



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.003.08.2017

P/17/031

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43

kin@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 – Bezpieczeństwo przewozów kolejowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Witold Olczyk, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/38/2017 z dnia 16 maja 2017r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Koleje Dolnośląskie S.A., ul. Kolejowa 2, 59-220 Legnica (dalej także: Przewoźnik lub KD)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Rachwalski, Prezes Zarządu Spółki (od dnia 26 czerwca 2014 r.). (dowód: akta kontroli str. 691-694)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹, działalność Kolei Dolnośląskich S.A. w latach 2016-2017 (I półrocze) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Przewoźnik wdrożył System Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (SMS), który opisywał podstawowe zadania i procesy mające zapewnić bezpieczną realizację przewozów pasażerskich i eksploatację pojazdów kolejowych. Zapisy przyjętych w SMS procedur bezpieczeństwa (dalej: procedury) były powiązane z wdrożonymi instrukcjami wewnętrznymi w KD. Przewoźnik wprowadził mechanizmy nadzoru nad realizacją procesu przewozowego i utrzymaniem taboru kolejowego. Działania w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych przyniosły efekty w postaci braku zdarzeń kolejowych spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów KD. Wdrażane działania naprawcze i korygujące spowodowały zmniejszenie liczby zdarzeń kolejowych² zawinionych przez pracowników KD. Pociągi KD przystosowane były do obsługi osób z ograniczoną zdolnością poruszania się, a personel został przeszkolony w zakresie obsługi takich pasażerów. Przyjęto i realizowano procedury związane z organizowaniem działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach KD. Przewoźnik zatrudniał na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (brk) pracowników, którzy spełniali wymagania ustawowe (w zakresie kwalifikacji i stanu zdrowia). Prowadził przy tym działania w celu podnoszenia kwalifikacji personelu.

Ustalone przez NIK nieprawidłowości w działaniach Przewoźnika polegały na niepełnej realizacji planów kontroli i audytów bezpieczeństwa oraz niedostatecznym nadzorze nad bieżącą aktualizacją SMS, sporządzaniem planów i harmonogramów kontroli wewnętrznych, terminową realizacją cykli naprawczych.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Zgodnie z definicją sformułowaną w przepisach art. 4 pkt 45, 46 i 47 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, ze zm.), zdarzenia kolejowe dzielą się, w zależności od przyczyn i skutków, na wypadki, poważne wypadki i incydenty.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

1.1. Realizacja zadań dot. diagnostyki i utrzymania technicznego pojazdów kolejowych przewidzianych w SMS i instrukcjach wewnętrznych spółki.

Opis stanu
faktycznego

SMS w KD wdrożony został w 2009 r.³ Ostatnia zmiana dokonana w SMS została wprowadzona 27 marca 2017 r.⁴ Zadania w zakresie utrzymania technicznego pojazdów kolejowych zostały opisane w procedurze P/10 *Utrzymanie sprawności taboru*. Procedura określała cztery podstawowe obszary dotyczące sprawności taboru: przebieg procesu utrzymania uwzględniający zapisy Dokumentacji Systemu Utrzymania pojazdów kolejowych (DSU), procesy związane z naprawami bieżącymi i awaryjnymi, regulacje dotyczące dokumentacji powykonawczej i przygotowaniem dokumentacji związanej z procesem utrzymania. Procedura została powiązana z księgą SMS i sześcioma innymi procedurami: P/04 *Działania korygujące, zapobiegawcze oraz nadzór nad niezgodnościami*, P/08 *Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka operacyjnego*, P/09 *Zarządzanie zmianą*, P/11 *Ocena dostawców*, P/13 *Kontrole*, P/15 *Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia / zdarzenia kolejowego*. Uwzględniała i odnosiła się także do obowiązujących w KD: „Instrukcji obsługi i utrzymania hamulców pojazdów kolejowych KD t-4”, „Instrukcji utrzymania pojazdów trakcyjnych KD t-6”, „Instrukcja pomiarów geometrycznych i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów kolejowych KD t-7”, „Instrukcji organizacji i realizacji przewozów kolejowych uruchamianych przez KD w warunkach zimowych KD t-9” oraz do obowiązujących instrukcji technologicznych dla użytkowanych pojazdów kolejowych. Ponadto Przewoźnik w sposób doraźny reagował na powstające lub mogące powstawać nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie, prowadząc kontrole i audyty wewnętrzne. Przyjmował również stosowne działania w Programach Poprawy Bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 6, 32-178, 371-392, 674-678)

W KD były sporządzane roczne plany kontroli wewnętrznych, w tym dot. oceny prawidłowości wykonywania przeglądów okresowych spalinowych pojazdów trakcyjnych (obszar kontroli 2⁵), elektrycznych zespołów trakcyjnych (obszar kontroli 3) i przestrzegania cykli przeglądowo-naprawczych pojazdów kolejowych (obszar kontroli 4). Pełnomocnik ds. bezpieczeństwa przewozów (Pełnomocnik), prowadził książkę ewidencji kontroli wewnętrznych. Pełnomocnik na podstawie procedury P/13 *Kontrole*, sprawował nadzór nad realizacją planu kontroli oraz sporządzał kwartalne sprawozdania z realizacji planów audytów i kontroli wewnętrznych. Ponadto prowadzono audyty bezpieczeństwa wewnętrzne i u dostawców usług⁶, w tym podmiotów wykonujących naprawy i serwisowanie taboru KD. Audyty wewnętrzne obejmowały m.in. obszary pn.: *Utrzymanie sprawności taboru*, *Zarządzanie kompetencjami personelu* i *Współpraca z dostawcami*.

³ Uchwała Zarządu Spółki KD Nr 38 z dnia 1 września 2009 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pt. „System Zarządzania Bezpieczeństwem Kolei Dolnośląskich S.A.”.

⁴ Uchwała Zarządu Spółki KD Nr 19/0327/17 z dnia 27 marca 2017 r.

⁵ W dalszej treści opisu stanu faktycznego, zamiast nazw obszarów lub tematów kontroli podano numery ich pozycji przyjęte w planie kontroli na 2016 r.

⁶ Procedura P/12 przewidywała do tego celu formularze P/12-1 *Plan audytów wewnętrznych, dostawców i podwykonawców na rok...* oraz formularz P/12-2 *Raport z audytu*.

W 2016 r. przeprowadzono 103 kontrole wewnętrzne na 128 zaplanowanych, a w 2017 r. (do 30 czerwca) 65 kontroli, na 66 zaplanowanych. Raporty z przeprowadzonych kontroli były przedstawiane Zarządowi, a o stwierdzonych nieprawidłowościach informowano kierujących odpowiednimi komórkami organizacyjnymi objętymi kontrolą. W zakresie obszarów kontroli 2, 3 i 4 w 2016 r. stwierdzono 20 nieprawidłowości, w tym siedem w zakresie przekroczeń terminów lub przebiegów pomiędzy okresami przeglądów przewidzianych dla odpowiednich poziomów utrzymania w DSU, trzy w zakresie niesprawności technicznej pojazdów oraz 10 dot. wyposażenia pojazdów. W 2017 r. (I półrocze) stwierdzono 12 nieprawidłowości, w tym trzy dotyczące stanu technicznego, pięć dotyczących wyposażenia i estetyki (graffiti) oraz cztery w zakresie dokumentacji pojazdów. W badanym okresie nie przeprowadzono w ww. obszarach żadnych kontroli doraźnych, do których zgodnie z Procedurą P/13 *Kontrole* byli upoważnieni: Prezes Zarządu Spółki, Dyrektor ds. technicznych i Pełnomocnik.

KD nie posiadały systemu informatycznego do monitorowania stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych. Analizy w zakresie stanu technicznego pojazdów kolejowych były prowadzone na bieżąco, w sposób ciągły, co udokumentowano w postaci sporządzanych kart ryzyka, rejestrów zagrożeń⁷ doraźnych i szczegółowych oględzin i badań taboru zagrożonego usterkami technicznymi. Analizie Zarządu Spółki poddawane były ponadto raporty kwartalne z przeprowadzonych kontroli wewnętrznych, w tym przyczyny opisanych w nich nieprawidłowości w zakresie utrzymania i sprawności technicznej taboru kolejowego. Przewoźnik prowadził także Rejestr działań korygujących / zapobiegawczych i sporządzał Karty działań zapobiegawczych⁸.

(dowód: akta kontroli str. 31-175, 424-499, 502, 587-613, 739-763, 783, 842-1052, 1196-1368)

Przewoźnik sporządzał plany obsługi technicznej poziomów utrzymania pojazdów trakcyjnych⁹. Zadania te były realizowane przez Dział Utrzymania Taboru, poprzez opracowywanie miesięcznych planów obsługi technicznej akceptowanych przez Dyrektora ds. techniczno-eksploatacyjnych i rocznych planów (harmonogramów) obsługi technicznej poziomów utrzymania 3, 4 i 5¹⁰, które zatwierdzał Zarząd Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 180-184, 783-838)

1.2. Wyposażenie pojazdów kolejowych służące do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania.

Na dzień 23 maja 2017 roku KD eksploatowały 73 pojazdy kolejowe przeznaczone do przewozu osób, w tym 16 pojazdów było własnością kolei czeskich (Ceske Drahy – CD), a 11 pojazdów było własnością kolei niemieckich (Deutsche Bahn Regio – DB Regio)¹¹. Wszystkie pojazdy KD i CD były wyposażone w monitoring oraz

⁷ Procedura P/08 Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka operacyjnego określa obowiązek prowadzenia wskazanego rejestru w formie ustalonej w formularzu P/08/2.

⁸ Na podstawie przyjętej Procedury P/04 *Działania korygujące, zapobiegawcze oraz nadzór nad niezgodnościami*, Rejestru działań korygujących / zapobiegawczych (Formularz P/04-2) i Karty działań zapobiegawczych (Formularz P/04-1).

⁹ Na podstawie Instrukcji KD t-6 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych i Procedury SMS P/10 *Utrzymanie sprawności taboru*.

¹⁰ Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) przewiduje pięć poziomów utrzymania: poziom utrzymania 1. obejmuje czynności sprawdzające lub monitoring, dokonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu; może być i jest wykonywany przez pracowników przewoźnika; poziom utrzymania 2. obejmuje czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu – ten poziom był również realizowany przez Przewoźnika; poziom utrzymania 3. obejmuje czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia wykonywane na specjalistycznych stanowiskach z wyłączeniem pojazdu z eksploatacji i przekazaniem do odpowiedniego serwisu lub producenta pojazdu; poziom utrzymania 4. obejmuje czynności z zakresu utrzymania naprawczego wykonywane w zakładach posiadających zaplecze techniczne i specjalistyczne stanowiska pomiarowe; poziom utrzymania 5. obejmuje czynności mające na celu podniesienie standardu (modernizacja), lub odnowienie pojazdu wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta.

¹¹ CD obsługiwały połączenia Szklarska Poręba - Liberec – Szklarska Poręba na całej trasie i zajmowały się utrzymaniem technicznym pojazdów; DB Regio zajmowały się utrzymaniem technicznym pojazdów, a obsługa połączeń była podzielona –

urządzenia umożliwiające obsługę osób o ograniczonej zdolności ruchowej (pochylnia do wjazdu i wyjazdu, miejsce dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim oraz toaleta dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim). Pochylnie do wjazdu i wyjazdu były urządzeniami mechanicznymi i nie podlegały dozorowi sprawowanemu przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT). Pojazdy należące do DB Regio nie były wyposażone w monitoring, a pięć z nich (realizujących połączenia Wrocław – Berlin) nie posiadało urządzeń do obsługi osób z ograniczoną zdolnością ruchową. Według wyjaśnień Członków Zarządu KD, w przypadku pojazdów DB, każdy przewoźnik (KD i DB Regio) określał osobno możliwość realizacji przejazdu osób niepełnosprawnych na obsługiwanym przez siebie odcinku trasy. Pasażerowie z ograniczoną możliwością poruszania się mogli dokonywać zgłoszeń dotyczących planowanej podróży poprzez formularz dostępny na stronie internetowej KD w kategorii *Zgłoszenie przejazdu osoby niepełnosprawnej* lub osobiście w Biurach Obsługi Klienta (Wrocław, Legnica) oraz telefonicznie. Zagadnienia obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się (w tym dot. obsługi podestów) ujęte były w zakresach tematycznych programów przygotowania zawodowego dla kierowników pociągów. Przewoźnik nie zawarł porozumień regulujących zasady współpracy w tym zakresie z zarządcami infrastruktury. Obsługę osób o ograniczonej zdolności poruszania się prowadził za pośrednictwem służb dyspozytorskich, przez pracowników drużyn konduktorskich. KD posiadały program ramowy przygotowania zawodowego dla konduktora, który przewidywał ogólne szkolenie tych pracowników w zakresie obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

Ogłędziny wybranych losowo pięciu pojazdów kolejowych (spośród 35 pojazdów eksploatowanych¹² w dniu oględzin) potwierdziły ich wyposażenie w pochylnie dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, sprawność techniczną tych urządzeń oraz umiejętność posługiwania się nimi. Poddane oględzinom pojazdy kolejowe wyposażone były w gaśnice, posiadające potwierdzenie ich legalizacji. Podczas oględzin dokonano także sprawdzenia dokumentacji pociągów przygotowanych do eksploatacji, obejmującej m.in.: karty pracy, kontrolki autoryzacji na prowadzenie typu pojazdu, kontrolki znajomości odcinków linii kolejowych, zezwolenia zarządcy infrastruktury.

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 7-10, 509, 529, 540, 614, 839-840, 1053-1054, 1119-1125, 1378-1457)

W opisanym powyżej obszarze, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), przeprowadził, w latach 2016-2017 (I półrocze), dziewięć kontroli KD. W ostatniej kontroli przeprowadzonej w czerwcu 2017 r. inspektorzy UTK stwierdzili łącznie 26 nieprawidłowości, w tym m.in.: usterki urządzenia INTERKOM¹³ w dwóch pojazdach typu SA 135, brak części kart pomiarowych i protokołów z czynności utrzymaniowych wymaganych podczas przeglądów okresowych wykonywanych zgodnie z dokumentacją DSU lub stosowanie nieaktualnych wzorów tych dokumentów – 12 przypadków. Prezes Zarządu wyjaśnił, że część dokumentacji wykonanych przeglądów według DSU, była spowodowana doręczeniem decyzji Prezesa UTK dotyczących zatwierdzenia nowych DSU (dot. pojazdów 31WE i 36WE), po terminie wykonania przeglądów według poprzednio obowiązującej dokumentacji. Natomiast urządzenia INTERKOM zostały skierowane natychmiast do naprawy.

(dowód: akta kontroli str. 629, 679-690, 1486-1549, 1554-1568)

połączenia Wrocław – Drezno - Wrocław – obsługa KD na odcinku Wrocław - Görlitz – Wrocław, a połączenie Wrocław – Berlin – Wrocław, obsługa KD na odcinku Wrocław - Forst – Wrocław.

¹² Podaną liczbę pojazdów stanowią wyłącznie pojazdy KD, czyli bez uwzględnienia pojazdów CD i DB Regio.

¹³ Urządzenie do nawiązywania kontaktu głosowego z przestrzeni pasażerskiej z kabiną maszynisty.

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

1. Księga SMS i procedura P/15 (*Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia / zdarzenia kolejowego*), odnosiły się do nieaktualnej wersji rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym¹⁴, w okresie obowiązywania jednolitego tekstu rozporządzenia¹⁵.
2. SMS przyjęty uchwałą nr 19/0327/17 Zarządu Spółki z dnia 27 marca 2017 r. zawierał nieaktualne dane w zakresie sposobu reprezentacji Spółki oraz podziału zadań pomiędzy członkami Zarządu Spółki.
3. W procedurze P/11 *Ocena dostawców* nie umieszczono danych dot. ASO Piotr Mieczkowski i DB Regio, pomimo że w planach audytów na 2016 r. zaplanowano audyt w ASO Piotr Mieczkowski.
4. SMS nie zawierał zapisu uwzględniającego art. 22ca ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹⁶, który ustalał obowiązek składania przez maszynistów oświadczenia w sprawie świadczenia pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.
5. W rozdziale 6 księgi SMS, który zawierał wykaz procedur, nie została wymieniona procedura P/20 *Nadzór nad dokumentacją pociągową*, którą wprowadzono uchwałą Zarządu KD nr 19/0327/17 z dnia 27 marca 2017 r.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił odnośnie powyższych nieprawidłowości:

- pkt 1 – nie wprowadzano innych zmian, ponieważ *aktualizacja SMS-a przeprowadzona w miesiącu marcu 2017 roku dotyczyła wyłącznie zaleceń wydanych przez UTK po kontroli przeprowadzonej w 2016 roku (...)*;
- pkt 2 – zasady funkcjonowania nowych Członków Zarządu, zakresy odpowiedzialności oraz podległość komórek organizacyjnych zostały określone w Uchwale Zarządu KD Nr 08/0515/17 z dnia 15 maja 2017 r. W uchwale tej wyznaczono także termin dostosowania Regulaminu i schematu organizacyjnego spółki na 1 lipca 2017 r. Przedmiotowy regulamin przyjęto uchwałą Zarządu KD nr 01/0608/17 z dnia 8 czerwca 2017 r.;
- pkt 3 – nie wyjaśniono, dlaczego DB Regio i ASO Mieczkowski nie zostali umieszczeni w SMS na liście dostawców i dlaczego nie przeprowadzono audytów w 2016 r. w DB Regio, ale zobowiązano się do niezwłocznego skorygowania listy, a w 2017 r. DB Regio zostało już ujęte w planach audytu dostawców;
- pkt 4 – egzekwowanie składania przedmiotowych oświadczeń jest w KD realizowane zgodnie z treścią przywołanego przepisu, a ujęcie tego nastąpi podczas najbliższej aktualizacji SMS;
- pkt 5 – był to błąd pisarski, który będzie niezwłocznie skorygowany.
(dowód: akta kontroli str. 6, 12, 412, 414, 500-501, 615-628, 1055, 1375)

6. Przewoźnik nie realizował w pełni zaplanowanych kontroli wewnętrznych w zakresie dotyczącym prawidłowego i terminowego wykonywania przeglądów okresowych użytkowanego taboru kolejowego. W 2016 r. nie zrealizowano

¹⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 60 poz. 407 ze zm.

¹⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 328; tekst jednolity rozporządzenia został ogłoszony w dniu 14 marca 2016 r.

¹⁶ Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, ze zm., dalej: uotk.

23 kontroli na 48 zaplanowanych (48%), a w 2017 r. (I półrocze) nie zrealizowano 13 kontroli na 24 zaplanowanych (54%).

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że nie zrealizowano wszystkich kontroli wewnętrznych ze względu na konieczność udziału pracowników wyznaczonych do przeprowadzenia tych kontroli w pracach komisji powypadkowych i przetargowych, wykonywania odbiorów technicznych pojazdów po przeglądach i naprawach oraz obsługi kontroli UTK. Ze względu na nadmiar zadań wykonywanych przez tych pracowników uznano, że niezrealizowanie planu kontroli nie było spowodowane ich winą i odstąpiono od egzekwowania konsekwencji.

(dowód: akta kontroli str. 32-37, 142-148, 1196-1368, 1555-1556)

7. Przewoźnik nie zrealizował w 2016 r. wszystkich zaplanowanych audytów bezpieczeństwa, zarówno wewnętrznych (odbyło się siedem na 14 zaplanowanych), jak również audytów dostawców i podwykonawców (odbyły się cztery na sześć zaplanowanych), pomimo dokonania sześciu korekt ich planu, w tym ostatniej na dzień 1 grudnia 2016 r.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że nie przeprowadzono wszystkich audytów z powodu wykonywania przez audytorów innych terminowych czynności.

(dowód: akta kontroli str. 39-127, 638-639)

8. Brak w Instrukcji KD t-6 i Procedurze P/10, określenia dat sporządzania rocznych harmonogramów przeglądów i napraw okresowych pojazdów eksploatowanych w KD, np. brak daty zatwierdzenia przez Zarząd Spółki przedmiotowych harmonogramów. Stan ten nie pozwalał na ustalenie, kiedy plany zostały przyjęte do realizacji, a zatem umożliwiało dowolność realizacji określonych w nich zadań.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że roczne harmonogramy przeglądów pojazdów kolejowych są częścią planu finansowego na dany rok i dlatego nie noszą dat. Plany finansowe na rok 2016 i 2017 zostały przyjęte uchwałami Zarządu nr 02/0331/16 z dnia 31 marca 2016 r. i nr 01/1002/17 z dnia 10 lutego 2017 r.

NIK nie podziela stanowiska Prezesa Zarządu Spółki przedstawionego w tym wyjaśnieniu, ponieważ roczne harmonogramy przeglądów pojazdów kolejowych stanowią istotny element nadzoru nad prawidłową realizacją utrzymania taboru kolejowego i cykli przeglądowych przewidzianych w DSU, a tym samym nadzoru nad zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Z tego powodu, niezależnie od zamieszczania ww. harmonogramów w planie finansowym, powinny być one dedykowane strukturom odpowiedzialnym za to utrzymanie i to z odpowiednim wyprzedzeniem.

(dowód: akta kontroli str. 6, 178, 180-182, 1373)

9. Przekroczenia (wyrażone w dniach lub w przebiegu kilometrów¹⁷), dopuszczalnych zgodnie z dokumentacją DSU odstępów pomiędzy zakładanymi w cyklach przeglądowych poziomów utrzymania, w przypadku sześciu na 11 badanych pojazdów (tj. 55% badanej próby i 13% wszystkich 46 pojazdów, za których utrzymanie techniczne odpowiada KD).

Członek Zarządu Spółki ds. Technicznych wyjaśnił, że *jeden z pojazdów z przekroczeniem przebiegu wykonywał przejazd techniczny bez podróży, a dwa z tych pojazdów nie przekroczyły maksymalnego przebiegu międzyokresowego (pomiędzy wymaganymi przeglądami). W pozostałych przypadkach zawinili pracownicy Działu Utrzymania Taboru, nie wyłączając*

¹⁷ Wykonanie czynności przewidzianych danym poziomem utrzymania wykonuje się albo po przejechaniu dopuszczalnej w DSU liczby km albo po upływie czasu od poprzedniego przeglądu, przyjmując, że obliuguje do tego czynnik, który wystąpi wcześniej.

na czas pojazdów z eksploatacji. (...) W stosunku do pracowników odpowiedzialnych zostały wdrożone postępowania wyjaśniające.”

NIK nie podziela powyższego stanowiska, ponieważ nawet przejazd techniczny pojazdem niepoddanym wymaganemu przeglądowi stwarza potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Fakt nieprzekroczenia maksymalnego, dopuszczalnego przebiegu międzyokresowego przez pojazdy kolejowe nie tłumaczy tych nieprawidłowości, ponieważ DSU stanowi, że pojazd podlega przeglądowi po wskazanym okresie czasu albo po przejechaniu wskazanej liczby kilometrów, z wyraźnym zastrzeżeniem – co wystąpi wcześniej. Należy przy tym zaznaczyć, że DSU zakłada tolerancje przy poziomach przeglądów, zarówno w dniach, jak i w kilometrach przebiegu, a we wskazanych przypadkach przekroczenia wystąpiły ponad wskazywaną tolerancję i wynosiły: w dniach – maksymalnie 13 dni (pojazd 31WE-024), a w kilometrach, o 12 068 km (pojazd SA 134-024).

(dowód: akta kontroli str. 7-10, 783-838, 1105-1106, 1126-1128)

10. Pełnomocnik ds. bezpieczeństwa przewozów sporządzając kwartalne raporty w sprawie realizacji planu kontroli wewnętrznych, nie realizował obowiązujących w KD przepisów wewnętrznych¹⁸ w sprawie opracowywania tych raportów:

- nie opracowywał raportów miesięcznych, tylko kwartalne;
- nie podawał w raportach wymaganych informacji o liczbie nieprzeprowadzonych kontroli wewnętrznych, a informował jedynie o liczbie kontroli przeprowadzonych i zamieszczał informację – *kontrolą nie objęto wszystkich zagadnień (obszarów) wynikających z przedmiotowego Planu*;
- nie podawał informacji imiennych o osobach odpowiedzialnych za nieprzeprowadzenie planowanych kontroli wewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 128-141, 1229-1236, 1486-1487, 1550-1551, 1554-1555)

Uwagi dotyczące badanej działalności

W opinii NIK zasadnym jest uzupełnienie Procedury P/10 *Utrzymanie sprawności taboru* o formularz wzorcowy rocznych harmonogramów przeglądów i napraw okresowych oraz dookreślenie terminów czynności przewidzianych w DSU w zakresie utrzymania sprawności taboru, wykonywanych przez uczestników planowania.

Ocena cząstkowa

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

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

2.1. Nadzór nad spełnianiem przez pracowników obsługujących pociągi pasażerskie kwalifikacji zawodowych i wymagań dot. stanu zdrowia.

Opis stanu faktycznego

Przewoźnik posiadał instrukcję wewnętrzną KD a-1 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach dla stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy

¹⁸ Decyzja Nr 6/2014 Prezesa spółki Koleje Dolnośląskie S.A. z dnia 30 lipca 2014 r. w sprawie realizacji przez pracowników spółki „Planu kontroli wewnętrznych na 2014 rok w Spółce KD”.

kolejowe. Instrukcja zawierała ogólnie obowiązujące uregulowania prawne w powyższym zakresie i była powiązana z wprowadzoną w ramach SMS procedurą P/05 *Zarządzanie kompetencjami personelu*. W KD były wdrożone programy przygotowania zawodowego zgodne z ww. dokumentami. Prowadzono także, zgodnie ze sporządzanymi planami rocznymi, pouczenia okresowe, pouczenia doraźne, a także dedykowane szkolenia zewnętrzne mające na celu doskonalenie zawodowe. Zespół ds. kadr prowadził akta osobowe, które zawierały wymagane instrukcją KD a-1 dokumenty potwierdzające przygotowanie zawodowe pracowników, informacje o odbytych przez nich szkoleniach, pouczeniach oraz przeprowadzonych badaniach stanu zdrowia. Badania powyższej dokumentacji dla wybranych 21 pracowników drużyn pociągowych (12 maszynistów i dziewięciu kierowników pociągu¹⁹) wykazały, że wszyscy pracownicy spełniali wymagania przewidziane dla tych stanowisk, w tym dotyczące m.in.: kwalifikacji zawodowych, wymaganego stażu pracy, ważności i ciągłości badań okresowych i psychologicznych, a w przypadku maszynistów dodatkowo: autoryzacji do pracy na stanowisku maszynisty, upoważnienia pracodawcy do wykonywania czynności maszynisty, oświadczenia o wykonywaniu świadczenia pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej²⁰. Dla grupy pracowników, o których mowa powyżej dokonano także sprawdzenia planu pracy i realizacji tego planu w miesiącu czerwcu 2017 r. W zbadanym zakresie nieprawidłowości dotyczyły jedynie składania oświadczeń przez maszynistów, o czym mowa poniżej w ustalonych nieprawidłowościach.

(dowód: akta kontroli str. 176-178, 504-586, 663-664, 1188, 1458-1478, 1553)

Na dzień 30 czerwca 2017 r. KD zatrudniały 131 kierowników pociągu, przy średnim uruchamianiu 259 pociągów na dobę. Wzajemna relacja tych wielkości wskazywała na niewystarczającą liczbę pracowników zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu. W związku z powyższym Przewoźnik w około 50% uruchamianych pociągów obsadzał drużyny konduktorskie bez kierownika pociągu²¹.

(dowód: akta kontroli str. 1117-1118, 1553)

2.2. Wewnętrzne działania kontrolne prowadzone w zakresie spełniania kwalifikacji i stanu zdrowia pracowników oraz realizacji przez nich obowiązków służbowych podczas obsługi pociągów i pasażerów.

Opis stanu faktycznego

W ramach realizowanych w KD planów kontroli i audytów wewnętrznych, znajdowały się m.in. takie tematy, jak:

- Ocena prawidłowości wykonywania przeglądów okresowych;
- Przestrzeganie cykli przeglądowo-naprawczych pojazdów kolejowych;
- Znajomość odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej przez pracowników drużyn pociągowych;
- Przestrzeganie rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 dot. praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Jazdy kontrolne i instruktażowe na odcinkach linii kolejowych obsługiwanych przez KD;
- Zarządzanie kompetencjami personelu;
- Realizacja procesu przewozu.

¹⁹ Stanowiło to odpowiednio po 6,8% zatrudnionych na tych stanowiskach w KD, według stanu na dzień 30 czerwca 2017 r.

²⁰ Wymóg przepisu art. 22ca ust. 1 i 2 uotk.

²¹ Wyliczenie na podstawie średniodobowego uruchomienia pociągów w czterech okresach tygodniowych w interwałach półrocznych.

Informacje o realizacji planów kontroli i audytów oraz prezentację wyników działań sprawdzających Pełnomocnik przedstawiał Zarządowi Spółki w kwartalnych sprawozdaniach. Łącznie przeprowadzono 103 kontrole wewnętrzne w 2016 r. i 65 w pierwszym półroczu 2017 r. Natomiast w zakresie audytów dot. dwóch ostatnich obszarów, wykonano dwa w 2016 r. i dwa w pierwszym półroczu 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 32-61, 66-69, 121-122, 128-157, 160-167, 665-666, 1229-1236)

W okresie objętym kontrolą nie odnotowano wypadków kolejowych, których bezpośrednie przyczyny związane byłyby z niewłaściwym stanem technicznym taboru lub infrastruktury oraz niedopełnieniem obowiązków służbowych przez pracowników KD lub ich podwykonawców. Problemem była duża liczba incydentów polegających na niezatrzymaniu się pociągu na przystanku osobowym, przed wyznaczonym miejscem (w 2016 r. było 12 takich przypadków, a w pierwszej połowie 2017 r. dwa takie incydenty). Przyczynami wskazanych incydentów była niedostateczna obserwacja szlaku przez maszynistę lub zbyt późne rozpoczęcie hamowania pociągu. Przewoźnik wdrożył w tym zakresie działania naprawcze w postaci: bezwzględnego odsuwania od czynności służbowych maszynistów odpowiadających za zdarzenia, kierowania ich na dodatkowe egzaminy weryfikacyjne i badania kontrolne (lekarskie i psychologiczne) oraz wdrażania pouczeń doraźnych i umieszczania tematyk związanych z tymi zdarzeniami w programach pouczeń okresowych.

(dowód: akta kontroli str. 330-345, 393-406)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Brak dat zatwierdzenia programu pouczeń okresowych na 2016 r. oraz dat sporządzenia i zatwierdzenia planów szkoleń na lata 2016-2017, pomimo określenia terminu granicznego sporządzania planu w przepisie § 17 pkt 5 Instrukcji KD a-1.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że plany szkoleń nie zawierają dat sporządzenia i daty zatwierdzenia, ponieważ nie zawiera takich dat formularz P/05-2 procedury P/05 *Zarządzanie kompetencjami personelu*, a plany szkoleń są sporządzane ze względu na obowiązek zapewnienia odpowiednich środków w budżecie.

NIK nie podziela powyższego stanowiska Prezesa Zarządu Spółki, ponieważ przepis § 17 pkt 5 instrukcji KD a-1 ustala, że: *Do 20 grudnia każdego roku Dział Kadr i Szkoleń KD S.A. opracowuje plan szkoleń na rok następny, w którym zostają również ujęte pouczenia okresowe z wyszczególnieniem liczby pracowników których dotyczą.* Ponadto wskazana powyżej procedura jednoznacznie wskazuje na stronach 7 i 13 powiązanie jej z instrukcją KD a-1.

(dowód: akta kontroli str. 178, 521, 567-571, 636)

2. W formularzu P/05-1 *Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego* procedury P/05 *Zarządzanie kompetencjami personelu* wymieniono stanowisko konduktora, pomimo że stanowisko takie nie było ujęte w przywołanych dla tej procedury przepisach rozporządzenia 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 kolejowe²².

²² Dz. U. Nr 212, poz. 2152, ze zm.

Wiceprezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że w przywołanym powyżej formularzu P/05-1 stanowiącym wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, umieszczono podtytuł „Stanowiska uczestniczące w procesie przewozowym”, co w jego opinii wskazuje na fakt, że wymienione stanowiska biorą udział w procesie przewozu, a nie odnoszą się do przepisów przywołanego rozporządzenia.

NIK nie podziela powyższego stanowiska, ponieważ wyjaśnienie to pozostawało w sprzeczności z podstawowym tytułem wykazu oraz z faktem przywołania na początku procedury P/05 podstaw prawnych, wśród których wskazuje się ww. rozporządzenie Ministra Infrastruktury.

(dowód: akta kontroli str. 178, 1372)

3. W trakcie badania dokumentacji trzech spośród 12 maszynistów (tj. 25%), stwierdzono (w jednym przypadku) brak wyegzekwowania oraz (w dwóch przypadkach) opóźnione wyegzekwowanie obowiązku złożenia przez maszynistów oświadczeń (opóźnienie o cztery i dwa miesiące), określonych w przepisach art. 22ca ust. 1 i 2 uotk.

Wiceprezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że przyczyną takiego stanu było niedopatrzenie pracownika prowadzącego obsługę kadrową maszynistów oraz że ww. maszyniści nie świadczyli pracy u innych przedsiębiorców kolejowych. Wiceprezes Zarządu Spółki wyjaśnił ponadto, że pracownik, który nie złożył oświadczenia, przebywał na urlopie wypoczynkowym oraz że zostanie niezwłocznie zobowiązany do dopełnienia tego obowiązku.

(dowód: akta kontroli str. 1188, 1375-1376)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Program przygotowania zawodowego i egzaminu na stanowisko konduktora w KD nie zawierał daty sporządzenia, zatwierdzenia lub załączonego pisma przewodniego wprowadzającego ten dokument do funkcjonowania w KD. Prezes Zarządu wyjaśnił, że *program ten wdrożono do stosowania w lipcu 2016 roku w trakcie wewnętrznego spotkania organizacyjnego Działu Handlowego, na którym obecni byli wszyscy zainteresowani pracownicy, w formie ustnego zarządzenia Dyrektora Działu.*

NIK zwraca uwagę, że takie wdrożenie nie umocowało we właściwy sposób przepisów wewnętrznych istotnych dla szkolenia pracowników i mogło sprzyjać dowolności w ich stosowaniu.

(dowód: akta kontroli str. 1436-1444, 1555-1556)

Ocena cząstkowa

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

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

3.1. Planowanie i organizowanie działań zapewniających bezpieczeństwo na obszarze kolejowym, a w szczególności w pociągach spółki KD.

Spółka w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewożonych pasażerów nie zatrudniała pracowników zewnętrznych ani agencji ochrony. Obowiązki w zakresie zapewnienia ładunku i porządku w pociągach, wynikające z przepisu art. 58 ust. 3 uotk, były realizowane przede wszystkim poprzez współpracę ze Strażą Ochrony Kolei (dalej: SOK) na wszystkich występujących poziomach – patrole SOK i drużyny pociągowe KD, dyspozytura KD i Komenda Regionalna SOK oraz

współdziałanie z Komendą Główną w ramach Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w zakresie pozyskiwania informacji dotyczących np. przejazdów kibiców w pociągach osobowych. Przewoźnik nie ograniczał przejazdów służbowych patroli SOK w jego pociągach, a także nie egzekwował z tego tytułu żadnych opłat. KD realizowały okresowo spotkania z przedstawicielami SOK, na których omawiano bieżące problemy w zakresie bezpieczeństwa i przeciwdziałania zakłóceniom porządku publicznego w pociągach KD. Jednym z elementów takich działań na wypadek konieczności identyfikacji lub pociągnięcia do odpowiedzialności za zakłócanie porządku i bezpieczeństwa w pociągu było wypracowanie dokumentu pn. *Protokół przekazania pasażera przez drużynę pociągową funkcjonariuszom SOK*. Uzgodniono także udział przedstawicieli SOK w pouczeniach okresowych drużyn pociągowych KD dot. tematów ataków terrorystycznych, postępowań z agresywnymi podróżnymi i zasad współpracy z SOK. W związku z prowadzeniem przez KD przewozów transgranicznych na granicy z Niemcami i Czechami, dyspozytura KD miała kontakt z placówką Straży Granicznej w Zgorzelcu. Dyspozytorzy KD dzięki dostępowi do aplikacji dostarczanej przez PKP PLK S.A., zawierającej tzw. mapę CZK-P, mieli możliwość szybkiego odnalezienia numerów telefonów do oficerów dyżurnych najbliższych zdarzeniu placówek Policji, Straży Pożarnej i SOK.

Przewoźnik przedstawił informację, że wszystkie eksploatowane pojazdy KD posiadały interkomy, przyciski SOS oraz monitoring zarówno w kabinach maszynisty, jak i w przestrzeni pasażerskiej (wyjątek stanowił jeden zespół trakcyjny EN57-1073, który posiadał monitoring jedynie z kabin czołowych). W monitoring były również wyposażone wszystkie pojazdy CD. Nie posiadały monitoringu pojazdy DB Regio (11 pojazdów objętych umowami na wykonywanie połączeń transgranicznych)²³.

Z przedstawionych przez Przewoźnika informacji wynika, że pracownicy drużyn pociągowych posiadali ukończone szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy, postępowania z trudnym klientem, udzielania pierwszej pomocy osobom niepełnosprawnym. Przewoźnik nie zarządzał obszarami, obiektami lub urządzeniami, które podlegają ochronie w rozumieniu przepisu art. 5 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia²⁴.

W okresie objętym kontrolą nie odnotowano napadów na pasażerów oraz na obsługę w pociągach KD, nie odnotowano również wystąpienia sytuacji kryzysowych o charakterze zagrożeń terrorystycznych. Inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu w pociągach KD, takie jak zakłócanie porządku w pociągach, obrzucenia pociągów kamieniami, dewastacje pociągów, w okresie 2015-2017 (I półrocze), utrzymywały się na zbliżonym poziomie.

(dowód: akta kontroli str. 7-10, 639-641, 661-662, 737-738, 767-768, 771-772, 1062, 1194-1195)

3.2. Współpraca w zakresie bezpieczeństwa i porządku na obszarach kolejowych, z innymi uczestnikami procesu przewozowego

W ujęciu ramowym zasady postępowania i współpracy z innymi uczestnikami procesu przewozowego zostały w KD opisane w procedurach SMS (Procedura P/15 *Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia / zdarzenia kolejowego*, oraz w procedurze P/16 *Gotowość i postępowanie w przypadku wystąpienia zagrożenia/zdarzenia kolejowego*. Przewoźnik oprócz ww. procedur

²³ Umowy zawarte z DB Regio: Nr KD/NBZ/UJ/45/2015 z dnia 13 grudnia 2015 r., nr KD/NBZ/20/2016 z dnia 28 kwietnia 2016 r., nr KD/NBZ/26/2017 z dnia 28 marca 2017 r.

²⁴ Dz. U. z 2016 r. poz. 1432, ze zm.

wprowadził w zakresie postępowania w sytuacjach zagrożeń i zdarzeń kolejowych uregulowania zawarte w instrukcji KD r-1 o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym oraz następujące dokumenty:

- Plan postępowania w przypadku uruchamiania komunikacji zastępczej,
- Plan postępowania pracowników KD S.A. podczas wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia,
- procedury współdziałania pracowników Dyspozytury KD S.A. i pracowników Drużyn Pociągowych KD S.A. z zarządcą infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A., PMT LK Sp. z o.o.²⁵) na wypadek zaistnienia katastrof naturalnych, aktów terrorystycznych lub sabotażowych, strajków lub protestów połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych oraz awarii technicznych,
- procedury określające eksploatację w sytuacji awarii w pociągu, w przypadku, gdy drużyna konduktorska składa się tylko z konduktorów.

Prezes Zarządu powołał także Zespół ds. opracowania i aktualizacji planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia kolejowego.

Współpraca z innymi uczestnikami procesu przewozowego była przede wszystkim oparta na podstawie uregulowań zawartych w przytoczonych powyżej dokumentach. Ponadto KD realizowały postanowienia ujęte w „Regulaminie udostępniania tras pociągów”, wydawanym przez PKP PLK S.A., dotyczące współdziałania zarządcy i przewoźników oraz zespołów zarządzania kryzysowego. Przewoźnik delegował przedstawiciela na spotkanie w dniu 15 lutego 2017 roku, którego celem był udział w Zespole ds. bezpieczeństwa, powołanym w Warszawie w 2015 r. Spotkanie dotyczyło również przyjęcia do stosowania „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”. W omawianym obszarze Przewoźnik planował i realizował działania umieszczone w Programach Poprawy Bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 6, 125-257, 416-422, 640, 767)

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 Kontroli²⁶, wnosi o:

1. Dokonanie aktualizacji obowiązującego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w zakresie organizacji i funkcjonowania Spółki, przywoływanie aktualnych przepisów w Księdze SMS i Procedurach bezpieczeństwa.
2. Ujednolicenie uregulowań zawartych w procedurach bezpieczeństwa z przepisami instrukcji wewnętrznych związanych z tym procedurami, w celu zapewnienia ich spójności, przy uwzględnieniu opisanych nieprawidłowości dotyczących procedury P/10 i instrukcji KD t-6, procedury P/5 i instrukcji KD a-1, oraz przepisów zawartych w instrukcji KD t-1, KD h-1i KD a-1.

²⁵ Polmiedź Trans Linie Kolejowe sp. z o.o. – zarządca infrastruktury kolejowej.

²⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.

3. Zwiększenie nadzoru nad sporządzaniem i wdrażaniem planów kontroli poprzez egzekwowanie prawidłowego sporządzenia, zatwierdzenia i wdrażania dokumentów funkcjonujących w Spółce, a w szczególności planów kontroli, planów audytów, harmonogramów i planów dot. cykli przeglądowo-naprawczych pojazdów kolejowych.
4. Wzmocnienie nadzoru i egzekwowanie terminów i/lub przebiegów przewidzianych w DSU cykli przeglądowo-naprawczych pojazdów kolejowych.
5. Dostosowanie planów kontroli oraz audytów wewnętrznych i zewnętrznych do posiadanych zasobów kadrowych oraz zwiększenie nadzoru nad realizacją przedmiotowych planów w zakresie i terminach w nich przewidzianych.
6. Egzekwowanie wymaganej w uregulowaniach wewnętrznych Spółki formy sporządzania sprawozdań z realizacji planów kontroli oraz audytów wewnętrznych i zewnętrznych.
7. Wprowadzenie do procedur bezpieczeństwa i uregulowań wewnętrznych obowiązku sporządzania i przedkładania oświadczeń maszynistów wymaganych na podstawie art. 22ca ust. 1 i 2 uotk.

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.

Warszawa, dnia 26 września 2017 r.

Kontroler
Witold Olczyk
Główny specjalista kp.


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan


.....
podpis