



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD-4101-005-01/2012
P/12/077

Gdańsk, dnia 22 sierpnia 2012 r.

Pan
Maciej Lignowski
Prezes Zarządu
PKP Szybkiej Kolei Miejskiej
w Trójmieście Sp. z o.o.
w Gdyni

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku przeprowadziła kontrolę w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w Gdyni (dalej: „SKM”). Przedmiotem kontroli było funkcjonowanie ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei w latach 2010-2012 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 31 lipca 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do dnia 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli², przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność SKM w zakresie objętym kontrolą.

¹ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

² Dz.U. Nr 227, poz. 1482 ze zm., zwana dalej „ustawą nowelizującą”.

Powyższa ocena wynika z niżej opisanych ustaleń.

1. SKM posiadała niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie wykonywania przewozów kolejowych, a wymagane przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym³, licencji i świadectwa bezpieczeństwa.
2. SKM nie posiadała odrębnych umów z ratownictwem medycznym i strażą pożarną, a współpraca z tymi instytucjami realizowana była według zasad określonych w Procedurze PWR.18 Współpraca i współdziałanie z otoczeniem w przypadku zagrożenia, w której określono zasady przygotowania procesów i zapewnienia sprawnego informowania, ostrzegania i alarmowania w sytuacji wystąpienia poważnego zdarzenia mającego wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego oraz otoczenia, a także uprawnienia i zakres odpowiedzialności osób uczestniczących w procesie. Procedury obowiązujące w SKM w sytuacji zagrożenia pożarowego zostały zawarte również m.in. w Instrukcji SKM r-8 o postępowaniu w sprawie wypadków i incydentów kolejowych. Zasady postępowania w sytuacjach wyjątkowych i w szczególnie trudnych warunkach oraz tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych oraz numery telefonów dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także zasady współpracy SKM z PKP PLK S.A. w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej w celu realizacji przejazdów pociągów przewoźników zostały określone w umowach podpisanych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.⁴. Regulacje dotyczące planów działania Spółki, systemów alarmowania i informowania o niebezpieczeństwach w uzgodnieniu z odpowiednimi władzami publicznymi były zawarte w Planie Ochrony Infrastruktury Krytycznej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. Funkcjonujący w SKM Zespół Zarządzania Kryzysowego⁵ posiadał łączność telefoniczną, faksową i e-mailową z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A., Ekspozyturą Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Gdańsku oraz Dyspozyturą SKM Gdynia. Zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego i systemów zarządzania bezpieczeństwem uwzględnione były również w Regulaminie organizacyjnym SKM. W strukturze organizacyjnej SKM funkcjonował Zespół ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym, a zadania związane w bezpieczeństwem ruchu kolejowego uwzględniono również w zakresach działania innych komórek organizacyjnych.
3. Stwierdzono nieprawidłowości w zakresie postępowania w sprawie wypadków i zdarzeń. W okresie objętym kontrolą na terenie działania SKM nie wystąpiły katastrofy kolejowe, a wypadki i zdarzenia dotyczyły najechania pociągu na osobę postronną, prób samobójczych oraz niezachowania

³ Dz.U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94 ze zm.

⁴ Umowa z dnia 22 grudnia 2010 r. i umowa z dnia 12 grudnia 2011 r.

⁵ Powołany Decyzją nr 20/2010 Prezesa Zarządu z dnia 25 maja 2010 r.

należytej ostrożności podczas wsiadania i wysiadania z pociągu. Wszystkie zaistniałe zdarzenia kolejowe na obszarze zarządzanym przez SKM zostały prawidłowo zaewidencjonowane w Dzienniku wypadków i incydentów kategorii A, B, C. Zgodnie z przepisem § 39 ust. 5 Instrukcji SKM r-8 (R-30) o postępowaniu w sprawie wypadków i incydentów kolejowych SKM sporządzała, według obowiązujących wzorów, miesięczne informacje o wypadkach kolejowych oraz informacje o incydentach kolejowych. O wypadkach kolejowych zaistniałych w latach 2011-2012 (I półrocze) zawiadamiano Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (dalej: „PKBWK”) oraz Urząd Transportu Kolejowego O/T w Gdańsku (dalej: „UTK”) pocztą e-mailową i pisemnie.

Nieprawidłowością było niepowiadomienie w 2010 r PKBWK o 2 wypadkach: z dnia 18 maja 2010 r. (wypadek B34) oraz z dnia 20 lipca 2010 r. (wypadek A34). Główny Dyspozytor wyjaśnił m.in., że brak powiadomień był wynikiem braku ujęcia wypadków w rozdzielniku przez dyspozytora nadającego zawiadomienia. W ocenie NIK, wyjaśnienie to nie może usprawiedliwiać ww. nieprawidłowości.

Ponadto stwierdzono brak udokumentowania przekazania w 2010 r. PKBWK i UTK kopii protokołów ustaleń końcowych ze zdarzeń zaistniałych na obszarze SKM. Obowiązek przekazania kopii protokołu wynikał z przepisu § 30 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych⁶ oraz § 25 ust. 5 pkt 3 Instrukcji SKM r-8, zgodnie z którym kopia protokołu ustaleń końcowych winna być przekazana w terminie 7 dni Przewodniczącemu PKBWK i UTK. W złożonym wyjaśnieniu Główny Dyspozytor potwierdził brak dokumentów potwierdzających przekazanie ww. protokołów. Za powyższe nieprawidłowości odpowiedzialność ponoszą pracownicy, do których obowiązków należała w 2010 r. realizacja zadań w ww. zakresie. W latach 2011-2012 (I półrocze) kopie protokołów były przekazywane terminowo pocztą, za pokwitowaniem odbioru pozwalającym ustalić termin ich przekazania.

Badanie dokumentacji dotyczącej 2 postępowań w sprawie wypadków, które wydarzyły się w dniach: 18 stycznia 2012 r. na szlaku Gdynia Orłowo-Sopot i 3 sierpnia 2011 r. na szlaku Gdynia Główna – Gdynia Chylonia wykazało, że postępowania te były prowadzone według obowiązujących w SKM procedur:

- zdarzenia zostały odnotowane w dzienniku wypadków i incydentów SKM,
- prawidłowo powiadomiono PKBWK i UTK o zaistniałych zdarzeniach,
- w aktach dochodzenia zgromadzono protokoły oględzin z miejsca wypadku, wysłuchania świadków, orzeczenia techniczne sprawności pojazdów trakcyjnych, dokumenty dotyczące

⁶ Dz.U. Nr 89, poz. 593.

uprawnień i przeszkoleń oraz znajomości szlaków, karty prób hamulców, karty uszkodzonych w wypadku,

- postępowania zostały zakończone w terminie 30 dni roboczych od dnia zdarzenia,
- protokoły ustaleń końcowych terminowo przesłano za pośrednictwem faxu do PKBWK i UTK.

W ww. okresie Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych nie prowadziła badań wypadków i zdarzeń kolejowych występujących na obszarze będącym w zarządzie SKM. Natomiast protokoły ustaleń końcowych Miejskowej Komisji Kolejowej SKM Gdynia nie zawierały zaleceń i wniosków oraz środków zaradczych dotyczących wyjaśnianych zdarzeń.

4. Nie stwierdzono nieprawidłowości przy realizacji zadań dotyczących corocznego przekazywania Prezesowi UTK raportów w sprawie bezpieczeństwa na kolei oraz programów poprawy bezpieczeństwa. Obowiązek przekazywania ww. raportów, w terminie do końca drugiego kwartału, wynikał z art. 17a ust.4 ustawy o transporcie kolejowym, a obowiązek przekazywania, wraz z ww. raportami, programów poprawy bezpieczeństwa – z § 5 rozporządzenia w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. Powyższe obowiązki były wykonywane przez SKM terminowo.
5. W SKM obowiązywała procedura PWK.13 Zarządzanie kompetencjami personelu w transporcie kolejowym. Wprowadzone procedury określały rodzaje stanowisk związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz tryb przygotowania zawodowego, a także egzaminy i szkolenia według zasad określonych w „Instrukcji SKM a-5 o zasadach doskonalenia zawodowego, egzaminach oraz szkoleniach pracowników PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.”. Na podstawie analizy dokumentów dotyczących kwalifikacji pracowników (akt osobowych, rocznych rejestrów egzaminów kwalifikacyjnych, rejestrów wydawanych świadectw, rejestru wydanych praw kierowania pojazdami kolejowymi) ustalono, że pracownicy SKM zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadali wymagane kwalifikacje.
6. W SKM przeprowadzono kontrole dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Analiza kontroli stanowisk wykonywanych w ramach realizacji „Programu zadań profilaktycznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego zarządcy infrastruktury kolejowej SKM Gdynia” z wybranych miesięcy: styczeń, kwiecień, lipiec i październik 2011 r. oraz styczeń i kwiecień 2012 r., przeprowadzanych przez Wydział Infrastruktury, Głównego Dyspozytora, Wydział Eksploatacji i Sekcję Napraw wykazała, że planowane kontrole zostały wykonane, a protokoły (sprawozdania) zostały zaakceptowane przez Dyrektora ds. Eksploatacji i Infrastruktury.

7. Nie stwierdzono nieprawidłowości przy realizacji przez SKM zadań w zakresie audytu wewnętrznego. Zadania te zostały zawarte w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym w procedurze PWA.15 – Audyty bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym w SKM funkcjonował Zespół ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym, do którego zadań należało m.in. planowanie i przeprowadzanie audytów wewnętrznych oraz kontroli w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, w tym kontroli eksploatacyjno-technicznych oraz nadzór nad realizacją rekomendacji i wniosków z nich wynikających. W 2011 r. zaplanowano przeprowadzenie audytów w 6 komórkach organizacyjnych (samodzielnych stanowiskach pracy), w tym m.in. w Wydziale Kadr i szkolenia w zakresie dokumentacji dotyczącej szkoleń i pouczeń okresowych. Z ustaleń kontroli wynika, że ww. audyt został przeprowadzony. Został również sporządzony, zgodnie z procedurą PWA.15., protokół z audytu oraz karta niezgodności. Również w przypadku losowo wybranego z Programu audytów na 2012 r. audytu przeprowadzonego w Dyspozyturze Przedsiębiorstwa kontrola potwierdziła przeprowadzenie tego audytu. Również w tym przypadku sporządzono protokół oraz kartę niezgodności.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do dnia 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy nowelizującej, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie, do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku, umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen zawartych w tym wystąpieniu.