



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.003.06.2017
P/17/031

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/17/031 – Bezpieczeństwo przewozów kolejowych.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
<i>Kontroler</i>	Jarosław Florkiewicz, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/37/2017 z dnia 10 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	PKP Intercity S.A., Aleje Jerozolimskie 142 A, 02-305 Warszawa (dalej także: PKP Intercity lub Spółka).
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Marek Chraniuk Prezes Zarządu Spółki (od 10 marca 2016 r.). Wcześniej (w objętym kontrolą okresie 2016-2017 I półrocze) Prezesem Zarządu Spółki był Jacek Leonkiewicz (od 16 stycznia 2015 r. do 9 marca 2016 r.). (dowód: akta kontroli str. 3-9)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność Spółki w okresie objętym kontrolą w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozu pasażerów oraz ochrony porządku w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

System Zarządzania Bezpieczeństwem w PKP Intercity S.A. (dalej: SMS), zabezpieczał wypełnianie zadań związanych z nadzorem nad utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów. Analiza dokumentacji SMS, stosowania przyjętych procedur oraz statystyki wypadków z udziałem taboru przewoźnika, a także wyniki oględzin taboru, potwierdzają poprawne funkcjonowanie przyjętego SMS.

Spółka realizowała zadania w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w odpowiednim stanie techniczno-eksploatacyjnym zgodnie z określonymi w planach potrzebami i w miarę możliwości finansowych.

Pozytywnie należy ocenić inicjatywę wdrożenia w 2016 r. systemu zarządzania jakością dla wszystkich uruchamianych pociągów, mającą na celu poprawę procesu przewozu poprzez ograniczenie liczby awarii pojazdów kolejowych w drodze.

Przyjęty w Spółce system szkoleń zawodowych wszystkich grup pracowniczych obejmował swoim zakresem problematykę bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Ponadto szkolenia drużyn konduktorskich dotyczyły m.in. obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się, problematyki udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej oraz zachowania w sytuacjach zagrożenia działaniami terrorystycznymi.

Spółka podejmowała działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, m.in. poprzez zatrudnianie firm ochroniarskich w pociągach, w których istniało podwyższone ryzyko popełnienia przestępstw, głównie przeciwko mieniu pasażerów. Zapewniała także niezbędną ochronę użytkowanych obiektów zaplecza technicznego. Współpracowała również w tym zakresie z zarządcą infrastruktury oraz Policją i Strażą Graniczną.

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą Zarząd Spółki sprawował nadzór nad bezpieczeństwem przewozów kolejowych za pośrednictwem Biura Bezpieczeństwa. Nadzór był realizowany zarówno z poziomu Centrali Spółki jak i poszczególnych zakładów. W strukturze Biura Bezpieczeństwa funkcjonowały m.in. wydziały: bezpieczeństwa technicznego oraz ds. systemu zarządzania bezpieczeństwem, a także bezpieczeństwa materialno-osobowego.

(dowód: akta kontroli str. 10-11)

Zarząd Spółki uchwałą nr 37/2010 z dnia 19 stycznia 2010 r. zatwierdził Księgę Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w PKP Intercity (dalej: Księga SMS). Księga SMS była aktualizowana i zmieniana; ostatnia aktualizacja do wersji 3.2 została wprowadzona 31 stycznia 2017 r., a ostatnia zmiana 12 maja 2017 r. Wprowadzane zmiany były zgłaszane Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) oraz właściwym komórkom organizacyjnym zaangażowanym w dany proces. Księga SMS zawierała elementy SMS określone w § 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym². Stosownie do procedury P11 „Nadzór nad zapisami i dokumentami SMS”, wszystkie zmiany w dokumentacji były ujmowane w wykazie dokonanych zmian.

Głównym celem SMS było „zapewnienie bezpiecznego zarządzania działaniem przewoźnika kolejowego”. Zaprojektowany i przyjęty w Spółce SMS był zorientowany procesowo i zawierał łącznie 18 procedur realizowanych przez spółkę procesów związanych z bezpieczeństwem, m.in. utrzymanie pojazdów kolejowych (P 03), realizacja procesu przewozu (P 05), identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego i operacyjnego (P 07), postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia kolejowego (P 15). Załącznikami do Księgi SMS były m.in. polityka bezpieczeństwa Spółki (zał. nr 3) i wykaz wewnętrznych przepisów Spółki PKP Intercity S.A. (zał. nr 5).

Analiza procedury P 03 – utrzymanie pojazdów kolejowych i P 05 – realizacja procesu przewozu wykazała, że obejmowały one odpowiednio procesy związane z przygotowaniem i aktualizacją dokumentacji dotyczącej procesu utrzymania pojazdów kolejowych, planowego i nieplanowego utrzymania pojazdów kolejowych w zakładach i u wykonawcy zewnętrznego oraz tworzenia oferty przewozowej, projektowania usługi przewozu pasażerskiego uwzględniającego kryterium bezpieczeństwa, przygotowania do przewozu pasażerskiego i przewozu pasażerskiego, a także awaryjnej komunikacji zastępczej.

Procedura P-05 – Realizacja procesu przewozu została zaktualizowana 31 grudnia 2016 r. w oparciu o nowy Regulamin Organizacyjny Spółki obowiązujący od dnia 17 października 2016 r. Powyższa zmiana została zgłoszona do Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: UTK) pismem nr BPB5-070-04/2017 z 31 maja 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 10, 94-98)

Analiza przeprowadzania wybranych czynności z procedury P 05 – Realizacja procesu przewozu, dokonana w trakcie oględzin dwóch pociągów przygotowanych do drogi i dwóch kończących bieg nie wykazała nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 99-126)

² Dz. U. z 2016 r. poz. 328.

Analiza Ramowych programów działań w PKP Intercity S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego odpowiednio w 2016 i 2017 r.³ wykazała, że zawartość programów w poszczególnych latach była bardzo podobna i zawierała opis czynności m.in. bieżącego nadzoru w sytuacjach normalnego funkcjonowania Spółki, a także w sytuacjach nadzwyczajnych. W programach wskazano także ramy czasowe dla wybranych czynności (głównie o charakterze sprawozdawczym). Dyrektorzy zakładów Spółki zostali zobowiązani do przygotowania programów poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2016 i 2017 dla poszczególnych zakładów Spółki. Analiza wybranych programów poprawy bezpieczeństwa dla Zakładu Centralnego i Południowego wykazała m.in., że dokumenty te zawierały analogiczny jak w programie ramowym opis czynności bieżącego funkcjonowania i nadzoru, a wskazane ramy czasowe realizacji poszczególnych zadań były precyzyjne tylko dla czynności o charakterze sprawozdawczym. W programach na rok 2016 i 2017 praktycznie powtórzono te same założenia, ponadto programy analizowanych zakładów były bardzo podobne i nie odnosiły się do specyfiki działalności danego Zakładu, m.in. zdarzeń i wypadków zaistniałych na terenie każdego z nich.

(dowód: akta kontroli str. 13-45)

W 2016 r. pracownicy Biura Bezpieczeństwa przeprowadzili łącznie 45 audytów bezpieczeństwa z poziomu Centrali i Zakładów Spółki, formułując łącznie 98 wniosków działań korygująco / zapobiegawczych, z czego 40 zrealizowano do stycznia 2017 r. pozostałe znajdowały się w trakcie realizacji.

Na 2017 r. zaplanowano przeprowadzenie łącznie 42 audytów bezpieczeństwa obejmujących realizację procedur opisanych w księdze SMS.

(dowód: akta kontroli str. 10)

Biuro Audytu Wewnętrznego i Kontroli PKP Intercity m.in. prowadziło kontrole i audyty dotyczące bezpieczeństwa w Spółce. W 2016 r. przeprowadzono pięć zadań audytowych oraz 14 kontroli, m.in. dotyczących przygotowania do obsługi osób niepełnosprawnych oraz kontroli czasu i harmonogramu pracy drużyn trakcyjnych w Sekcji Eksploatacji Taboru w Gdyni, Zakład Północny. Raporty z kontroli, stan i sposób realizacji rekomendacji (wniosków pokontrolnych) były każdorazowo przekazywane Zarządowi Spółki.

Na 2017 r. zaplanowano przeprowadzenie jednego audytu wewnętrznego oraz 21 kontroli wewnętrznych.

Pracownicy Biura Audytu Wewnętrznego i Kontroli prowadzili w latach 2016-2017 kontrolę wypełniania obowiązków służbowych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego przez pracowników obsługujących pociągi i pasażerów. W 2016 r. skontrolowano łącznie 5641 pociągów, m.in. w zakresie prawidłowości zestawienia, trzeźwości pracowników, prawidłowości oznakowania i blokad drzwi pociągów. Do 30 czerwca 2017 r. skontrolowano w ww. zakresie łącznie 2761 pociągów.

(dowód: akta kontroli str. 10, 46-93, 272-281)

UTK w 2016 r. przeprowadził w Spółce 218 kontroli, m.in. w zakresie: nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów i jakością usług w transporcie kolejowym, stanu technicznego pojazdów kolejowych wykorzystywanych w przewozach pasażerskich oraz nadzoru nad prawidłowością wystawiania i prowadzenia dokumentacji pociągowej oraz dokumentacji pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Analiza wybranych wystąpień pokontrolnych wykazała, że najczęściej stwierdzanymi nieprawidłowościami były awarie drzwi czołowych i bocznych, a także wystawienie dla pracowników (kierowników pociągów) upoważnień do dokonywania czynności na stanowisku kolejowym, które w sposób nieprecyzyjny określały zakres przeprowadzonej autoryzacji (brak określenia typów pojazdów kolejowych).

³ Przyjętych do stosowania uchwałami Zarządu Spółki nr 1003/2015 z dnia 8 grudnia 2015 r. oraz 776/2018 z dnia 7 grudnia 2016 r.

W wystąpieniach pokontrolnych Prezesa UTK określono sposób realizacji zaleceń pokontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 412-413)

Uchwałą Zarządu PKP Intercity S.A. 776/2016 z dnia 7 grudnia 2016 r. przyjęto m.in. QMS (System Zarządzania Jakością) dla wszystkich pociągów w Spółce (od 1 stycznia 2017r.) jako instrument dla zmniejszenia ilości awarii zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego pojazdów w drodze. QMS pozwalał oszacować wyłącznie jakość utrzymania wagonów pasażerskich oraz pracę rewidentów taboru. Stosownie do złożonych wyjaśnień, z uwagi na krótki okres stosowania systemu, QMS nie wpłynął dotychczas na poprawę stanu technicznego taboru.

(dowód: akta kontroli str.12)

PKP Intercity posiadał 107 wagonów wyposażonych w środki techniczne służące obsłudze osób z ograniczoną zdolnością poruszania się (co stanowiło 8% taboru posiadającego ważne świadectwa sprawności technicznej). W toku oględzin czterech składów pociągów wyposażonych w urządzenia służące obsłudze osób o ograniczonej zdolności poruszania nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 99-126, 261-263)

Według stanu na dzień 22 maja 2017 r. PKP Intercity posiadała 65 lokomotyw spalinowych (dwie bez ważnego świadectwa sprawności technicznej), 302 lokomotywy elektryczne (105 bez ważnego świadectwa sprawności technicznej), 74 elektrycznych zespołów trakcyjnych (siedem bez ważnego świadectwa sprawności technicznej) oraz 2315 wagonów pasażerskich (991 bez ważnego świadectwa sprawności technicznej). W ww. taborze w toku użytkowania stwierdzono w 2016 r łącznie 2287 usterek, w tym: lokomotyw spalinowych - 391, lokomotyw elektrycznych - 1509, elektrycznych zespołów trakcyjnych - 387. Do 22 maja 2017 r. stwierdzono 1266 usterek, w tym: lokomotyw spalinowych - 118, lokomotyw elektrycznych - 889, elektrycznych zespołów trakcyjnych - 259.

Pojazdy bez ważnego świadectwa sprawności technicznej nie były uwzględniane przy formowaniu składów pociągów. Stosownie do procedur SMS, za dopuszczanie taboru do ruchu odpowiada rewident taborowy i zakładowy dyspozytor wagonowy.

W 2016 r. PKP Intercity dokonała napraw poziomu P4 dla 443 szt. wagonów (plan 454 szt.) i 79 szt. lokomotyw (plan 58 szt.), poziomu P5 dla 16 szt. wagonów (plan 42 szt.) i dziewięciu szt. lokomotyw (plan 11 szt.). Na 2017 r. zaplanowano naprawę wagonów odpowiednio P4 – 464 szt. i P5 – 114 szt., a także lokomotyw P4 – 80 szt. i P5-17 szt. Łączne koszty wykonanych napraw wyniosły 301 622 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 127-128, 203-204)

W latach 2012- 2017 (I połowa) w trakcie wykonywania przewozów nie odnotowano ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach powodowanych z winy PKP Intercity. Liczba zdarzeń powodowanych z winy PKP Intercity wyniosła: w 2012 r. jedno, 2013 r. cztery, 2014 r. cztery, 2015 r. trzy, 2016 r. pięć wykolejeń, w tym cztery w trakcie pracy manewrowej), 2017 r. dwa wykolejenia podczas pracy manewrowej.

(dowód: akta kontroli str. 429-431)

Powołany w toku kontroli biegły z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie stwierdził nieprawidłowości w dokumentacji SMS Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 432-449)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

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

Opis stanu faktycznego

Proces i sposób szkolenia oraz egzaminowania pracowników PKP Intercity zatrudnionych na stanowiskach:

- kolejowych związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a także pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych określono w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity S.A. IC-B, zatwierdzonej do stosowania uchwałą Zarządu nr 239/2017 z dnia 12 kwietnia 2017 r. Wcześniej obowiązywała Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity S.A. przyjęta uchwałą Zarządu nr 733/2015 z dnia 3 września 2015 r.
- zatrudnionych na stanowiskach niezwiązanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, biorących udział w procesie przewozowym lub związanych z obsługą klienta wewnętrznego i zewnętrznego oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach technicznych określono w instrukcji o przygotowaniu zawodowym pracowników PKP Intercity S.A. BA-5, zatwierdzonej do stosowania uchwałą Zarządu nr 240/2017 z dnia 12 kwietnia 2017 r. Wcześniej obowiązywała instrukcja BA-5 przyjęta uchwałą Zarządu nr 733/2015 z dnia 3 września 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 10, 129-132)

Według stanu na dzień 1 maja 2017 r. w PKP Intercity zatrudnionych było 7 881 osób, w tym 1 816 osób w drużynach konduktorskich (1 717 osób wg stanu na 1 stycznia 2016 r.) oraz 1 577 osób w drużynach trakcyjnych (1 426 osób wg stanu na 1 stycznia 2016 r.).

W oparciu o próbę dokumentacji kadrowej prowadzonej dla 23 pracowników stwierdzono, że posiadali oni wymagane przepisami uprawnienia do prowadzenia pojazdów, a także konieczne wewnętrzne szkolenia stanowiskowe i ważne badania okresowe. Podlegali także cyklicznym pouczeniom okresowym, których zakres jest co roku zatwierdzany przez Zarząd, zawierającym zagadnienia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz przyjętym w Spółce systemem SMS.

(dowód: akta kontroli str. 10, 133-187, 304-410)

W programie pouczeń okresowych pracowników drużyn konduktorskich była uwzględniona tematyka obsługi osób niepełnosprawnych. W czerwcu 2017 r. przeprowadzono pierwszą część szkoleń z zakresu obsługi osób niepełnosprawnych w wymiarze czterech godzin, w których wziąć udział mają wszyscy pracownicy drużyn konduktorskich tj. ok. 1 800 osób.

Szkolenia z procedur antyterrorystycznych dla drużyn konduktorskich były włączone w program pouczeń okresowych w wymiarze jednej godziny. Pracownicy drużyn konduktorskich zostali w 2012 r. wyposażeni w kieszonkowe plakietki z wypunktowanymi działaniami, które powinni podjąć w sytuacjach zagrożenia, w szczególności zagrożenia terrorystycznego (elementy procedury antyterrorystycznej).

W 2016 roku dla drużyn konduktorskich zorganizowano szkolenie z postępowania w sytuacjach zagrożenia, z elementami samoobrony. Z uwagi na to, że udział w tym szkoleniu był dobrowolny i w czasie wolnym pracowników, uczestniczyły w nim tylko

osoby chętne w liczbie ok. 140. Zakres prowadzonych w Spółce szkoleń zawodowych oraz pouczeń okresowych obejmował problematykę bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 188-195, 264-271)

W Spółce ważność okresowych badań lekarskich pracowników była monitorowana na poziomie Zakładów i Centrali przez wyznaczone w tym celu komórki organizacyjne.

(dowód: akta kontroli str. 203-204)

W latach 2016-2017 (do końca maja) odnotowano 7 590 opóźnień pociągów spowodowanych czynnikami zewnętrznymi, m.in. były to opóźnienia spowodowane:

- interwencją służb medycznych udzielających pomocy w nagłych wypadkach lub usługi medycznej – w 2016 r. odnotowano 506 opóźnień, a w 2017 r. 205 opóźnień,
- z uwagi na alarm bombowy, którego przyczyną był podejrzany bagaż – w 2016 r. odnotowano 112 opóźnień pociągów, a w 2017 r. 30 opóźnień.

(dowód: akta kontroli str. 196)

Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi poinformowała m.in., że ostatnie szkolenie dla drużyn konduktorskich z zakresu udzielania pierwszej pomocy oraz postępowania w sytuacji zagrożenia atakiem terrorystycznym miało miejsce w 2013 r. Szkolenia takie planowano w 2016 r., jednak z uwagi na dużą liczbę nadgodzin w drużynach konduktorskich trzeba je było przenieść na rok następny. W 2017 r. rozpoczęto szkolenie drużyn konduktorskich z zakresu udzielania pierwszej pomocy, do końca roku planowane jest przeszkolenie ok 1 800 osób. Ponadto we wszystkich pociągach klasy EIP zostały zainstalowane defibrylatory. W 2016 r. poza pouczeniami okresowymi drużyny konduktorskie zostały przeszkolone z działań w sytuacji zagrożenia atakiem terrorystycznym.

(dowód: akta kontroli str. 198-202)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

3. Wypełnianie zadań w zakresie ochrony pasażerów i przewożonych ładunków przed: napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2011-2016 zwiększyła się liczba zdarzeń zagrażających życiu i zdrowiu pasażerów oraz przewożonemu mieniu⁴. Łącznie w 2016 r. odnotowano 1223 zdarzenia, tj. o 6,5% więcej niż w 2015 r. oraz o 8,9% więcej niż 2011 r. Największą liczbę stanowiły kradzieże na szkodę podróżnego - 521 przypadków w 2016 r. (529 w 2015 r. i 418 w 2011 r.), następnie wybryki chuligańskie - 301 przypadków w 2016 r. (250 w 2015 r. i 132 w 2011 r.). Liczba wykrytych rozbojów i bójek pozostawała na podobnym poziomie, tj. 26 przypadków w 2016 r., 23 w 2015 r. oraz 23 w 2011 r., obniżyła się natomiast liczba kradzieży części pociągów – w 2016 r. odnotowano 17 przypadków – w 2015 r. 26, a w 2011 r. 74).

⁴ Rozbój, bójka w pociągu, kradzież na szkodę podróżnego, obrzucenie pociągu, chuligańskie wybryki, naruszenie przepisów porządkowych przez kibiców, zgon w pociągu, nietrzeźwi w pociągu, kradzież części pojazdu kolejowego włączanego do pociągu, dewastacja pojazdu kolejowego włączonych do składu pociągu.

Liczba przewiezionych pasażerów wyniosła: 36,53 mln w 2011 r., 31,19 mln osób w 2015 r. oraz 38,53 mln osób w 2016 r. Wielkość pracy przewozowej wzrosła od 44,99 mln pockm w 2011 r. do 57,57 mln pockm w 2016 r. (46,21 mln pockm w 2015 r.). W 2011 r. uruchomiono 101,7 tys. pociągów, w 2015 r. 110,4 tys., a w 2016 r. 128,8 tys.

Stwierdzone w latach 2015-2016 zdarzenia zagrażające życiu i zdrowiu pasażerów oraz przewożonemu mieniu dotyczyły 0,003% przewożonych pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 207-208)

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa poinformował m.in., że: „Biuro Bezpieczeństwa PKP Intercity S.A. od momentu swojego powstania w lipcu 2014 r. dokonuje systematycznej analizy przestępstw na szkodę pasażerów. Ze względu na liczbę zdarzeń oraz ich wpływ na wizerunek Spółki duże znaczenie mają przestępstwa kradzieży na szkodę pasażerów. W tym celu od roku 2015 Spółka wprowadziła w ramach programu pilotażowego ochronę w okresie wakacyjnym wybranych 10 połączeń kolejowych (20 pociągów) szczególnie zagrożonych przestępstwami na szkodę pasażerów. Następnie w roku 2016 usługa ochrony została rozszerzona i w okresie marzec-grudzień objętych ochroną zostało 6 połączeń kolejowych (12 pociągów) oraz w okresie wakacyjnym dodatkowo 5 połączeń (10 pociągów). W roku 2017 usługa ochrony wybranych połączeń kolejowych obejmuje cały rok kalendarzowy i obejmuje 6 połączeń kolejowych (12 pociągów) oraz w okresie wakacyjnym dodatkowo 5 połączeń (10 pociągów). (...) Spółka przeznaczająca coraz większe środki finansowe na zapewnienie bezpieczeństwa podróżnym. W roku 2016 po raz pierwszy od roku 2011 udało się powstrzymać tendencję wzrostową w kategorii przestępstw kradzieży na szkodę pasażerów. (...) Priorytetem dla Spółki jest zapewnienie bezpiecznego przejazdu wszystkich swoich klientów. W tym celu podjęte zostały również inne czynności przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa podróżnych [...]”⁵ W wyniku tych działań drastycznie spadała liczba kradzieży na szkodę pasażerów ze 134 w roku 2015 do 84 w roku 2016. (...) Spółka jest w trakcie realizacji wymiany zamków do przedziałów w wagonach sypialnych i kuszetach z nieefektywnych zamków otwieranych na tzw. kwadrat na zamki typu Yale. Ponad to opracowano techniczno-funkcjonalne wytyczne do instalowanych w wagonach systemów cctv⁶. Obecnie, wszystkie modernizowane lub kupowane wagony będą wyposażone w systemy cctv wg opracowanych założeń”.

(dowód: akta kontroli str. 209-211)

PKP Intercity była stroną porozumienia z dnia 8 października 2015 r., zawartego z Policją, Strażą Graniczną oraz Żandarmerią Wojskową, przedmiotem którego była realizacja „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach.” Realizując postanowienia ww. porozumienia Wydział bezpieczeństwa osobowo-materiałowego Biura Bezpieczeństwa PKP Intercity wysyłał w cyklach dobowych, tygodniowych, miesięcznych i kwartalnych raporty do Komendy Głównej Policji oraz Komendy Głównej SOK. Dotyczyły one odnotowanych zdarzeń na szkodę pasażerów w pociągach Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 212-219)

Spółka zabezpieczyła w latach 2016-2017 posiadane tereny służące m.in. przygotowaniu pociągów do drogi poprzez podpisanie umów na usługi ochrony

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

⁶ CCTV z ang. Closed Circuit TeleVision - telewizja przemysłowa, monitoring wizyjny, telewizyjne systemy dozoru.

z zewnętrznymi firmami. Zakres ochrony i sposób prowadzenia czynności ochronnych każdorazowo był opisany w umowie.

PKP Intercity zawarło umowy z firmą ochroniarską, przedmiotem których była codzienna ochrona wybranych połączeń kolejowych (maksymalnie 11 połączeń kolejowych). Z tytułu realizacji tych umów poniesiono koszty w wysokości 1 141,6 tys. zł w 2016 r., w 2017 r. koszty mają wynieść 1 508,2 tys. zł.

Na wybranych relacjach na terenie województwa śląskiego w pociągach zatrudnieni byli także pracownicy ochrony na umowę zlecenia. Łączne koszty tych umów w 2016 r. wyniosły 279,8 tys. zł, a w I półroczu 2017 r. 134,5 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 220-238, 282-303, 411)

W Spółce obowiązywały trzy procedury dotyczące bezpieczeństwa, w tym dwie dotyczące sytuacji szczególnych, tzw. „antyterrorystyczne”:

- „Procedura postępowania w przypadkach zagrożenia działaniem terrorystycznym lub bioterrorystycznym na obiektach lub terenie PKP Intercity”, wprowadzona uchwałą Zarządu PKP Intercity S.A. nr 206/2017 z dnia 29 marca 2017 r. Wcześniej ww. kwestie uregulowane były w „Instrukcji postępowania w przypadku zagrożenia działaniem bioterrorystycznym”, przejętej do stosowania uchwałą Zarządu Spółki nr 959/2015 z 24 listopada 2015 r. Celem procedury było zapobiegnięcie eksplozji ładunku wybuchowego, chemicznego, biologicznego i bezpieczne usunięcie go z obiektu lub terenu PKP Intercity.
- „Procedura postępowania pracowników drużyn pociągowych, dyspozytury serwisów technicznych i sprzątających oraz firm zewnętrznych współpracujących z PKP Intercity po stwierdzeniu lub otrzymaniu informacji o zagrożeniu w składzie pociągu”, wprowadzona uchwałą Zarządu PKP Intercity nr 103/2017 z dnia 15 lutego 2017 r. Wcześniej ww. kwestie uregulowane były w „Procedurze postępowania w sytuacjach zagrożeń atakami terrorystycznymi dla drużyny konduktorskiej, maszynisty i służb technicznych”, przyjętej do stosowania uchwałą Zarządu Spółki nr 66/2015 z 27 stycznia 2015 r. oraz Decyzji nr 4/2010 Członka Zarządu – Dyrektora Handlowego Spółki z dnia 6 grudnia 2010 r. Celem procedury było określenie zakresu działań pracowników drużyn pociągowych, dyspozytur serwisów technicznych i sprzątających oraz firm zewnętrznych współpracujących z PKP Intercity w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia życia i zdrowia, w związku z powzięciem informacji o zagrożeniu, w tym o zagrożeniu o podłożu terrorystycznym. Załącznikiem do ww. procedury była Instrukcja postępowania pracowników drużyn konduktorskich w przypadku nagłej ewakuacji podróżnych z pociągu / wagonu;
- „Procedura zarządzania sytuacją kryzysową w PKP Intercity S.A.”, zatwierdzona uchwałą Zarządu Spółki nr 282/2017 z dnia 28 kwietnia 2017 r. Wcześniej obowiązywała procedura zarządzania sytuacją kryzysową w PKP Intercity S.A., przyjęta uchwałą Zarządu Spółki nr 66/2015 z 27 stycznia 2015 r. Celem ww. procedury było określenie zakresu działań Spółki w przypadku wystąpienia zagrożenia skutkującego ogłoszeniem stanu alarmu oraz zapewnienie sprawnego przepływu informacji w PKP Intercity.

(dowód: akta kontroli str. 239-256)

W 2016 r. Biuro Bezpieczeństwa Spółki trzykrotnie przeprowadziło ćwiczenia realizacji procedury zarządzania sytuacją kryzysową w PKP Intercity przed Światowymi Dniami Młodzieży. Alarm ćwiczebny został przeprowadzony w trybie powiadamiania na numer służbowy telefonu. Adresat wiadomości miał za zadanie odpowiedzieć na wiadomość. W pierwszym alarmie wzięło udział 164 pracowników, na wiadomość odpowiedziało 59,9% powiadomionych, w kolejnym wzięło udział 103 pracowników, na wiadomość zareagowało 50,48% powiadomionych. Wnioski

sformułowane po alarmach dotyczyły: konieczności weryfikacji osób powiadamianych o alarmach oraz konieczności przeprowadzenia kolejnego próbnego alarmu. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych takiego alarmu nie przeprowadzono.

(dowód: akta kontroli str. 257-260)

W latach 2016-2017 nie odnotowano w Spółce żadnych incydentów mających znamiona zagrożenia terrorystycznego.

(dowód: akta kontroli str. 209-211)

W latach 2016-2017 Spółka nie posiadała w faktycznym zarządzie obszarów, obiektów infrastruktury krytycznej i systemów transportowych ważnych dla bezpieczeństwa publicznego, o których mowa w art. 5 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia⁷. Nie organizowała także transportów ważnych dla obronności, interesu gospodarczego państwa i bezpieczeństwa publicznego, podlegających obowiązkowej ochronie.

(dowód: akta kontroli str. 205-206)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie. Ustalenia kontroli wykazały jednak, że mimo podejmowanych działań, w 2016 r. wzrosła ogólna liczba zdarzeń zagrażających życiu i zdrowiu pasażerów o 6,5% w stosunku do roku poprzedniego.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 o Najwyższej izbie Kontroli⁸ 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.

Warszawa, dnia 22 września 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontroler
/-/ Jarosław Florkiewicz
Główny specjalista kp.

Dyrektor
/-/ Tomasz Emiljan

⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 1432, ze zm.

⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.