokada uniemożliwiająca włączenie wagonu w systemie eksploatacyjnym ORZ-WIP w przypadku braku spełniania warunków gotowości technicznej po stronie systemu utrzymaniowego SANKO. Aktualizacja danych dot. stanu technicznego lokomotyw następowała każdorazowo po zamknięciu zlecenia pracy. W systemie ORZ-WiP, w zakresie danych dotyczących stanu technicznego i przydatności do eksploatacji wagonów towarowych, rejestrowane były włączenia/wyłączenia wagonów z przyczyn technicznych. Przy zdarzeniach rejestrowane były data i godzina oraz stacja wystąpienia zdarzenia, dodatkowo podczas rejestracji wyłączenia rejestrowane były również inne dane, tj. przyczyna wyłączenia, np.: P2, P3; przyczyna uszkodzenia np.: manewrowa, klient; usterka techniczna wagonu.

(dowód: akta kontroli str. 348-349)

W toku kontroli przeprowadzono w PKP Cargo oględziny funkcjonowania Systemów SANKO i EKL na przykładzie losowo wybranych pojazdów kolejowych. W wyniku oględzin ustalono, że w systemach tych rejestrowane były dane umożliwiające monitorowanie stanu technicznego użytkowanych w przewozach wagonów i lokomotyw kolejowych w stopniu wymaganym dla prawidłowej ich eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 524-541, 549-553)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## **1.2. Nadzór nad realizacją zadań w zakresie diagnostyki pojazdów kolejowych.**

Systemowo, wykonywanie badań diagnostycznych pojazdów kolejowych było realizowane w PKP Cargo na podstawie procedur: SMS-12 Utrzymanie sprawności



taboru, MMS-02 Zarządzanie utrzymaniem wagonów towarowych, MMS-03 Przeprowadzanie utrzymania.

W procedurach tych m.in. przywoływane były dokumenty mające wpływ na plany utrzymania taboru, zakres naprawy i nadzór nad wykonaniem tych napraw, np. DTR (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa), WTWiO (Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru), DSU, Instrukcje Cw-3 i Ct-3, wykaz posiadanego taboru, instrukcje utrzymania taboru, zapotrzebowanie na tabor.

Przeprowadzanie badań diagnostycznych i sposób nadzoru nad ich wykonaniem zostały sprecyzowane w: DSU, Kartach przeglądowo naprawczych, Kartach pomiarowych oraz Protokołach odbioru. Natomiast szczegółowe warunki przeprowadzania badań diagnostycznych były ujęte w instrukcjach opracowywanych przez Wydział Konstrukcyjno-Technologiczny w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego lub instrukcjach technologicznych opracowywanych przez Zakłady przeprowadzające utrzymanie. Instrukcje te podlegały zatwierdzeniu do stosowania w PKP Cargo.

Przewidziane w DSU badania diagnostyczne pojazdów kolejowych wykonywane były w toku przeglądów i napraw okresowych, a ich zakres determinowany był ich poziomem (od P1 do P5). W strukturze organizacyjnej PKP Cargo zadania w zakresie nadzoru nad nimi należały do Biura Taboru i Wsparcia Technicznego - Wydział Odbiorów Technicznych. W trakcie okresowych napraw wykonywane były badania i testy diagnostyczne przewidziane w DSU, na podstawie których można było określić zdadność pojazdu do dalszej eksploatacji. Okresowe przeglądy i naprawy wagonu towarowego (na przykładzie wagonu węglarki) polegały na przeprowadzeniu testów diagnostycznych, których zakres na poziomie P3 obejmował: pomiar wysokości zderzaków, pomiar zużycia tarcz zderzaków, pomiar zużycia wykładzin gniazd skrętu i ślizgów bocznych (pomiar zużycia smarowanych łożysk skrętu), badanie układu hamulcowego programem kontrolnym, częściowo uproszczone badanie UT osi zestawu kołowego, pomiar geometrii zestawów kołowych, pomiar zużycia urządzeń pociagowych i ich położenia w stosunku do zderzaków, ocenę stanu ważnych podzespołów (wózek, zestawy kołowe, zderzaki, sprzęgi, stopnie i uchwyty, działania drzwi i mechanizmów), ocenę integralności konstrukcji, ocenę stanu powłok antykorozyjnych i opisu wagonu.

Natomiast badania diagnostyczne ww. typu wagonu na poziomie P4/P5 obejmowały zakres jw., poszerzony o: pomiary geometrii ostoi, nadwozia, ramy wózka, zderzaków, urządzeń ciągowych, sprzęgów, montażu wagonu, badanie charakterystyki statycznej: zderzaków, urządzeń ciągowych, wózków, resorów, sprężyn nośnych, nacisku kół wagonu, badanie układu hamulcowego (hadiag/T) programem podstawowym, badanie charakterystyki zaworów ważących i przekładników ciśnienia, szczegółowe badanie UT osi zestawu kołowego, badania MT (magnetyczno-proszkowe) kół i osi zestawów kołowych, badania NDT (badania nieniszczące): resorów (UT), spoin (MT), pomiar rezystancji zestawu kołowego, badania zbiorników ciśnieniowych, pomiar rezystancji uziemienia wagonu.

Okresowe przeglądy i naprawy lokomotywy elektrycznej (na przykładzie lokomotywy typu ET22) obejmowały przeprowadzenie testów diagnostycznych obejmujących:

- w przeglądzie na poziomie P1: ocenę stanu urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu, próby i pomiary hamulca, układu biegowego i aparatury elektrycznej,
- w przeglądzie na poziomie P2 w zakresie jw. poszerzonym o: próby i pomiary maszyn elektrycznych, urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu,
- w przeglądzie na poziomie P3 w zakresie jw. o zwiększonym wymiarze,
- w naprawie na poziomie P4 w zakresie: oceny, próby i testów stanu urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu, próby i pomiarów hamulca, układu

biegowego i aparatury elektrycznej, urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu, obwodów elektrycznych, okablowania i oświetlenia,

– w naprawie na poziomie P5 w zakresie jw. o zwiększonym wymiarze.

Realizacja badań diagnostycznych pojazdów kolejowych należała do zakładów naprawczych wykonujących naprawy na poziomie utrzymania P3, P4, P5 i posiadających uprawnienia na ich wykonywanie, to jest przyznane świadectwo uznanego przez PKP Cargo wykonawcy usługi na utrzymanie pojazdów kolejowych (punkty utrzymania taboru PKP Cargo, zakłady napraw taboru PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz inne zakłady zewnętrzne np. EKK Wagon Sp. z o.o., ZNTK w Oleśnicy S.A.).

Badania diagnostyczne pojazdów kolejowych były częścią napraw okresowych i ich realizacja w stosunku do planu była analogiczna jak przedstawiona powyżej realizacja planu tych napraw. Badania diagnostyczne, wykonywane w trakcie utrzymania, nie były przedmiotem okresowych analiz stanu techniczno-eksploatacyjnego pojazdów kolejowych. Miały one zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdu kolejowego do następnej naprawy planowej i potwierdzić prawidłowe wykonanie naprawy. Analizy w tym zakresie wykonywane były doraźnie w oparciu o zdarzenia eksploatacyjne monitorowane przez systemy SMS oraz MMS. Przy ich opracowywaniu wykorzystywane były dane uzyskane w trakcie badań diagnostycznych. W okresie 2016-2017 (I półrocze) w PKP Cargo (w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego), prowadzona była analiza (praca w toku) przyczyn pęknięcia osi zestawu kołowego lokomotywy SM42. Na podstawie dotychczasowych wyników wprowadzono zmianę parametrów przeprowadzania badań UT osi zestawów kołowych. W trakcie opracowywania była nowa instrukcja w zakresie badań defektoskopowych zestawów kołowych.

(dowód: akta kontroli str. 448, 457-461)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

### **1.3. Skuteczność działań w zakresie zapewnienia właściwego stanu technicznego posiadanego taboru<sup>31</sup>**

Zgodnie z procedurą SMS P/08 corocznie przygotowywane były programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP Cargo. W programach tych określano działania wynikające ze zidentyfikowanych obszarów zagrożeń stanowiących ryzyko dla prowadzonej działalności przewozowej a w konsekwencji dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 5, 573)

W badanym okresie miały miejsce zdarzenia<sup>32</sup> w transporcie kolejowym z udziałem taboru kolejowego należącego do PKP Cargo<sup>33</sup>, które wystąpiły z przyczyn leżących po stronie Spółki i były spowodowane stanem technicznym tego taboru<sup>34</sup>.

W 2016 r. w ww. zakresie wystąpiło:

<sup>31</sup> Dane obejmują zdarzenia z udziałem taboru PKP Cargo, odnośnie których komisja kolejowa zakończyła postępowania wyjaśniające, sporządziła i przekazała Protokoły ustaleń końcowych.

<sup>32</sup> Zgodnie z § 2 pkt 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 369); użyte w rozporządzeniu określenie „zdarzenie” oznacza - poważny wypadek, wypadek lub incydent.

<sup>33</sup> Dla taboru kolejowego należącego do PKP Cargo, Spółka jest podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM). W pociągach PKP Cargo przewożone są także wagony podmiotów zagranicznych i krajowych, za których utrzymanie Spółka nie jest podmiotem odpowiedzialnym.

<sup>34</sup> Dane obejmują zdarzenia z udziałem taboru PKP Cargo, odnośnie których komisja kolejowa zakończyła postępowania wyjaśniające, sporządziła i przekazała Protokoły ustaleń końcowych.

- siedem wypadków spowodowanych stanem technicznym pojazdów kolejowych<sup>35</sup> (zwiększenie o jeden w porównaniu z 2015 r.), w tym cztery spowodowane stanem technicznym wagonu i trzy stanem technicznym pojazdu z napędem;
- siedem incydentów<sup>36</sup> kategorii C53 „Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem (...)”, (w 2015 r. również zaistniało siedem incydentów);
- 118 incydentów kategorii C54 „Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu (...)”, tj. o 14 (o 10,6%) mniej niż w 2015 r. (132 incydenty).

W I półroczu 2017 r. w ww. zakresie wystąpiło:

- pięć wypadków spowodowanych stanem technicznym pojazdów kolejowych (zmniejszenie o jeden w porównaniu z I półroczem 2016 r.). Wszystkie te wypadki dotyczyły stanu technicznego wagonów;
- trzy incydenty kategorii C53, tj. o dwa mniej niż w I półroczu 2016 r. (pięć),
- 31 incydentów kategorii C54, tj. o 27 (o 46,6%) mniej niż w I półroczu 2016 r. (58).

W okresie 2016-2017 (I półrocze) nie wystąpiły poważne wypadki i nie było w tych zdarzeniach ofiar śmiertelnych oraz osób ciężko rannych<sup>37</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 419-423, 605, 608)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Brak skutecznego nadzoru w obszarze wykrywania początkowych, częściowych pęknięć (zwanych w opisach zdarzeń „nadpęknięciami”) w elementach urządzeń ciąglowych wagonów towarowych, w następstwie których dochodziło do całkowitych pęknięć tych elementów, powodujących szereg incydentów kategorii C68: „rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów”.

(dowód: akta kontroli str. 424-443)

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

Ocena cząstkowa

## **2. Nadzór nad posiadaniem wymaganych kwalifikacji zawodowych oraz realizacja obowiązków służbowych dotyczących brk przez pracowników obsługujących pociągi.**

### **2.1. Wymagania w zakresie kwalifikacji zawodowych i warunków fizyczno-zdrowotnych pracowników obsługujących pociągi oraz nadzór w zakresie spełniania tych wymagań.**

Opis stanu  
faktycznego

Procesy rekrutacji oraz szkoleń pracowników PKP Cargo, w tym pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu, objęte były procedurą P/07 Zarządzanie Zasobami Ludzkimi, Księgi systemu zarządzania bezpieczeństwem w PKP Cargo (SMS). W procedurze tej zostały opisane:

<sup>35</sup> Wypadki: kategorii 10 - Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, i kategorii 11 – „Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (...)”.

<sup>36</sup> Art. 4 pkt 47. definiuje incydent jako każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

<sup>37</sup> Zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, ciężko ranny jest to osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny.

- zakresy odpowiedzialności i uprawnienia dla stanowisk uczestniczących w realizacji zadań w jednostkach organizacyjnych PKP Cargo: na szczeblu jednostek Centrali Spółki - Prezes Zarządu, Dyrektorzy Biur Centrali (w tym Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi i Dyrektor Biura Kierowania Przewozami); na szczeblu zakładów Spółki - Dyrektor Zakładu i wyznaczeni pracownicy Zakładu Spółki oraz przewodniczący Komisji Egzaminacyjnych;
- przebiegi procesów dla: rekrutacji (4.1), szkoleń (4.2), pouczeń okresowych pracowników zatrudnionych w PKP Cargo, bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (4.3), szkolenia i egzaminy maszynisty na licencję maszynisty (4.4), szkolenia i egzaminy maszynisty na świadectwo maszynisty (4.5);
- instrukcje wewnętrzne dotyczące realizacji zadań w ww. zakresie, tj. Ca-1<sup>38</sup> i Ca-4<sup>39</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 116-131)

W rozdziale 5.13 pt. „Zarządzanie Zasobami Ludzkimi” w części opisowej SMS, określono m.in., że:

- a) kompetencje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz odpowiadających za funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz stałe utrzymanie poziomu ich umiejętności i wiedzy, zapewniają wdrożone w Spółce regulacje wewnętrzne, takie jak: Instrukcja Ca-4, Decyzja nr 7 Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO z dnia 22 września 2014 r. w sprawie zasad doskonalenia zawodowego pracowników zespołu drużyn trakcyjnych PKP Cargo z zagadnień techniki ruchu i sygnalizacji na sieci kolejowej PKP, Decyzja nr 4 Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP Cargo z dnia 8 września 2014 r. w sprawie powołania Komisji do nadawania upoważnień do szkolenia i egzaminowania pracowników drużyn trakcyjnych z zakresu bezpiecznych metod pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych zainstalowanych w pojazdach trakcyjnych (z późn. zm.).

Instrukcja Ca-4, określała między innymi:

- organizację, zasady oraz tryb odbywania przygotowania zawodowego przez kandydatów na stanowiska pracy bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w PKP Cargo,
  - zakres wiadomości teoretycznych oraz umiejętności praktycznych, niezbędnych do samodzielnego wykonywania czynności na poszczególnych stanowiskach pracy, rodzaje egzaminów, które składają pracownicy w okresie przygotowania zawodowego, po jego zakończeniu lub w innych przypadkach określonych postanowieniami Instrukcji Ca-1.
- b) W ramach doskonalenia zawodowego w Spółce ustalony został system pouczeń i egzaminów okresowych, których celem było podnoszenie poziomu wiedzy zawodowej pracowników, poprawa organizacji pracy oraz wdrożenie nowych metod pracy. Program pouczeń okresowych obejmował, m.in.:
- podstawowe przepisy i instrukcje, wskazanie wprowadzonych do nich zmian, z podaniem właściwej ich interpretacji,
  - omówienie stwierdzonych w ostatnim czasie przypadków nieprawidłowej pracy, zaistniałych wypadków i incydentów kolejowych ze wskazaniem ich przyczyn, skutków oraz zastosowanych środków zaradczych,

<sup>38</sup> Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach pracowników PKP CARGO S.A. Ca-1.

<sup>39</sup> Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w PKP CARGO S.A. Ca-4.

- sprawy technicznego bezpieczeństwa pracy,
  - wybrane zagadnienia z Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
- c) Ustalono wykaz stanowisk objętych pouczeniami okresowymi w Spółce, roczny wymiar pouczeń i częstotliwość ich prowadzenia. Poza pouczeniami okresowymi przeprowadzanymi w salach szkoleń w Zakładach Spółki, przeprowadzano również pouczenia doraźne bezpośrednio na stanowiskach pracy. Ponadto nie rzadziej niż raz na 4 lata przeprowadzane były egzaminy okresowe sprawdzające wiadomości i umiejętności pracowników podlegającym pouczeniom okresowym. Przystępowali do nich pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe, uzyskujący kwalifikacje według zasad obowiązujących do dnia 29 października 2018 r. W przypadku posiadania licencji i świadectwa maszynisty test przeprowadzany był co trzy lata.
- d) W zakładach Spółki prowadzone były „Rejestry egzaminów pracowników” zawierające informacje o zaliczonych egzaminach. Zakłady Spółki zobowiązane były do prowadzenia wykazów pracowników podlegających pouczeniom okresowym, zgodnie ze wzorem zał. nr 13 Instrukcji Ca-4.

(dowód: akta kontroli str. 54-56, 476, 501)

W zakresie kwalifikacji zawodowych i wymogów fizyczno-zdrowotnych, do zatrudniania w PKP Cargo pracowników związanych z bezpośrednią obsługą pociągów, w tym pracowników drużyn trakcyjnych, miały zastosowanie zasady określone w:

- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe<sup>40</sup>,
- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych<sup>41</sup>,
- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności<sup>42</sup>

oraz w regulacjach wewnętrznych Spółki: Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP Cargo i Instrukcji Ca-4.

(dowód: akta kontroli str. 476-479, 501)

W wyniku oględzin, dot. spełniania wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych przez pracowników zatrudnionych w PKP Cargo na stanowiskach maszynistów i rewidentów taboru stwierdzono m.in., że dane umożliwiające monitorowanie tego obszaru ewidencjonowane były w informatycznym systemie SAPHR<sup>43</sup>. Na podstawie przeglądu danych dotyczących losowo wybranych: pięciu pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty oraz pięciu pracowników zatrudnionych na stanowisku rewidentów taboru ustalono, że wymagania w zakresie kwalifikacji zawodowych pracowników zatrudnionych na ww. stanowiskach były spełnione.

(dowód: akta kontroli str. 542-548)

---

<sup>40</sup> Dz.U. Nr 212, poz. 2152, ze zm.

<sup>41</sup> Dz.U. z 2015 r. poz. 46.

<sup>42</sup> Dz.U. poz. 522, ze zm.

<sup>43</sup> Informatycznym systemie kadrowo-placowym.

## **Szkolenia dla pracowników obsługujących pociągi w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa przewozów kolejowych.**

W badanym okresie 2016-2017 (I półrocze) pracownicy PKP Cargo obsługujący pociągi podlegali szkoleniom w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Tematyka tych szkoleń obejmowała m.in.:

- realizację zadań związanych z przewozem kolejną towarów niebezpiecznych;
- postępowania w przypadku działań przestępczych lub chuligańskich (związanych m.in. z: ustawieniem przeszkody na torach, obrzuceniem pociągu kamieniami, dewastacją wagonu, kradzieżą lub wystąpieniem zagrożeń o charakterze terrorystycznym (związanych m.in. ze znalezieniem w pociągu przedmiotu mogącego zawierać materiały wybuchowe);
- działania w przypadku stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia możliwością wystąpienia wypadku kolejowego (związanego m.in. z poruszaniem się pociągu po niewłaściwym torze, rozerwaniem się pociągu, awarią hamulców lub innych urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu, pożaru).

W 2016 r. w ww. zakresie przeszkolonych zostało 98,6% pracowników w grupie drużyn trakcyjnych i 98,6% pracowników w grupie rewidentów wagonów. Szkolenie w ww. zakresie tematycznym odbywało się w ramach obowiązkowych dla ww. dwóch grup pracowniczych pouczeń okresowych. Niższy od 100% udział pracowników przeszkolonych spowodowany był głównie absencjami z powodu stanu zdrowia. Zgodnie z zasadami obowiązującymi w Spółce, pracownicy nieuczestniczący w pouczeniach okresowych z powodu przebywania na długotrwałych zwolnieniach lekarskich, w przeciagu dwóch tygodni po ustaniu usprawiedliwionej przyczyny nieobecności poddawani byli indywidualnemu szkoleniu, które mogło być wykonywane w ramach pouczeń doraźnych. Jeżeli nieobecność była dłuższa niż 6 miesięcy, pracownik przed przystąpieniem do wykonywania czynności poddany był sprawdzianowi wiedzy i umiejętności lub egzaminowi weryfikacyjnemu. W I półroczu 2017 w ww. tematykach przeszkolonych zostało 99,1% pracowników w grupie drużyn trakcyjnych i 98,0% pracowników w grupie rewidentów wagonów. Szkolenia obejmowały także tematykę wykonywania czynności ratunkowych (w tym reanimacji) w odniesieniu do osób potrzebujących niezwłocznego udzielenia pomocy. Szkolenia z czynności ratunkowych pracowników w grupie drużyn trakcyjnych prowadzone były corocznie podczas wszystkich trzech cykli pouczeń okresowych (w ramach których w 2016 r. przeszkolonych zostało 98,6%, a w I półroczu 2017 99,1% z tej grupy pracowników) oraz w ramach szkolenia BHP przeprowadzanego raz na 3 lata, które w 2016 r. objęło 31,0% tej grupy pracowników. Szkolenie rewidentów taboru z wykonywania czynności ratunkowych odbywało się zasadniczo w ramach szkoleń BHP przeprowadzanych cyklicznie raz na 3 lata. W 2016 r. w ww. zakresie przeszkolonych zostało 39,6%, a w I półroczu 2017 r. 35,8% tej grupy pracowników. Zgodnie z ramową tematyką pouczeń okresowych na 2017 r., tematyka BHP zostanie omówiona ponadto w ramach trzeciego cyklu pouczeń okresowych.

(dowód: akta kontroli str. 498-500)

**Zdarzenia w transporcie kolejowym z udziałem taboru kolejowego należącego do PKP Cargo, które wystąpiły z przyczyn leżących po stronie Spółki, spowodowane nieprawidłowym postępowaniem kierujących lokomotywami kolejowymi, tj. wypadki kategorii: 04, 05, 06, 07<sup>44</sup> i incydenty kategorii: C44, C45, C46<sup>45</sup>.**

<sup>44</sup> Por. przypis nr 4.

<sup>45</sup> C44 - niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia; C45 - przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy; C46 - wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów.

W 2016 r. miało miejsce sześć wypadków w kategoriach: 04, 06, 07 (wypadki kategorii 05 nie wystąpiły), tj. o jeden więcej niż w 2015 r. (pięć), w tym: trzy wypadki kat. 04 - niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” (w 2015 r. było ich cztery), jeden wypadek kategorii 07 - wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów (w 2015 r. również był jeden wypadek tej kategorii), dwa wypadki kat. 06- przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy (w 2015 r. wypadków tej kategorii nie było). Nie wystąpiły natomiast incydenty w kategoriach: C44, C45, C46 (w 2015 r. było dziewięć incydentów, wszystkie w kategorii C44).

W I półroczu 2017 r. wystąpiły trzy wypadki kategorii 04 (wypadki kategorii: 05, 06, 07 nie wystąpiły), tj. o dwa więcej niż w I półroczu 2016 r.- jeden wypadek kategorii 04 (wypadki kategorii: 05, 06, 07 nie wystąpiły). Ponadto miały miejsce trzy incydenty w kategoriach: C44(2) i C46(1) - nie było incydentów kategorii C45, tj. nastąpiło zwiększenie o trzy w porównaniu z I półroczem 2016 r., w którym nie wystąpiły incydenty kategorii: C44, C45, C46.

(dowód: akta kontroli str. 419-423)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## **2.2. Nadzór nad wypełnianiem przez pracowników obsługujących pociągi wymogów i obowiązków związanych z brk w zakresie: przechodzenia obowiązkowych badań lekarskich, czasu pracy na stanowiskach związanych z obsługą pociągów, zakazu przebywania w pracy w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem innych środków odurzających oraz obowiązków służbowych związanych z przeprowadzeniem oględzin pociągów przewożących materiały niebezpieczne.**

W badanym okresie 2016-2017 (I półrocze), w ramach nadzoru przeprowadzane były przez Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu w Centrali PKP Cargo oraz Działy Kontroli w Zakładach Spółki kontrole wewnętrzne dotyczące: czasu pracy na stanowiskach związanych z obsługą pociągów, realizacji zakazu przebywania w pracy w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem innych środków odurzających oraz wypełniania obowiązków służbowych związanych z przeprowadzeniem oględzin pociągów przewożących materiały niebezpieczne.

Nadzorowanie spraw w zakresie badań lekarskich prowadzone było w działach pracowniczych Zakładów Spółki (ewidencja, kontrola terminowości badań itp.), z wykorzystaniem systemu informatycznego SAPHR.

Zasady obowiązkowych badań lekarskich pracowników obsługujących pociągi oraz prowadzenia przez właściwe komórki organizacyjne nadzoru w tym zakresie (ewidencji, kontroli itp.) określone zostały w Instrukcji Ca-4 oraz w rozporządzeniach wymienionych powyżej.

Przeprowadzanie obowiązkowych badań lekarskich odbywało się w ramach zawartej umowy z PKP S.A. Oddziałem Kolejowej Medycyny Pracy.

Na podstawie przeglądu danych dotyczących losowo wybranych: pięciu pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty oraz pięciu pracowników zatrudnionych na stanowisku rewidentów taboru, ustalono, że wymogi w zakresie danych ewidencjonowanych w systemie SAPHR dotyczących spełniania wymogów w zakresie m. in. dokonywania okresowych badań lekarskich odnośnie pracowników zatrudnionych w PKP CARGO na stanowiskach maszynistów i rewidentów taboru były przestrzegane.

(dowód: akta kontroli str. 542-548)

Szczegółowe warunki dotyczące czasu pracy na stanowiskach związanych z obsługą pociągów oraz prowadzenie przez właściwe komórki organizacyjne nadzoru w tym zakresie (ewidencji, kontroli itp.), w tym warunki wykonywania pracy w godzinach nadliczbowych, określone były w regulaminach pracy poszczególnych Zakładów Spółki i w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy. Każdy pracownik drużyn trakcyjnych otrzymywał indywidualny rozkład czasu pracy na dany okres rozliczeniowy. Rozkład czasu pracy opracowywany był z wykorzystaniem systemów informatycznych. Bieżący nadzór dotyczący czasu pracy maszynistów sprawowały merytoryczne komórki organizacyjne Zakładów Spółki. Ponadto zgodnie z art. 22ca ustawy o transporcie kolejowym, maszynista był zobowiązany do niezwłocznego poinformowania przewoźnika kolejowego lub zarządcy, na rzecz których świadczy pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia, o świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej albo o niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz takich podmiotów. Oświadczenia te wprowadzane były do aplikacji Rejestr maszynistów, prowadzonej i nadzorowanej przez UTK<sup>46</sup>. Aktualizacja danych zawartych w Rejestrze dokonywana była przez wyznaczonych i upoważnionych pracowników zakładów Spółki raz na kwartał.

(dowód: akta kontroli str. 476-479, 501)

Działy kontroli zakładów Spółki przeprowadziły w 2016 r. siedem kontroli w zakresie czasu pracy na stanowiskach związanych z obsługą pociągów a Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu w Centrali jedną taką kontrolę.

W wyniku kontroli przeprowadzonej przez Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości w Zakładzie Centralnym:

- brak nadzoru nad zgodnością z przepisami prawa pracy, w zakresie zatrudniania maszynisty w godzinach nadliczbowych bez zachowania wymaganej ilości dni wolnych,
- brak nadzoru nad poprawnością zatrudnienia maszynisty w godzinach nadliczbowych w zakresie zachowania wymaganej ilości dni wolnych oraz 35-godzinne nieprzerwanego odpoczynku w tygodniu.

W odpowiedzi na ustalenia pokontrolne Zakład Centralny poinformował m.in., że nieprawidłowości wynikały z niedostatecznej obsady stanowisk administracyjnych, dyspozytorów oraz pracowników drużyn trakcyjnych.

W wyniku kontroli przeprowadzonych przez Działy kontroli zakładów Spółki, w Zakładzie Północnym stwierdzono m.in.:

- w dwóch przypadkach - brak 12-godzinne dobowego wypoczynku,
- w siedmiu przypadkach w tygodniu rozliczeniowym - brak 35-godzinne nieprzerwanego odpoczynku.

W I półroczu 2017 r. w ww. zakresie przeprowadzone zostały dwie kontrole przez Działy Kontroli Zakładów Spółki. Stwierdzono m.in. w Zakładzie Północnym w trzech przypadkach, w tygodniu rozliczeniowym w styczniu brak 35-godzinne nieprzerwanego odpoczynku, a w Zakładzie Zachodnim:

- w 139 przypadkach niezapewnienie co najmniej 11 godzin odpoczynku dobowego w dobie pracowniczej, co było niezgodne z art.132 §1 Kodeksu pracy i § 15 ust.4 Regulaminu pracy.

---

<sup>46</sup> Rejestr maszynistów zawiera dane dotyczące formy zatrudnienia, czasu zatrudnienia, daty ważności badań lekarskich oraz psychologicznych, daty pozytywnego egzaminu kwalifikacyjnego albo na świadectwo maszynisty, numer prawa kierowania lub seria i numer licencji maszynisty oraz skan złożonego oświadczenia o wykonywaniu bądź niewykonywaniu czynności na rzecz innego przewoźnika.



- w 47 przypadkach niezapewnienie pracownikom prawa do nieprzerwanego odpoczynku w wymiarze co najmniej 35 godzin w każdym tygodniu niezgodnie z art.133 § 1 Kodeksu pracy i § 15 ust.6 Regulaminu pracy,
  - w 46 przypadkach nieudzielenie należnej liczby dni wolnych od pracy, niezgodnie z przepisem art. 147 Kodeksu pracy i § 15 ust. 1-3 Regulaminu pracy.
- (dowód: akta kontroli str. 482-483, 488, 491-492)

Zapisy dotyczące zakazu przebywania w pracy w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem innych środków odurzających zawarte zostały w regulaminach pracy wszystkich Zakładów Spółki. Ponadto wdrożone zostały dodatkowe regulacje wewnętrzne określające sposób nadzoru i kontroli przestrzegania zakazów w ww. zakresie: decyzją Dyrektora Zarządzającego ds. Przewozowych<sup>47</sup> oraz decyzjami dyrektorów Zakładów Spółki<sup>48</sup>.

W 2016 r. w ww. zakresie przeprowadzono 19 kontroli przez działy kontroli zakładów Spółki oraz jedną przez Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu w Centrali.

W wyniku kontroli Biura Kontroli Wewnętrznej i Audytu stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości w Zakładzie Centralnym:

- brak przeprowadzenia wymaganej liczby kontroli profilaktycznych,
- niepoprawne prowadzenie rejestrów kontroli trzeźwości pracowników w Sekcji Przewozów w Białymstoku,
- brak przeprowadzania kontroli trzeźwości pracowników bezpośrednio związanych z ruchem kolejowym, co było niezgodne z § 1 i 2 Polecenia Nr 2 Dyrektora Regionalnego ds. Przewozowych Zakładu Centralnego z dnia 30 października 2014 r.

W wyniku kontroli przeprowadzanych przez Działy Kontroli Zakładów Spółki stwierdzono m.in.:

- a) w Zakładzie Dolnośląskim: brak pełnej realizacji szczegółowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez naczelników sekcji w zakresie liczby wykonywanych kontroli, w tym niewykonanie m.in. kontroli trzeźwości,
- b) w Zakładzie Północnym: kontrole przeprowadzone przez kierownictwo sekcji w liczbie niezgodnej z planem i programem poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W I półroczu 2017 r. w ww. zakresie działy kontroli zakładów Spółki przeprowadziły siedem kontroli, w wyniku których stwierdzono m.in. w Zakładzie Dolnośląskim: nierzetelne wykonanie kontroli przez naczelników sekcji, tj.: błędne miejsce wykonania kontroli, nieprawdziwe dane skontrolowanych pracowników, nierzetelne sporządzenie sprawozdań.

(dowód: akta kontroli str. 484, 489, 492-493)

W jednostkach organizacyjnych zakładów Spółki przeprowadzono w 2016 r. 478 088 kontroli trzeźwości pracowników. W ich wyniku stwierdzono cztery przypadki nietrzeźwości pracownika w pracy i cztery przypadki zgłoszenia się do pracy w stanie nietrzeźwym. W pięciu przypadkach dokonano rozwiązania umowy o pracę, w trzech ukarano pozbawieniem premii, jeden pracownik został odsunięty od wykonywania czynności służbowych. W I połowie 2017 r. przeprowadzonych zostało 237 756 kontroli trzeźwości pracowników. W ich wyniku stwierdzono trzy przypadki nietrzeźwości pracowników w pracy. W jednym przypadku rozwiązano

<sup>47</sup> Decyzja Nr 2 Dyrektora Zarządzającego ds. Przewozowych z dnia 22 września 2014 r. w sprawie przeprowadzania kontroli trzeźwości pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i pozostających pod wpływem środków odurzających oraz korzystania ze sprzętu pomiarowego.

<sup>48</sup> Przykładowo: Decyzja Nr 44/2015 Dyrektora PKP CARGO S.A. Dolnośląskiego Zakładu Spółki z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie zachowania przez pracowników trzeźwości oraz zapobiegania zjawisku występowania przypadków nietrzeźwości podczas świadczenia pracy.

umowy o pracę, w dwóch pracownicy zostali odsunięci od wykonywania czynności służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 494-495)

Podstawowe przepisy określające w Spółce sposób przeprowadzania oględzin przy składach pociągów, m. in. takich, w których znajdują się wagony z towarami niebezpiecznymi, zawierała „Instrukcja dla rewidenta pociągu Cw-2”.

Oględziny (czynności sprawdzające) przy wagonach z towarami niebezpiecznymi określone zostały w „Instrukcji - Wytyczne postępowania przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Cpn-1”. Instrukcja ta zawierała m.in. postanowienia dotyczące procedur postępowania z towarami TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka), mających na celu zapewnienie ich ochrony przed dostępem osób nieuprawnionych.

W związku z tym, że PKP Cargo wykonuje przewozy towarów na torach zarządzanych przez PKP PLK S.A., zgodnie z postanowieniami Regulaminu przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A., zobowiązana była przestrzegać w zakresie przewozów niebezpiecznych (niezależnie od własnych przepisów wewnętrznych) regulacji PKP PLK S.A. w tym zakresie, zawartych w Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16.

W 2016 r. działy kontroli zakładów Spółki przeprowadziły pięć kontroli dotyczących wypełniania obowiązków służbowych związanych z przeprowadzeniem oględzin pociągów przewożących materiały niebezpieczne, a Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu w Centrali PKP Cargo jedną kontrolę. W I połowie 2017 r. kontrole w ww. zakresie nie były przez te komórki przeprowadzane.

W wyniku kontroli przeprowadzonej przez Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu ustalono (zidentyfikowano) m.in. ryzyka dotyczące: nieprawidłowych zapisów w listach przewozowych; nieprawidłowego przyjęcia przesyłki od nadawcy do przewozu; przewozu środkiem transportu zanieczyszczonym przewożonym towarem niebezpiecznym lub pozostałościami uprzednio przewożonego towaru niebezpiecznego; niewypełnienia obowiązków Doradcy RID.

W wyniku kontroli przeprowadzonych przez działy kontroli zakładów Spółki stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości w Zakładzie Północnym:

- brak przeprowadzenia kontroli w zakresie zestawienia składów pociągów i stanu technicznego wagonów (szczególnie pociągów przewożących towary niebezpieczne),
- przypadki niewłaściwego wypełniania dokumentacji zdawczo-odbiorczej, tj. R-25 i R-27 oraz Poleceń na wykonanie pracy manewrowej R-10 - polegające na braku, względnie błędnym zapisie numeru zagrożenia i numeru UN towaru oraz braku wpisu symbolu TWR w przypadku towarów wysokiego ryzyka.

(dowód: akta kontroli str. 485-487, 490)

Ponadto w jednostkach organizacyjnych zakładów Spółki w 2016 r. zrealizowano 225 kontroli związanych z przeprowadzeniem oględzin pociągów przewożących materiały niebezpieczne. W ich wyniku stwierdzono: 52 nieprawidłowości dotyczące oznakowania<sup>49</sup> jednostek transportowych przewożących towary niebezpieczne i 154 nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego<sup>50</sup> jednostek transportowych

<sup>49</sup> Oznakowanie jednostek transportowych przewożących towary niebezpieczne (oznakowanie: nalepki ostrzegawcze, tablice pomarańczowe, znaki ostrzegawcze, inne znaki) - niezgodności z 5.3, 3.4, 5.5 RID/Załącznik 2 do SMGS: brak, uszkodzone, niezgodne ze wzorem, niewłaściwe dla przewożonego towaru.

<sup>50</sup> Stan techniczny jednostek transportowych (bez podwozia) przewożących towary niebezpieczne (jednostka transportowa: wagon, wagon-cysterna, kontener wielki, kontener-cysterna, cysterna przenośna) - niezgodności z 4.2, 4.3, 6.7, 6.8 RID/Załącznik 2 do SMGS: niedokręcone kołpaki ochronne, brak śrub zabezpieczających, dźwignia zaworu ustawiona w pozycji "zawór otwarty", niezabezpieczone położenie dźwigni, wyciek, wysypywanie się ładunku, zewnętrzna powierzchnia cysterny zanieczyszczona przewożonym towarem, nieczytelna data następnego badania cysterny, nieczytelny kod cysterny, nieczytelna tabliczka znamionowa, wgniecenia, niezabezpieczona tablica przestawna.

przewożących towary niebezpieczne. W I połowie 2017 r. przeprowadzono 106 kontroli związanych z przeprowadzeniem oględzin pociągów przewożących materiały niebezpieczne. W ich wyniku stwierdzono dwie nieprawidłowości dotyczące oznakowania i 13 nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego.

(dowód: akta kontroli str. 496-497)

W związku z ustaleniami ww. kontroli przeprowadzonych przez Biuro Kontroli Wewnętrznej i Audytu w Centrali oraz działy kontroli zakładów Spółki, zostały przekazane do kontrolowanych jednostek zalecenia i wnioski ws. przestrzegania przepisów w zakresie stwierdzonych nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 485-487, 490, 496-497)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Niedostateczna była skuteczność działań nadzorczych i kontrolnych w zakresie przeciwdziałania naruszaniu w jednostkach organizacyjnych Spółki przepisów Kodeksu pracy, dotyczących zapewnienia pracownikom, w tym maszynistom, nieprzerwanego odpoczynku dobowego i tygodniowego oraz należnych dni wolnych od pracy. W toku kontroli wewnętrznych Spółki stwierdzono:

- niezapewnienie co najmniej 11 godzin odpoczynku dobowego w dobie pracowniczej (w 2016 r. dwa przypadki w Zakładzie Północnym, w I półroczu 2017 r. 139 przypadków w Zakładzie Zachodnim), co stanowiło naruszenie przepisu art. 132 § 1 Kodeksu pracy,
- niezapewnienie prawa do nieprzerwanego odpoczynku w wymiarze co najmniej 35 godzin w każdym tygodniu (w 2016 r. siedem przypadków w Zakładzie Północnym, w I półroczu 2017 r.: trzy przypadki w Zakładzie Północnym i 47 przypadków w Zakładzie Zachodnim), co stanowiło naruszenie przepisu art. 133 § 1 Kodeksu pracy,
- nieudzielenie dni wolnych od pracy w liczbie określonej w przepisie art. 147 Kodeksu pracy (w I półroczu 2017 46 przypadków w Zakładzie Zachodnim).

(dowód: akta kontroli str. 482-483, 488, 491-492)

Ocena cząstkowa

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

### **3. Działania i rozwiązania organizacyjne w zakresie ochrony przewożonych ładunków przed: napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym.**

#### **3.1. Działania i rozwiązania organizacyjne w zakresie zadania określonego w przepisie art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym<sup>51</sup>.**

Opis stanu  
faktycznego

W badanym okresie zadania w zakresie poprawy bezpieczeństwa przewożonych towarów określane były w:

- „Programie działań PKP CARGO S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa przewożonych towarów”, wprowadzonym Decyzją Nr 10 Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. z dnia 24 maja 2016 r.,

<sup>51</sup> Art. 58. ust. 3 ustawy stanowi, że zarządcy i przewoźnicy kolejowi obowiązani są do zapewnienia ładunku i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

- Szczegółowych programach działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa przewożonych towarów w Zakładach Spółki, które zostały wprowadzone do stosowania Zarządzeniem Nr 3/2016 Dyrektora Biura Ekspedycji Centrali PKP CARGO S.A. oraz Dyrektora Biura Kierowania Przewozami Centrali PKP CARGO S.A. z dnia 22 lipca 2016 r.

Wdrożona została decyzja Członków Zarządu ds. Operacyjnych oraz ds. Handlowych PKP Cargo<sup>52</sup>, dotycząca stosowania dodatkowego zabezpieczenia wagonów węglarek wg rozwiązań określonych w „Instrukcji montażu dodatkowego zabezpieczenia drzwi węglarek przed niepowołanym otwarciem U-087BK-5”.

W ramach realizacji ww. decyzji zabezpieczono dodatkowo przed nieuprawnionym otwarciem 205 tys. wagonów w 2015 r., 175 tys. wagonów w 2016 r. oraz 74 tys. wagonów w I półroczu 2017 r.

W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na obszarze kolejowym w części dotyczącej przewozu towarów, PKP Cargo realizowała zadania określone w harmonogramach prac Centralnego Zespołu ds. bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, które były opracowywane na dany rok kalendarzowy.

Ww. zespół utworzony został w wyniku „Porozumienia w sprawie przyjęcia do stosowania „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”<sup>53</sup>, zawartego w dniu 8 października 2015 r. pomiędzy Komendantami Głównymi: Policji, Straży Granicznej i Żandarmerii Wojskowej, a 17 spółkami kolejowymi, w tym: PKP S.A., PKP PLK S.A, PKP Intercity, PKP Cargo.

W 2016 r. w ramach Harmonogramu prac Centralnego Zespołu ds. bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach realizowane były w PKP Cargo m.in. następujące zadania:

- informowanie przez przewoźników KGP i KG SOK o relacjach pociągów towarowych oraz szlakach kolejowych najbardziej zagrożonych przestępczością;
- przekazywanie do KGP i KG SOK informacji o miejscach obrzuceń pociągów, ze wskazaniem lokalizacji i skutków tych wydarzeń;
- działania na rzecz zabezpieczenia przesyłek towarowych poprzez wprowadzanie rozwiązań technicznych;
- niedopuszczanie do nieuzasadnionych postojów pociągów towarowych;
- podejmowanie wspólnych działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa przewożonych towarów bezpośrednio na najbardziej zagrożonych obszarach kolejowych.

W 2017 roku PKP Cargo kontynuowała realizację ww. zadań.

W strukturze organizacyjnej Biura Bezpieczeństwa Centrali Spółki funkcjonował Zespół ds. Operacyjnych, do zadań którego należało m.in.:

- podejmowanie działań mających przyczynić się do zapewnienia wzrostu poziomu bezpieczeństwa przewożonych towarów i eliminowania zdarzeń niepożądanych;
- identyfikacja miejsc najbardziej narażonych na kradzieże;
- podejmowanie działań ograniczających straty finansowe z tytułu kradzieży (rozpoznawanie sposobów działania grup specjalizujących się w kradzieżach towarów, obserwacja wytypowanych miejsc, wykonywanie dokumentacji foto-video, obserwacja przejeżdżających składów, zabezpieczanie składu podczas planowanego jak i nieplanowanego postoju pociągu, monitorowanie

<sup>52</sup> Decyzja Nr 3 Członka Zarządu ds. Operacyjnych oraz Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. z dnia 13 lutego 2015 r. w sprawie zabezpieczeń przed kradzieżami przesyłek paliw stałych w wagonach węglarkach budowy normalnej w Południowym oraz Śląskim Zakładzie Spółki.

<sup>53</sup> „Strategia działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach” stanowi załącznik 1 do Porozumienia zawartego w dniu 8 października 2015 r.

miejsc najbardziej narażonych na kradzieże, tj. grup odjazdowych i szlaków kolejowych);

- współpraca z SOK: prowadzenie wspólnych działań na podległym terenie, zwłaszcza na terenie Śląska, monitorowanie trasy przejazdu pociągów oraz miejsc i odcinków narażonych na kradzieże;
- informowanie policji i SOK o obszarach, na których dokonywane są kradzieże i podejmowanie skoordynowanych działań mających doprowadzić do zatrzymania sprawcy kradzieży;
- przekazywanie odpowiednim służbom informacji na temat sprawców kradzieży (numerów rejestracyjnych samochodów, jakimi się poruszają, zdjęć, itp.) celem podjęcia działań procesowych.

[...] <sup>54</sup>

(dowód: akta kontroli str. 462-470)

### **Działania w zakresie zapobiegania zagrażającym bezpieczeństwu w działalności przewozowej PKP CARGO sytuacjom kryzysowym.**

W okresie 2016-2017 (I półrocze) w PKP Cargo nie odnotowano sytuacji kryzysowych, w tym o charakterze terrorystycznym, zagrażających bezpieczeństwu w działalności przewozowej Spółki oraz ładunkom powierzonym do przewozów.

PKP Cargo jako przewoźnik kolejowy realizujący przewozy na liniach kolejowych, pozostających w zarządzie PKP PLK S.A. obowiązana była zgodnie z postanowieniami *Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rocznego rozkładu jazdy* PKP PLK S.A. <sup>55</sup> stosować regulacje prawne dot. zarządzania kryzysowego, ustalone przez tego zarządcę infrastruktury kolejowej <sup>56</sup>. PKP Cargo, wywiązując się z obowiązków nałożonych na podstawie ww. przepisów, uczestniczyła w strukturach systemu zarządzania kryzysowego organizowanego przy PKP PLK S.A. poprzez wyznaczanie do składów osobowych zespołów antykryzysowych przedstawicieli PKP Cargo na wszystkich szczeblach zarządzania. Spółka, w zależności od zgłaszanych przez zarządcę infrastruktury bieżących potrzeb, dokonywała oddelegowania swoich przedstawicieli do: Kolejowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego, Kolejowego Centrum Zarządzania Kryzysowego i Regionalnych Zespołów Zarządzania Kryzysowego.

Na mocy postanowień ww. *Regulaminu przydzielania tras pociągów (...)*, PKP Cargo zobowiązana była do stosowania procedur zarządzania kryzysowego, modułów zadaniowych na poszczególne stopnie alarmowe oraz modułów zadaniowych dotyczących stopni alarmowych CRP (zagrożenia w cyberprzestrzeni), opracowanych przez PKP PLK S.A. Ww. procedury określały tryb postępowania na wypadek: katastrof naturalnych, ataków terrorystycznych, strajków i protestów społecznych połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych, awarii technicznych. Pracownicy przewoźnika, wykonujący czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zgodnie z postanowieniami

<sup>54</sup> 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 współpracy firmy z innymi podmiotami w obszarze bezpieczeństwa. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy, zgodnie z jego wnioskiem.

<sup>55</sup> Regulamin ten publikowany jest na stronie internetowej PKP PLK S.A.: [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

<sup>56</sup> Obecnie obowiązujące przepisy, określające zasady funkcjonowania systemu zarządzania kryzysowego, w którym uczestniczą krajowi przewoźnicy kolejowi, zostały przyjęte do stosowania na mocy uchwały nr 519/2015 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 16 czerwca 2015 r.: załącznik nr 1 do Uchwały – Zasady organizacji systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy; załącznik nr 2 do uchwały – Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie zaistnienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy.

ww. *Regulaminu przydzielania tras pociągów (...)*, zobowiązani byli do przestrzegania krajowych przepisów bezpieczeństwa, wymienionych w załączniku 3.1. ww. dokumentu. W PKP Cargo obowiązywały także regulacje wewnętrzne dotyczące postępowania ww. pracowników w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, tj.: *Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego – Ct-1*, regulująca w § 19 m.in. postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu oraz *Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Cbr-1*.

PKP Cargo, poza uczestnictwem w strukturach systemu zarządzania kryzysowego narodowego zarządcy infrastruktury, posiadała wewnętrzne przepisy określające organizację działań antykryzysowych w Spółce. Zgodnie z Uchwałą Nr 88/2017 Zarządu PKP CARGO z dnia 16 marca 2017 r., w Spółce przyjęto do stosowania *Zasady i tryb działania PKP CARGO w sytuacjach kryzysowych*. Ww. regulacja określała zasady powoływania zespołów zarządzania kryzysowego w Spółce, kompetencje, sposób wymiany informacji oraz zasady raportowania przebiegu sytuacji kryzysowych do Zarządu PKP Cargo oraz PKP S.A.

Organem nadrzędnym w strukturze systemu zarządzania kryzysowego PKP Cargo był Zespół Zarządzania Kryzysowego Spółki (ZZKS). Do podstawowych zadań realizowanych przez ZZKS należy ocena rozmiaru i zasięgu sytuacji kryzysowej z uwzględnieniem jej wpływu na bezpieczeństwo ludzi, towarów i majątku Spółki oraz podejmowanie wszelkich działań zmierzających do ograniczenia skutków zaistniałej sytuacji kryzysowej. ZZKS realizował swoje zadania poprzez zespoły niższego szczebla, organizowane na poziomie Zakładów Spółki i/lub podzespoły zadaniowe.

Zgodnie z zapisami „Zasad i trybu działania PKP CARGO w sytuacjach kryzysowych”, przyjętych do stosowania Uchwałą Nr 88/2017 Zarządu PKP Cargo, Spółka przeprowadzała okresowe (nie rzadziej niż raz w roku kalendarzowym) ćwiczenia z funkcjonowania systemu zarządzania kryzysowego. Przeprowadzone w 2016 r. ćwiczenia miały charakter aplikacyjny, a celem była weryfikacja prawidłowego stosowania przez Zakłady Spółki procedur przesyłania meldunków sytuacyjnych do ZZKS, w przypadku zaistnienia sytuacji nadzwyczajnej.

PKP Cargo w celu zapewnienia gotowości systemu zarządzania kryzysowego uczestniczyła w przedsięwzięciach, organizowanych z inicjatywy własnej lub przez podmioty zewnętrzne, pozwalających na weryfikację i doskonalenie obowiązujących zasad i procedur. W okresie 2016-2017 (I półrocze) Spółka wzięła czynny udział m.in. w ćwiczeniach:

- zarządzania kryzysowego „ZIMA 2016” – organizowanych przez Biuro Bezpieczeństwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, z udziałem Ministerstwa, UTK, PKP S.A. oraz PKP PLK S.A., PKP Intercity S.A., PKP Energetyka S.A., Przewozy Regionalne sp. z o.o., PKP Cargo.
- „Spytkowice 2017” – głównym celem ćwiczeń było doskonalenie łączności, procesu pozyskiwania informacji i podejmowania decyzji oraz wzajemnego współdziałania podczas działań ratowniczych z udziałem dużej ilości sił oraz środków reagowania kryzysowego w sytuacji zagrożenia o charakterze terrorystycznym oraz chemiczno-ekologicznym w transporcie kolejowym. Jednocześnie, w ramach ćwiczeń aplikacyjnych, sprawdzono funkcjonowanie wewnętrznego systemu zarządzania kryzysowego PKP CARGO, powoływanego w sytuacji kryzysowej o zasięgu lokalnym.

(dowód: akta kontroli str. 502-507)

W okresie 2016-2017 (I półrocze), PKP Cargo nie była właścicielem obiektów ani urządzeń zamieszczonych w ewidencji obszarów, obiektów i urządzeń

podlegających obowiązkowej ochronie, o której mowa w art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia<sup>57</sup>.

W PKP Cargo opracowane zostały plany ochrony dla obiektów Centrali<sup>58</sup> i plany ochrony dla obiektów wszystkich siedmiu zakładów Spółki. Plany te miały na względzie zapewnienie bezpieczeństwa fizycznego, teleinformatycznego oraz osobowego na wypadek wystąpienia zagrożeń wewnętrznych lub zewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 507-509)

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 obszarze.

## 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 Kontroli<sup>59</sup>, wnosi o podjęcie działań mających na celu:

1. Zapewnienie skuteczności nadzoru nad wykrywaniem początkowych, częściowych pęknięć (zwanych w opisach zdarzeń „nadpęknięciami”) w elementach urządzeń ciągłowych wagonów towarowych.
2. Wyeliminowanie przypadków naruszania w jednostkach organizacyjnych Spółki przepisów Kodeksu pracy, ustalających wymiar przysługującego pracownikom, w tym maszynistom, odpoczynku dobowego i tygodniowego oraz dni wolnych od pracy.

## 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.

<sup>57</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 1432, ze zm. Art. 5 ust. 2 pkt 5 zalicza do obszarów, obiektów i urządzeń podlegających obowiązkowej ochronie obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi ujęte w jednolitym wykazie obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej.

<sup>58</sup> Warszawa: ul. Grójecka 17 i Lubelska 13, Kraków ul. Kamiennej 6 i Bydgoszcz ul. Sobieszewskiej 3.

<sup>59</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 524.

Warszawa, dnia 5 października 2017 r.

**Tekst ujednoczony**  
zgodnie z uchwałą  
Zespołu Orzekającego  
Komisji Rozstrzygającej  
w Najwyższej Izbie Kontroli  
z dnia 6 grudnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Infrastruktury

Dyrektor  
Tomasz Emiljan  
/-/ z up. Adam Bandosz  
Wicedyrektor