



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie

LWA.410.009.01.2017
P/17/031

Tekst jednolity

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 – Bezpieczeństwo przewozów kolejowych ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	Inga Piotrowska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/54/2017 z 8 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli tom I str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o., ul. Lubelska 26, 03-802 Warszawa ²
Kierownik jednostki kontrolowanej	Czesław Sulima – Pełniący obowiązki Prezesa Zarządu Spółki ³ (dowód: akta kontroli tom I str. 3-11)

II. Ocena kontrolowanej działalności⁴

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że działalność KM w zbadanym zakresie doprowadziła, w latach 2016-2017 (I półrocze), do poprawy bezpieczeństwa pasażerów przewożonych pociągami eksploatowanymi przez Spółkę. Wpływ na poprawę bezpieczeństwa przewozów miały działania KM związane przede wszystkim z:

- określeniem zasad utrzymania pojazdów kolejowych i zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w procedurach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS);
- ustaleniem wymaganych kwalifikacji zawodowych dla pracowników uczestniczących w procesie przewozów kolejowych,
- właściwym nadzorem nad realizacją przewozów kolejowych, w tym przeprowadzaniem kontroli i audytów wewnętrznych w zakresie wykonywania zadań związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych we właściwym stanie techniczno-eksploatacyjnym oraz wypełnianiem obowiązków służbowych przez pracowników;
- rzetelnym wypełnianiem zadań w zakresie ochrony pasażerów przed napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia oraz zagrożeniami terrorystycznymi;
- ustaleniem zasad i podjęciem współpracy, w zakresie określonym w przepisie art. 58 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵, ze Strażą Ochrony Kolei¹ i Policją.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła jednak, że pomimo ww. działań Spółka nie wyeliminowała nieprawidłowości związanych z nieterminowym przeprowadzaniem przeglądów technicznych pojazdów kolejowych (w poziomie P1 i P2). Nie przeprowadziła także, w obowiązującym terminie, egzaminów sprawdzających wiedzę dla pięciu pracowników wykonujących zadania związane z realizacją przewozów kolejowych oraz kontroli czasu pracy drużyn konduktorskich.

¹ NIK kontrolą objęła lata 2016-2017 (I półrocze).

² Dalej: Spółka lub KM.

³ Od 27 czerwca 2017 r. Pan Czesław Sulima od 24 czerwca 2015 r. pełni także funkcję Dyrektora Eksploatacyjnego. W okresie od 24 czerwca 2015 r. do 26 czerwca 2017 r. był członkiem Zarządu Spółki. Uprzednio od 24 czerwca 2015 r. do 27 czerwca 2017 r. Prezesem Spółki, Dyrektorem Generalnym był Artur Radwan.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

⁵ Dz.U. z 2016 r. poz. 1727 ze zm., dalej: ustawa o transporcie kolejowym.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie techniczno – eksploatacyjnym, zapewniającym bezpieczeństwo przewozu pasażerów

Opis stanu faktycznego

1.1. Proces utrzymania pojazdów kolejowych, w celu zapewnienia ich właściwego stanu technicznego, określono w procedurze PJ9-KM-08 Utrzymanie pojazdów kolejowych⁶, w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania⁷. Zasady utrzymania taboru we właściwym stanie technicznym ujęto w Instrukcji o utrzymaniu pojazdów kolejowych KMt-4⁸.

W ww. dokumentach podano, iż utrzymanie techniczne pojazdów kolejowych polega na systematycznym wykonywaniu przeglądów diagnostycznych taboru w jego całym cyklu eksploatacji, obejmującym przegląd diagnostyczny wykonywany w ramach pierwszego (P1), drugiego (P2) i trzeciego (P3) poziomu utrzymania pojazdów oraz planowe naprawy okresowe czwartego (P4) i piątego (P5) poziomu utrzymania pojazdów⁹. Planowanie czynności utrzymaniowych dla każdego typu pojazdów odbywa się z uwzględnieniem struktury cykli przeglądowo-naprawczych określonych w Dokumentacji Sytemu Utrzymania¹⁰ dla danej serii pojazdów. Procedura utrzymania pojazdów kolejowych odwołuje się w tym zakresie do zgodności z postanowieniami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów.

Podział obowiązków, kompetencji oraz nadzór nad utrzymaniem pojazdów kolejowych określono w regulaminie organizacyjnym Spółki, w regulaminach wewnętrznych Biura Eksploatacyjno-Technicznego, Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru¹¹ oraz w ww. procedurze i instrukcji.

(dowód: akta kontroli tom I str. 107, 108, 110-218)

Działania Spółki w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, polegały na wykonywaniu kontroli wewnętrznych, audytów wewnętrznych i bieżącego monitorowania wykonywanych zadań.

Spółka corocznie opracowuje Program Poprawy Bezpieczeństwa¹² na dany rok, określając cele w zakresie ilościowych i jakościowych parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa. Realizacja tych celów odbywa się poprzez szereg działań, w tym m.in. przeprowadzanie różnych form kontroli oraz audytów wewnętrznych dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów kolejowych, zgodnie z harmonogramem PPB oraz harmonogramem audytów wewnętrznych sporządzanych odpowiednio na rok 2016 i 2017.

(dowód: akta kontroli tom I str. 220-287, 305-311)

Jak podała Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem kontrole i audyty prowadzone w zakresie utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych nie były poprzedzone analizą ryzyka, ponieważ Spółka, zgodnie z obowiązującym SMS, oraz realizując zapisy Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa¹³ zobowiązana jest przeprowadzać cyklicznie, raz w roku okresową ocenę ryzyka obejmującą całą działalność Spółki. Przy szacowaniu ryzyka brane są pod uwagę również wyniki z audytów i kontroli wewnętrznych. Ponadto raz w roku audytem planowym objęte są wszystkie obszary

⁶ Przyjętej uchwałą nr 247/Z/2017 Zarządu Spółki z 7 czerwca 2017 r. obowiązującej od 9 czerwca 2017 r. Wcześniej obowiązywały procedury P-6.3-1 Utrzymanie pojazdów kolejowych przyjęte odpowiednio uchwałami Zarządu Spółki nr 446/Z/2016 z 14 września 2016 r. (od 19 września 2016 r. do 8 czerwca 2017 r.) i nr 344/Z/2013 z 21 sierpnia 2013 r. (od 20 sierpnia 2013 r. do 18 września 2016 r.), dalej: procedura utrzymania pojazdów kolejowych.

⁷ Obejmujący m.in. System Zarządzania Jakością (dalej: ZSJ), System Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej: SMS). Zintegrowany System Zarządzania przyjęty uchwałą nr 462/Z/2016 Zarządu Spółki z 28 września 2016 r., wcześniej obowiązywała uchwała nr 332/Z/2015 Zarządu Spółki z 19 sierpnia 2015 r., dalej: ZSZ.

⁸ Przyjęta uchwałą nr 178/Z/2015 Zarządu Spółki z 5 maja 2015 r. obowiązująca od 1 czerwca 2015 r., dalej: Instrukcja KMt-4.

⁹ Określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 226), dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów.

¹⁰ Dalej: DSU.

¹¹ Dalej: sekcje.

¹² Dalej: PPB.

¹³ Dz.U.UE.L.2010.326.11.

działalności Spółki, w celu wykrycia potencjalnych niezgodności, dlatego nie ma potrzeby wykonywania oceny ryzyka w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli tom II str. 48-50, 53-80)

W latach 2016-2017 zaplanowano w harmonogramie PPB ogółem [...]¹⁴ kontrole wewnętrzne¹⁵ m.in. w zakresie obejmującym utrzymanie i eksploatację pojazdów kolejowych. W 2016 r. zrealizowano wszystkie zaplanowane kontrole [...]¹⁶, a w 2017 r. (I kwartale) – [...]¹⁷. Ponadto przeprowadzono ogółem [...]¹⁸ pozaplanowych kontroli. Zakres tematyczny kontroli obejmował ocenę stanu technicznego taboru pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego (np.: sprawdzano sprawność urządzeń czujności RADIO STOP, obwodu SHP (samoczynne hamowania pociągu), obwodu głównego i układów napędowych, obwodu sterowania, układów hamulcowych pojazdów, obwodów kontroli zamknięcia drzwi wejściowych, radiolączności pociągowej); poprawności technologii wykonywania diagnostyki i napraw bieżących pojazdów kolejowych (np.: sprawdzano poprawność wykonywania przez elektromonterów i mechaników czynności diagnostycznych i naprawczych taboru) oraz prowadzenia dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej (np.: książki posterunków rewizji technicznej taboru, zapisy w dzienniku dyspozytora dotyczące eksploatacji taboru w zakresie odnotowanych usterek, napraw, książki przeglądów diagnostycznych).

Najczęściej powtarzające się nieprawidłowości stwierdzone w wyniku ww. kontroli dotyczyły m.in.: niewłaściwego prowadzenia dokumentacji tj. „Książek napraw bieżących”, „Książek pokładowych”, kart próby hamulca, zerwania lub braku plomb na ręcznych zwalniaczach drzwi automatycznych, braku wymaganych zapisów w książce pokładowej o wykonaniu przeglądu P1, niesprawnego ogrzewania, uszkodzonych sterowników drzwi przejściowych pomiędzy wagonami, urządzenia do samoczynnego hamowania pociągu SHP i czuwaka aktywnego CA w książce pokładowej, radiotelefonu, blokady drzwi WC, braku podglądu monitoringu wewnętrznego, niewłaściwego utrzymania sprzęgów czołowych, odbieraków prądu, łożysk napędu pneumatycznego, niewłaściwe usuwanie usterek prędkościomierzy. Ponadto w 2016 r. stwierdzono jeden przypadek nieterminowego wykonania przeglądu utrzymania pojazdu kolejowego w poziomie P1.

(dowód: akta kontroli tom I str. 235-239, 283-287, 312-319)

Przeprowadzono także [...]¹⁹ kontroli doraźnych (pozaplanowych)²⁰ przez kierownictwo pionu eksploatacyjnego (dyrektorów i naczelników oraz ich zastępców). W ramach tych kontroli sprawdzano bieżące utrzymanie pojazdów oraz realizację przeglądów utrzymania pojazdów w poziomie P1, P2 i P3. W zakresie utrzymania pojazdów nie stwierdzono nieprawidłowości. Naprawy bieżące dokonywane były na miejscu w trakcie eksploatacji pojazdu, po czym dokonywano wpisu do książki napraw bieżących. Wpisy te były kontrolowane przez Dyrektora Biura Eksploatacyjno-Technicznego w ramach kontroli doraźnych.

(dowód: akta kontroli tom I str. 315-318, 329-333)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, iż kontrole doraźne wynikały z [...]²¹.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 330-332)

W harmonogramie audytów wewnętrznych na rok 2016 zaplanowano i zrealizowano trzy audyty w zakresie utrzymania sprawności taboru i zasobów technicznych, w celu oceny realizacji zadań zawartych w procedurze utrzymania pojazdów kolejowych oraz oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem z dokumentacją SMS Spółki. Wyniki audytów nie wykazały niezgodności oraz nie sformułowano spostrzeżeń w zakresie realizacji zadań zawartych w procedurze utrzymania pojazdów kolejowych. W I półroczu 2017 r. nie zaplanowano przeprowadzenia audytów w ww. zakresie²².

¹⁴ 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) 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 wyłączała jawność informacji w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁵ W tym: „[...]Jak w przypisie 14]”.

¹⁶ Jak w przypisie 14

¹⁷ Jak w przypisie 14

¹⁸ Jak w przypisie 14

¹⁹ Jak w przypisie 14

²⁰ W tym 37 kontroli w 2016 r. i 13 w 2017 r. (I kwartał).

²¹ Jak w przypisie 14

²² W II półroczu 2017 r. zaplanowano trzy audyty.

Ponadto w okresie 2016-2017 (I połowa) wykonano ogółem 8 audytów pozaplanowych, w tym 6 w 2016 r. i 2 w 2017 r. Zakres audytów obejmował m.in. ocenę wykonywania i dokumentowania czynności utrzymania pojazdów kolejowych przez podmioty zewnętrzne (w poziomie P4 i P5) oraz przez sekcje Spółki w zakresie zgodności z dokumentacją systemu utrzymania, weryfikację cykli międzyprzeglądowych pojazdów serii EN57AKM, EN57, EN57AL, EW60 oraz ocenę systemu zarządzania bezpieczeństwem z dokumentacją SMS Spółki.

(dowód: akta kontroli tom I str. 433-698, tom II str. 1-46)

Jak wyjaśniła Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem audyty pozaplanowe wynikały z konieczności dokonania oceny zgodności dokumentacji przeglądowej z dokumentacją systemu utrzymania poszczególnych typów pojazdów.

(dowód: akta kontroli tom II str. 48-51)

W wyniku przeprowadzenia audytów pozaplanowych stwierdzono trzy niezgodności dotyczące nieterminowego wykonania przeglądu utrzymania pojazdu kolejowego w poziomie P1 (5 przypadków) oraz niezgodności i spostrzeżenia dotyczące nieprawidłowego wypełniania dokumentacji utrzymaniowej, przeglądowej wynikające z dokumentacji systemu utrzymania.

(dowód: akta kontroli tom I str. 442-447, 453-455, 565-568, 627-630, tom II str. 8-10)

W wyniku przeprowadzonych analiz w Spółce stwierdzono w okresie 2016-2017 (I półrocze) 150 przypadków nieterminowego wykonania przeglądów pojazdów kolejowych w poziomach utrzymania P1 i P2²³, w tym 144 przypadki dotyczyły nieterminowego wykonywania przeglądów w poziomie P1²⁴, a 6 - w poziomie P2²⁵. W omawianym okresie Spółka wykonała ogółem 34 554 przeglądy utrzymania pojazdów kolejowych w poziomie P1, P2 i P3, w tym 30 822 przeglądy w poziomie P1, 3 482 - w P2 i 250 - w P3.

(dowód: akta kontroli tom II str. 175-176, 181-188, 240-262)

Po stwierdzeniu nieterminowego wykonania przeglądów Spółka podjęła m.in. następujące działania:

- wszczęto postępowania wyjaśniające, w celu ustalenia przyczyn nieprawidłowości. W przypadku winy pracowników, którzy przyczynili się do ich powstania, karano poprzez obniżenie premii regulaminowej, przeprowadzano rozmowy dyscyplinujące, pouczające;
- dla niezgodności stwierdzonych w wyniku trzech audytów wystawiono protokoły spostrzeżeń-niezgodności/karty działań korygujących/zapobiegawczych, z których zrealizowano dwie (oceniono działania jako skuteczne), a jedna jest w trakcie oceny;
- omawiano przypadki przekroczeń terminów przeglądów utrzymania pojazdu kolejowego na naradach kierownictwa komórek organizacyjnych pionu eksploatacyjnego Spółki;
- Zastępca Dyrektora Biura Eksploatacyjno - Technicznego wystosował 9 marca 2016 r. do sekcji pismo przypominające o przestrzeganiu decyzji w sprawie określenia trybu postępowania pracowników związanych z obsługą i utrzymaniem pojazdów kolejowych w zakresie planowania przeglądów w poziomie utrzymania P1 i P2²⁶ oraz procedury utrzymania pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli tom I str. 319-328, 569-600, 631-668, 699-703, tom II str. 11-20, 81-169, 185-186)

Oprócz powyższych działań pełniący obowiązki Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wskazał również, iż [...] ²⁷.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 330, 333-337)

Zgodnie z procedurą utrzymania pojazdów kolejowych Spółka sporządzała kwartalne sprawozdania na podstawie analiz w zakresie liczby usterek z podziałem na ich rodzaj w rozbiciu na poszczególne sekcje, pojazdy kolejowe (wg typu). Analizy za okres 2016-2017 (I kwartał) wykazały 5 577 usterek. Najczęściej powtarzające się usterki dotyczyły: napędu

²³ W tym 100 przypadków w 2016 r. i 50 - w 2017 r. (I półrocze).

²⁴ W tym 97 w 2016 r. i 47 w I półroczu 2017 r.

²⁵ Po 3 w 2016 r. i w I półroczu 2017 r.

²⁶ Decyzja Nr 10/ME/2014 z 16 grudnia 2014 r. Członka Zarządu – Dyrektora Eksploatacyjnego. W dniu 31 marca 2016 r. Członek Zarządu - Dyrektor Eksploatacyjny wydał w tej sprawie nową decyzję nr 01/ME/2016 z 31 marca 2016 r.

drzwi automatycznych (822 przypadków), systemu informacji wizualno-akustycznej (375), obwodu ogrzewania (263), SHP (system samoczynnego hamownia pociągu)/Indusi (257), obwodu sterowania drzwiami automatycznymi (203).

Jak wynika z kwartalnych sprawozdań informowano naczelników wszystkich sekcji o stwierdzonych usterkach. Ponadto naczelnikom polecono, aby w trakcie przeglądów P1 szczegółowo sprawdzano neuralgiczne podzespoły generujące dużą usterkowość, a głównie zwrócenie uwagi na napędy drzwi automatycznych, wskazując że podstawową przyczyną występowania usterek jest gromadzenie się zanieczyszczeń w kieszeniach mechanizmów i progach drzwi. Wskazywano również, że najczęściej usterek występowały w pojazdach starszego typu (EN57, EN57AKM, EN57AL) oraz w pojazdach w okresie pogwarancyjnym.

(dowód: akta kontroli tom II str. 190-239)

Jak podał Kierownik Wydziału Napraw i Utrzymania Taboru, w celu wyeliminowania usterek organizowano cykliczne spotkania z przedstawicielami serwisów producentów i wykonawców modernizacji pojazdów oraz sekcje szczegółowo sprawdzały pojazdy, których usterkowość jest na najwyższym poziomie.

(dowód: akta kontroli tom II str. 170-172)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, że całkowita eliminacja usterek pojazdów jest praktycznie niemożliwa, z uwagi na przyczyny ich powstawania. Bezpośrednim źródłem pojawiania się usterek są intensywne eksploatacje pojazdów w różnych warunkach atmosferycznych. Ponadto stwierdził, że aby ograniczyć nieprawidłową pracę urządzeń podczas jazdy pociągu, w wyniku bieżącej analizy usterkowości Spółka podjęła działania, związane ze zmianami technologicznymi w konstrukcji taboru kolejowego, np. wymiana drzwi wejściowych automatycznych przesuwanych, które ulegały często uszkodzeniom na drzwi wejściowe odskokowe z elektrycznym napędem oraz jego scentralizowaną blokadą.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 344-346)

Ponadto w Spółce prowadzono dla każdego pojazdu analizy współczynnika niezawodności i współczynnika gotowości technicznej. Jak podał Kierownik Wydziału Napraw i Utrzymania Taboru pierwszy współczynnik pozwala ocenić ile czasu poświęcono na usuwanie awarii i usterek, a drugi - ile czasu poświęcono na wykonywanie przeglądów.

(dowód: akta kontroli tom II str. 172-180)

W badanym okresie zaistniało ogółem 75 zdarzeń z udziałem taboru Spółki, w tym 61 wypadków²⁸ i 14 incydentów²⁹. Pięć zdarzeń³⁰ dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (kategoria B 04 i C 44) nastąpiło z powodu niewłaściwego postępowania pracowników Spółki³¹.

(dowód: akta kontroli tom II str. 263-264)

W wyniku oględzin³² stwierdzono, iż w Spółce funkcjonują trzy systemy informatyczne służące do monitorowania stanu technicznego pojazdów kolejowych. System Maximo obejmował cały tabor Spółki, w którym m.in. rejestrowano wszystkie usterek z podaniem statusu prac „zakończone”/„w trakcie”, informacje „czy pojazd jest w eksploatacji, czy też nie” oraz plan i wykonanie przeglądów w poszczególnych poziomach utrzymania pojazdów kolejowych (od P1 do P5). Na podstawie systemu generowano raporty do sporządzania analiz w zakresie usterkowości pojazdów. Pozostałe dwa systemy obejmowały ogółem 125 pojazdów kolejowych³³ z 303 posiadanych przez Spółkę. Systemy te na bieżąco monitorowały stan taboru poprzez wskazywanie awarii, usterek pojazdu będącego na szlaku.

(dowód: akta kontroli tom II str. 265-280)

²⁸ Wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.

²⁹ Incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

³⁰ Jeden wypadek i 4 incydenty.

³¹ W przypadku tych zdarzeń nie było ofiar śmiertelnych.

³² Przeprowadzonych przez kontrolera NIK 28 czerwca 2017 r.

³³ W tym 74 pojazdy obejmował system ConSEL i 51 - VSM.

Jak wyjaśnił Kierownik Wydziału Napraw i Utrzymania Taboru, systemy ConSEL i VMS nie obejmują wszystkich pojazdów kolejowych, ponieważ nie są one wyposażone w rejestrator zdarzeń z możliwością zdalnego przesyłania informacji o stanie pojazdu. Objęte nimi są głównie te pojazdy, które są po modernizacji lub nowe³⁴. Zgłoszenia o usterkach, awariach pojazdu wprowadzane do systemu Maximo.

(dowód: akta kontroli tom II str. 265-266, 268)

Ww. informatyczne systemy nie mają możliwości przekazywania informacji o zagrożeniach i zdarzeniach lub wypadkach do właściwych jednostek: zarządców infrastruktury kolejowej, SOK, Państwowej Straży Pożarnej, służb ratownictwa medycznego, Policji, itp.

(dowód: akta kontroli tom II str. 265)

Jak wyjaśniła Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w przypadku wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia kolejowego na terenie kolejowym należącym do zarządcy infrastruktury pracownicy KM zobligowani są stosować instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W chwili obecnej porozumiewanie się następuje za pomocą urządzeń radiolączności pociągowej.

(dowód: akta kontroli tom II str. 48-51)

W 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego³⁵ przeprowadził w Spółce ogółem 43 kontrole w zakresie m.in. nadzoru nad:

- przygotowaniem i realizacją procesu przewozowego wraz z przestrzeganiem praw pasażerów - zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości i bezpieczeństwa pasażerów oraz kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w aspekcie spełniania wymogów wynikających z posiadanego SMS,
- eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych,
- podmiotami posiadającymi autoryzację i certyfikaty bezpieczeństwa w procesie certyfikacji oraz spełniania warunków wydania licencji,
- stanem technicznym, utrzymaniem i oznakowaniem pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli tom II str. 281-284)

W 17 z 43 kontroli UTK stwierdził 24 nieprawidłowości mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu polegające m.in. na:

- nieprecyzyjnych zapisach dotyczących nazwy zajmowanych stanowisk w upoważnieniach wskazując, iż niewłaściwie wystawione upoważnienie powoduje niejednoznaczne określenie uprawnień zdobytych przez pracownika (7 przypadków dotyczy kierowników pociągów);
- braku dokumentacji uprawniających do prowadzenia ruchu (prawa kierowania pojazdem kolejowym, kart znajomości odcinka linii kolejowej, karty znajomości obsługi pojazdów przez maszynistę) oraz braku wymaganego potwierdzenia znajomości odcinków linii kolejowej (6 przypadków dotyczy 2 maszynistów i 4 kierowników pociągu),
- włączeniu elektrycznych zespołów trakcyjnych³⁶ z niedziałającym mechanizmem samoczynnego otwierania i zamykania drzwi wejściowych i międzywagonowych (3),
- braku sprawności Intercomu (3),
- eksploatacji pojazdu kolejowego (przeznaczonego do przewozu osób) z niewydajnym układem klimatyzacji, który nie zapewnił komfortu podróży oraz zagrażał zdrowiu pasażerów (1),
- eksploatacji EZT nieposiadającego w kabinie sterowniczej maszynisty tabliczki określającej identyfikator pojazdu kolejowego (1),
- niewłaściwym nadzorze nad zapisami procedury Nadzór nad dokumentami i danymi³⁷ w zakresie trybu postępowania w przypadku wprowadzenia zmiany w DSU (1),
- niezachowaniu wymogu wystąpienia do zarządcy z wnioskiem o wyznaczenie przedstawiciela posiadającego udokumentowaną znajomość odcinków linii kolejowej Warszawa Rembertów – Zielonka dla maszynistów prowadzących od 1 do 12 sierpnia 2016 r. pociąg bez znajomości tego odcinka (1),

³⁴ Spółka w planach ma włączenie do system ConSEL kolejnych 20 wagonów piętrowych środkowych typu 416B, w celu bieżącego monitorowania ich stanu technicznego.

³⁵ Dalej: UTK.

³⁶ Dalej: EZT.

³⁷ Nr procedury P-4.2-1.

- niezgodnym z wymaganiami wypełnianiem kart próby hamulca i urządzeń pneumatycznych (1).

(dowód: akta kontroli tom II str. 281-284)

Badanie 5 nieprawidłowości stwierdzonych przez UTK dotyczących nie działającego mechanizmu samoczynnego otwierania i zamykania drzwi przejściowych międzywagonowych (3 przypadki) i niesprawnego Intercomu (2 przypadki) wykazało, że Spółka niezwłocznie usunęła te nieprawidłowości, informując UTK o sposobie ich realizacji.

(dowód: akta kontroli tom II str. 281-339)

W badanym okresie Spółka, w ramach poprawy stanu bezpieczeństwa eksploatowanych pojazdów kolejowych, realizowała następujące planowane zadania, tj.:

- 58 pojazdów kolejowych z 87 planowanych³⁸ naprawiono w poziomie P4 z modyfikacją³⁹ i wszystkie 39 z planowanych naprawiono w poziomie P5 z modernizacją⁴⁰;
- doskonalono informatyczny systemu zarządzania utrzymaniem taboru Maximo. Pełniący obowiązki Prezes Spółki Dyrektor Eksploatacyjny podał, że w ramach rozbudowy systemu Maximo w 2016 r. [...] ⁴¹.

- doposażano sekcje w urządzenia i stanowiska niezbędne do wykonywania przeglądów na wyższych poziomach utrzymania⁴²;

- rozpoczęto działania w zakresie rozbudowy/budowy sekcji w Sochaczewie oraz budowy bazy przeglądowo-naprawczej w [...] ⁴³.

Pełniący obowiązki Prezes Spółki Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, że ze względu na ograniczoną liczbę wyspecjalizowanych firm świadczących usługi naprawcze Zarząd Spółki podjął działania inicjujące budowę nowej hali w Sochaczewie, w celu przeprowadzania napraw pojazdów kolejowych w poziomie utrzymania P4. Budowa bazy w [...] ⁴⁴ została podjęta ze względu na konieczność m.in. poprawy stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych południowego Mazowsza. W ramach podjętych działań m.in. wydzierżawiono działki, opracowano koncepcję budowy,

- ogłoszono postępowanie przetargowe na zawarcie umowy ramowej dotyczącej dostawy 71 nowych pojazdów kolejowych (planowy termin realizacji dostawy w latach 2018-2022).

(dowód: akta kontroli tom II str. 340-354)

1.2. W latach 2016-2017 (I półrocze) Spółka eksploatowała 303 pojazdy do przewozu osób⁴⁵. Na koniec 2016 r. było 248 pojazdów kolejowych (co stanowiło 82% pojazdów) wyposażonych w środki techniczne służące do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania, a na koniec czerwca 2017 r. - 253 pojazdy (83%). W dniu 30 czerwca 2017 r. Spółka uruchomiła 754 pociągi, w tym 683 stanowiły składy (90% uruchomionych), w skład których wchodziły pojazdy wyposażone w środki techniczne służące do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania.

(dowód: akta kontroli tom II str. 355-356)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, że Spółka sukcesywnie będzie wycofywać z eksploatacji stare pojazdy niewyposażone w środki techniczne służące obsłudze osób z ograniczoną zdolnością poruszania, poprzez zakup nowych⁴⁶.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 331, 340)

Spółka w celu udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej wprowadziła Zasady organizowania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w podróży pociągami Kolei Mazowieckich⁴⁷, polegające m.in. na podstawieniu składu taboru dostosowanego do przewozu tych osób, wzmocnieniu drużyny konduktorskiej o dodatkowego pracownika/ów oraz współpracy z PKP

³⁸ Pozostałe 29 pojazdów jest w trakcie napraw na poziomie P4 z modyfikacją.

³⁹ M.in. zamontowano monitoring, wzmocnione okna pakietowe (dodatkowa ochrona przed stłuczeniem), zamontowano drzwi odskokowo-przesuwne.

⁴⁰ Główne modernizacje dotyczyły mechanizmu zewnętrznego awaryjnego otwierania drzwi, montaż WI-FI.

⁴¹ Jak w przypisie 14

⁴² M.in. zakupiono dwa pojazdy drogowo-szynowe do przetaczania pojazdów kolejowych i stanowiska kontrolno-pomiarowe do manometrów i zaworów bezpieczeństwa, wykonano remont dwóch kompletów podnośników śrubowych zespołowych.

⁴³ Jak w przypisie 14

⁴⁴ Jak w przypisie 14

⁴⁵ W tym 231 elektrycznych zespołów trakcyjnych, 13 spalinowych autobusów szynowych i 59 wagonów piętrowych (46 wagonów środkowych i 13 - sterowniczych). Żaden z ww. pojazdów nie był wyposażony w defibrylator.

⁴⁶ 1 czerwca 2017 r. ogłoszono przetarg na zakup 71 nowych pojazdów.

⁴⁷ Przyjęte uchwałą nr 413/Z/2013 Zarządu Spółki z 24 października 2012 r., dalej: zasady organizowania pomocy.

PLK w zakresie m.in. skomunikowania się pociągów na jednym peronie i zapewnienia w przypadku braku takich możliwości pomocy w dotarciu na peron do pociągu z ustalonego na stacji punktu. Zgodnie z Zasadami organizowania pomocy udzielenie jej następuje w przypadku dokonania zgłoszenia przez osobę niepełnosprawną na numer telefonu podany na stronie internetowej Spółki⁴⁸. W okresie 2016-2017 (I półrocze) Spółka zorganizowała dla 318 osób niepełnosprawnych pomoc, w tym dla 191 osób w 2016 i 127 - w 2017 r. (I półrocze).

(dowód: akta kontroli tom II str. 357-398, 424-427)

Dyrektor Biura Handlowego poinformował, że w związku z napływającymi do Spółki sygnałami dotyczącymi niewłaściwie działających wind służących odprawie podróżnych na stacji Modlin (np. blokowanie się w trakcie korzystania przez podróżnych, awarii), w 2014 r. KM wystąpiły do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z propozycją partycypacji w kosztach modernizacji wind ulokowanych na stacji Modlin. Windy oddano do użytku w grudniu 2016 r., a całkowite koszty modernizacji poniosła PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli tom II str. 399-423)

Ustalone
nieprawidłowości

1. Działania podejmowane przez Spółkę w zakresie wyeliminowania nieterminowych przeglądów utrzymania pojazdów kolejowych w poziomie P1 i P2 nie były w pełni skuteczne. Wewnętrzne kontrole i audyty oraz analizy wykazały, w okresie objętym kontrolą, przypadki nieterminowych przeglądów utrzymania pojazdów kolejowych określonych w dokumentacji systemu utrzymania dla danej serii pojazdów. Pomimo podejmowanych przez Spółkę działań w 2016 r. stwierdzono 100 przypadków przekroczenia terminów przeprowadzenia przeglądów, a w I półroczu 2017 r. przypadków takich było 50.

(dowód: akta kontroli tom I str. 313, 319, 442-447, 453-455, 565-568, 627-630, tom II str. 8-10, 181-187)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, że nieterminowe wykonanie przeglądów utrzymania pojazdów wynikało m.in. z błędów ludzkich. Pomimo działań w postaci kar wobec osób odpowiedzialnych za ten stan rzeczy, przypadki nieterminowo wykonanych przeglądów nie zostały wyeliminowane, stąd decyzja o doskonaleniu informatycznego systemu wspomagającego utrzymanie taboru (system Maximo), aby czynnik ludzki ograniczyć do minimum.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 330, 333-337)

Ocena cząstkowa

Utrzymanie i eksploatację pojazdów kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego Spółka nadzorowała m.in. poprzez wewnętrzne kontrole, audyty oraz prowadziła analizy stanu techniczno-eksploatacyjnego pojazdów. Pomimo identyfikowania przyczyn występowania nieprawidłowości i podejmowanych działań mających na celu wyeliminowanie przypadków nieterminowych przeglądów pojazdów kolejowych wykonywanych w poziomie P1 i P2, działania nadzorcze nad realizacją tych zadań nie były w pełni skuteczne. W celu poprawy bezpieczeństwa eksploatowanych pojazdów kolejowych Spółka podejmowała działania polegające na m.in. modernizowaniu i naprawianiu taboru oraz doposażaniu go w środki techniczne służące obsłudze osób o ograniczonej zdolności poruszania się i doskonaleniu systemu zarządzania utrzymaniem taboru.

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. Zasady zatrudniania pracowników obsługujących pociągi i pasażerów określono w przyjętych uchwałami Zarządu Spółki procedurach SMS⁴⁹ i SZJ⁵⁰, do których odwołuje się

⁴⁸ www.mazowieckie.com.pl

⁴⁹ Przygotowanie pracownika do zatrudnienia na stanowisku pracy związanym z bezpieczeństwem ruchu, wydanie 5 z 11.05.2015 r., dalej: procedura ZP-01; Postępowanie w przypadku podejrzenia niedopełnienia obowiązków służbowych przez pracownika w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 6 z 06.03.2017 r. (wcześniej obowiązywało wydanie 5 z 27.04.2015 r.), dalej: procedura ZP-02; Zarządzanie drużynami pociągowymi wydanie 6 z 14.02.2017 r. (wcześniej obowiązywało wyd. 5 z 11.05.2015 r.), dalej: procedura ZP-03.

SMS. Organizację, zasady i tryb realizacji procesu przygotowania zawodowego, w celu uzyskania przez kandydata wymaganych kwalifikacji zawodowych, określono w *Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w Spółce (...)* KMa - 5a (wydanie 2)⁵¹ oraz w *Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników (...)* KM-A5⁵².

(dowód: akta kontroli tom I str. 107-109, tom II str. 429-640, tom III str. 125-126)

Badaniem objęto kwalifikacje i przygotowanie zawodowe 10 pracowników obsługujących pociągi i pasażerów - po 5 pracowników z drużyn trakcyjnych (3 maszynistów i 2 pomocników maszynistów) i drużyn pociągowych (3 kierowników pociągów i 2 konduktów).

Stwierdzono, że 2 pracowników⁵³ posiadających wymagane kwalifikacje, zgodnie z § 15 Instrukcji KMa-5a z 2010 r. i Instrukcji KMa-5a z 2015 r. złożyło egzamin weryfikacyjny. Pozostali pracownicy (8) uzyskali wymagane kwalifikacje do wykonywania czynności: maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych (2), pomocnika maszynisty (1), kierownika pociągu pasażerskiego i towarowego (3), konduktora (2). Wymagane kwalifikacje uzyskano w wyniku ukończenia kursów i złożenia egzaminów kwalifikacyjnych, odpowiednio zgodnie z § 13 Instrukcji KMa-5a z 2010 r. i § 12 Instrukcji KMa-5a z 2015 r. Ponadto kierownicy pociągu pasażerskiego i towarowego oraz konduktorzy odbyli kurs i złożyli egzamin kwalifikacyjny na referenta handlowo - pasażerskiego, zgodnie z § 12 Instrukcji KM-A5. Maszyniści, pomocnicy maszynistów i kierownicy pociągów posiadali aktualną autoryzację do pracy na ww. stanowiskach (znajomość odcinków linii kolejowych oraz znajomość obsługi pojazdów).

Z analizowanej dokumentacji 10 pracowników wynika, że dla pięciu z nich nie upłynął wymagany okres do przeprowadzenia egzaminu okresowego sprawdzającego wiadomości i umiejętności, licząc od daty przeprowadzenia odpowiednio egzaminu kwalifikacyjnego/weryfikacyjnego (§16 ust. 2 i 3 Instrukcji KMa-5a z 2015 r.). Pozostałych 5 pracowników nie odbyło egzaminu okresowego, mimo upływu wymaganych 3 lat licząc od ostatniego odpowiednio egzaminu okresowego/kwalifikacyjnego.

(dowód: akta kontroli tom II str. 641-653, 659-678)

Dyrektor Biura Spraw Pracowniczych podał, [...] ⁵⁴.

(dowód: akta kontroli tom III str. 206-207, 211-270)

2.2. W latach 2016-2017 (I półrocze) Spółka prowadziła dla drużyn trakcyjnych i drużyn konduktorskich szkolenia w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa przewozów kolejowych zrealizowanych na podstawie Ramowego programu pouczeń okresowych w Spółce oraz zgodnie z zadaniami ujętymi w harmonogramie PPB, opracowanymi odpowiednio na rok 2016 i 2017.

(dowód: akta kontroli tom I str. 235-239, 283-287, tom III str. 1-36)

Tematykę rocznych pouczeń okresowych realizowano w trzech cyklach⁵⁵ dla drużyn trakcyjnych i drużyn konduktorskich. Obejmowały one zagadnienia SMS, techniki i organizacji ruchu kolejowego, eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych oraz w przypadku drużyn konduktorskich również zagadnienia handlowo – przewozowe.

W ramach ww. pouczeń okresowych omawiano m.in. biuletyny powypadkowe oraz przypadki nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli oraz postępowanie w razie szczególnych wydarzeń, zagrożeń bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych.

⁵⁰ Zarządzanie personelem i szkolenia, wydanie 7 z 07.09.2016 r. (wcześniej obowiązywało wydanie 6 z 05.08.2014 r.), dalej: procedura P-6.2-1.

⁵¹ Instrukcja dotyczy m.in. drużyn pociągowych: maszynistów, pomocników maszynistów, kierowników pociągu oraz konduktorów, przyjęta uchwałą nr 228/Z/2015 Zarządu Spółki z 28 maja 2015 r., dalej: Instrukcja KMa-5a z 2015 r. Wcześniej obowiązywała od 1 sierpnia 2010 r. Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w Spółce (...) KMa – 5a, przyjęta uchwałą nr 355/Z/2010 Zarządu Spółki z 15 lipca 2010 r., dalej: Instrukcja KMa-5a z 2010 r.

⁵² Przyjęta uchwałą nr 231/Z/2009 Zarządu Spółki z 27 maja 2009 r., obowiązująca od 1 czerwca 2009 r., dalej: Instrukcja KM-A5.

⁵³ Maszynista i pomocnik maszynisty.

⁵⁴ Jak w przypisie 14

⁵⁵ W 2016 r., a w I półroczu 2017 r. przeprowadzono dwa cykle szkoleń (drugi cykl zakończono 7 lipca 2017 r.).

W przypadku drużyn konduktorskich omawiano m.in.: zalecenia i rekomendacje Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zasady powiadamiania o zdarzeniach kolejowych i trudnościach eksploatacyjnych zaistniałych na terenie kolejowym i sposób postępowania.

Dla drużyn trakcyjnych omawiano m.in.: podstawowe zagadnienia z zakresu ochrony przeciwpożarowej, sposobu postępowania w przypadku wystąpienia uszkodzeń i usterek pojazdów kolejowych w składach pociągów oraz działania i obsługę urządzeń czujności maszynisty poprzez omówienie prawidłowej obsługi urządzeń radiołączności, radiotelefoniczne systemy alarmowe zgodnie z instrukcjami o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 i KMr-5 oraz przedstawiano zagadnienia dotyczące automatycznego nadawania sygnału „ALARM” (Radio-Stop) wg ww. instrukcji.

(dowód: akta kontroli tom III str. 81-104)

Pouczenia okresowe w 2016 r. (w trzech cyklach) odbyło:

- 1660 maszynistów (w tym 2 pomocników maszynistów) z 1714 podlegających pouczeniom,
- 1488 kierowników pociągu i konduktorów z 1562 podlegających pouczeniom.

W 2017 r. (I półrocze) odbyło:

- 1127 maszynistów (w tym 2 pomocników maszynistów) z 1164 podlegających pouczeniom,
- 1013 kierowników pociągu i konduktorów z 1 052 podlegających pouczeniom.

Przypadki braku uczestnictwa w pouczeniach okresowych wynikały z przyczyn niezależnych od pracodawcy, tj. m.in. zwolnienia lekarskie (w tym długotrwałe), urlopy macierzyńskie, wychowawcze, oddelegowanie na stanowisko administracyjne, rozwiązanie umowy o pracę, przejście pracownika na emeryturę.

(dowód: akta kontroli tom III str. 81-87, 92-96)

Podczas pouczeń okresowych⁵⁶ dla drużyn konduktorskich omawiano zagadnienia dotyczące zasad postępowania w przypadku łamania przepisów porządkowych, aktów wandalizmu, głównie malowania graffiti, zdarzeń terrorystycznych oraz zagrożeń i właściwego reagowania na sytuacje potencjalnie niebezpieczne dla życia/lub zdrowia podróżnych lub mienia kolejowego, związanych z przejazdami w pociągach rejsowych Spółki grup kibiców.

(dowód: akta kontroli tom III str. 70-84, 92-94, 103)

W 2016 r. Spółka zrealizowała zaplanowane zadanie⁵⁷ pt. „Przeprowadzenie próbnego postępowania kryzysowego” we współpracy m.in. z PKP PLK S.A. Przeprowadzono cztery ćwiczenia w postaci dwóch symulacji dotyczących sytuacji kryzysowych mogących wystąpić w trakcie przewozów, w celu m.in. doskonalenia umiejętności prowadzenia ewakuacji (przeprowadzenia podróżnych do innego pociągu) oraz sprawdzenia przepływu informacji pomiędzy poszczególnymi podmiotami zarządzającymi przewozami krajowymi.

(dowód: akta kontroli tom I str. 235, 254, tom III str. 109-124)

Jak podała Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem ćwiczenia te miały na celu przeszkolenie drużyn trakcyjnych, konduktorskich oraz dyspozytorów w zakresie prawidłowego reagowania w trakcie sytuacji kryzysowych. W 2017 r. tego typu ćwiczenia zaplanowano w II półroczu.

(dowód: akta kontroli tom III str. 109)

W okresie objętym kontrolą nie było szkoleń dla pracowników obsługujących pociągi i podróżnych⁵⁸ z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, w tym m.in. prowadzenie czynności ratunkowych (reanimacji). Szkolenie tego typu przeszło 421 pracowników drużyn konduktorskich w 2013 r. oraz 35 maszynistów i 88 kierowników pociągów w 2014 r.

(dowód: akta kontroli tom II str. 428, tom III str. 102-104)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, iż w okresie objętym kontrolą w przypadku drużyn trakcyjnych na szkoleniach nie omawiano zagadnień

⁵⁶ Pouczenia prowadzone były przez funkcjonariuszy Policji w ramach współpracy - szczegółowy opis w pkt 3 niniejszego wystąpienia.

⁵⁷ Ujętego w PPB na 2016 r.

⁵⁸ Wg stanu na 31 grudnia 2016 r. zatrudnionych było 1128 pracowników, w tym 596 pracowników drużyn trakcyjnych i 532 - drużyn konduktorskich, a na koniec czerwca 2017 r. zatrudnionych było 1135, w tym 613 pracowników drużyn trakcyjnych i 522 - drużyn konduktorskich.

związanych z działaniami przestępczymi (np. kradzieżą w przedziale pasażerskim lub zagrożeniem życia i zdrowia ze strony potencjalnych terrorystów), a w przypadku szkoleń zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej objęto tylko 35 maszynistów, ponieważ podczas ruchu pociągu znajduje się on w kabinie maszynisty, odizolowanej od przedziałów pasażerskich i jest skupiony na prowadzeniu pociągu (obserwacji drogi) i nadzorowaniu urządzeń pojazdu. Bezpośrednią opiekę nad pasażerami sprawuje drużyna konduktorska (kierownik pociągu, konduktor). Maszynista, po otrzymaniu informacji od kierownika o konieczności udzielenia pomocy przedmedycznej pasażerowi, powiadamia za pomocą radiolączności pociągowej właściwych dyżurnych ruchu, a następnie skupia się nad zabezpieczeniem obsługiwanych pojazdów kolejowych stojących na szlaku lub stacji. W przypadku wystąpienia wypadku lub incydentu kolejowego, zgodnie z § 27 ust. 2 *Instrukcji dla maszynisty i pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych KM t-1*, maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku (m.in. podawać sygnał alarm dla zbliżających się pociągów, powiadomić dyspozytora zakładowego o zaistniałym wydarzeniu). Ponadto wyjaśnił, że pracownicy drużyn trakcyjnych odbywają szkolenie z zakresu zasad postępowania w razie wypadku w czasie pracy i w sytuacjach zagrożeń (pożaru, awarii), w tym zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku, podczas obowiązkowych okresowych szkoleń z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy.

(dowód: akta kontroli tom III str. 105-108)

W 2016 r. maszyniści, pomocnicy maszynistów (593) dodatkowo odbyli praktyczne szkolenie przeciwpożarowe z zakresu obsługi podręcznego sprzętu gaśniczego oraz zwalczania pożarów. Nie przeprowadzono takich szkoleń dla drużyny konduktorskich.

Maszyniści szkoli się także na symulatorze pojazdu kolejowego w 2016 r. przeszkoliło się 127 maszynistów, a w 2017 r (I półrocze) - 86.

(dowód: akta kontroli tom III str. 87-89, 97)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, iż skierowanie w pierwszej kolejności na szkolenie przeciwpożarowe maszynistów i pomocników maszynistów wynika z § 23 i 24 ww. Instrukcji KM t-1 - w razie wystąpienia pożaru w pociągu maszynista ma obowiązek wykonania czynności umożliwiających bezpieczne prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej. W przypadku drużyn konduktorskich ze względu na dużą liczbę tych pracowników oraz niewystarczające środki, szkolenie dla nich zostało zaplanowane w drugiej połowie 2017 r.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 341, 343)

2.3. W Spółce obowiązywały procedury i uregulowania wewnętrzne, przyjęte uchwałami Zarządu Spółki, określające obowiązki i zadania pracowników obsługujących pasażerów i pociągi w zakresie:

- przechodzenia obowiązkowych badań lekarskich oraz nadzoru w tym zakresie (procedura Nadzór i postępowanie w zakresie profilaktycznych badań lekarskich pracowników⁵⁹ i procedura P-6.2-1);
- czasu pracy pracowników oraz prowadzenia w tym zakresie ewidencji i kontroli (regulamin pracy „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. z listopada 2015 r.⁶⁰, regulamin wewnętrzny Biura Eksploatacyjno-Technicznego, regulamin wewnętrzny Sekcji Drużyn Konduktorskich oraz procedury: ZP-03 i P-7.5-2 Planowanie i realizacja kontroli wewnętrznych⁶¹);
- zakazu przebywania w pracy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających (Regulamin pracy oraz Instrukcja *określającej działania na rzecz zachowania trzeźwości oraz właściwości dyspozycji psychofizycznej pracownika w pracy w Spółce „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.*⁶²);

⁵⁹ Procedura nr ZP-04 wydanie 4 z 10.07.2013 r.

⁶⁰ Przyjęty uchwałą nr 527/Z/2015 Zarządu Spółki z 2 grudnia 2015 r. obowiązujący od 1 stycznia 2016 r., dalej: Regulamin pracy.

⁶¹ Przyjęta uchwałą nr 381/Z/2016 Zarządu Spółki z 2 sierpnia 2016 r. obowiązuje od 5 sierpnia 2016 r. (wydanie 7 z 02.08.2016r.), wcześniej obowiązywało od 10 września 2014 r. wydanie 6 z 06.08.2014 r., przyjęte uchwałą nr 396/Z/2014 Zarządu Spółki z 3 września 2014 r., dalej: procedura P-7.5-2.

⁶² Przyjęta uchwałą nr 106/Z/2016 Zarządu Spółki z 9 marca 2016 r., obowiązuje od 1 kwietnia 2016 r. Wcześniej obowiązywała Instrukcja *określająca działania na rzecz zachowania trzeźwości w pracy w Spółce „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.*, przyjęta uchwałą nr 491/Z/2013 Zarządu Spółki z 6 listopada 2013 r., obowiązywała od 12 listopada 2013 r.

- obowiązków związanych z przeprowadzaniem oględzin pociągów pasażerskich, przygotowywanych do jazdy, pod względem zabezpieczenia przed działaniami terrorystycznymi, takimi jak umieszczenie w składzie materiałów wybuchowych, gazów trujących itp. (procedura P-7.5-3 *Planowanie i realizacja usługi przewozowej*⁶³ oraz *Instrukcja dla drużyn konduktorskich KM h-21*⁶⁴);
- prowadzenia czynności ratunkowych (w tym reanimacji) pasażerów i potrzebujących niezwłocznego udzielenia pomocy (*Instrukcja KM h-21*);
- zasad działania w przypadku bezpośredniego zagrożenia możliwością wystąpienia wypadku kolejowego oraz postępowania w przypadku działań przestępczych lub chuligańskich (związanych m.in. z: napaścią na pasażera, kradzieżą, ustawieniem przeszkody na torach, obrzuceniem pociągu kamieniami lub dewastacją wagonu) lub wystąpieniem zagrożeń o charakterze terrorystycznym (związanych m.in. z: zagrożeniem życia i zdrowia pasażerów przez terrorystę, znalezieniem w pociągu bagażu lub przedmiotu mogącego zawierać materiały wybuchowe, gazy trujące itp.), procedury Pw-01 Zgłaszanie i dokumentowanie zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, ZK-01 - Zarządzanie kryzysowe⁶⁵ oraz *Instrukcja KM h-21 i Instrukcja dla maszynisty i pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych KM t-1*⁶⁶ - szczegółowy opis w pkt 3 niniejszego wystąpienia.

(dowód: akta kontroli tom I str. 106-109, tom III str. 125-205)

W procedurach i regulacjach wewnętrznych Spółki nie zawarto ograniczeń w zakresie możliwości dodatkowego zatrudnienia pracowników obsługujących pociągi i pasażerów, w przypadku pracy w pełnym wymiarze godzin dopuszczalnych na danym stanowisku (np. maszynistów u innych przewoźników).

W Regulaminie pracy określono obowiązek złożenia oświadczenia przez pracowników drużyn trakcyjnych o wykonywaniu bądź niewykonywaniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej (§ 4 ust. 3 pkt 1 i 2 oraz ust. 4). Regulacje wprowadzono zgodnie z wymogami art. 22ca ustawy o transporcie kolejowym.

Oświadczenia o których mowa w Regulaminie pracy złożyli wszyscy pracownicy, w tym:

- [...] ⁶⁷ maszynistów i pomocników maszynistów, w tym [...] ⁶⁸ o niewykonywaniu czynności maszynisty na rzecz innego przewoźnika kolejowego i [...] ⁶⁹ o wykonywaniu pracy na rzecz innego przewoźnika wg stanu na 31 grudnia 2016 r.,
- [...] ⁷⁰ maszynistów i pomocników maszynistów, w tym [...] ⁷¹ - o niewykonywaniu czynności i [...] ⁷² - o wykonywaniu czynności wg stanu na 30 czerwca 2017 r.

(dowód: akta kontroli tom I str.106-109, tom III str. 159, 185-205, 209)

Dyrektor Biura Spraw Pracowniczych wyjaśnił, że w obecnym stanie prawnym, ani Kodeks pracy, ani inne przepisy powszechnie obowiązujące, nie ograniczają w sposób wyraźny prawa do zatrudnienia jednocześnie u kilku pracodawców. Ustawodawca nie wyposażył również pracodawcy w instrumenty i uprawnienia kontrolne w tym zakresie. W związku z tym, Spółka nie wprowadziła takich ograniczeń (zakazów) do wewnętrznych procedur, gdyż mogłoby to skutkować zarzutem naruszenia praw i wolności, zagwarantowanych ustawą zasadniczą. Zapis w Regulaminie pracy nakładający na pracownika zatrudnionego na stanowisku maszynisty obowiązek składania ww. oświadczeń jest bezpośrednią implementacją treści art. 22ca ustawy o transporcie kolejowym i stanowi obecnie jedyną ustawowo dopuszczalną formę oddziaływania na maszynistę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy. Dodatkowo, kontrola czasu pracy takiego maszynisty nie jest możliwa na poziomie pracodawcy, lecz tylko na poziomie UTK, który posiada uprawnienie do gromadzenia informacji na temat czasu pracy maszynistów zatrudnionych u różnych przewoźników,

⁶³ Wydanie 5 z 12.12.2013 r.

⁶⁴ Przyjęta uchwałą nr 470/Z/2010 Zarządu Spółki z 20 października 2010 r. zmieniona uchwałą nr 524/Z/2013 Zarządu Spółki z 21 listopada 2013 r. obowiązuje od 1 grudnia 2013 r., dalej: *Instrukcja KM h -21*.

⁶⁵ Wydanie 5 z 11.01.2016 r.

⁶⁶ Przyjęte uchwałą nr 299/Z/2012 Zarządu Spółki z 11 lipca 2012 r. r., obowiązuje od 1 sierpnia 2012 r., dalej: *Instrukcja KMt-1*.

⁶⁷ Jak w przypisie 14

⁶⁸ Jak w przypisie 14

⁶⁹ Jak w przypisie 14

⁷⁰ Jak w przypisie 14

⁷¹ Jak w przypisie 14

⁷² Jak w przypisie 14

dokonywania analizy zebranego materiału i reakcji w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących czasu pracy. W okresie objętym kontrolą do Spółki wpłynęło 14 zapytań UTK na temat konkretnych pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty (w tym 4 zapytania w 2016 r. i 10 - do 30 czerwca 2017 r.). Spółka nie zarejestrowała sytuacji złożenia nieprawdziwego oświadczenia przez pracowników drużyn trakcyjnych. W okresie objętym kontrolą nie odnotowano żadnych wystąpień lub informacji ze strony UTK w zakresie istnienia nieprawidłowości w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli tom III str. 206-209)

2.4. Nadzór nad wypełnianiem obowiązków służbowych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego przez pracowników obsługujących pociągi i pasażerów prowadzono na bieżąco poprzez kontrole wewnętrzne wynikające z procedury P-7.5-2 Planowanie i realizacja kontroli wewnętrznych.

W okresie 2016-2017 (I kwartał) przeprowadzono ogółem [...] ⁷³ kontroli wewnętrznych ⁷⁴ m.in. w zakresie dyscypliny, porządku i czasu pracy, terminowego wykonywania badań profilaktycznych, wykonywania czynności stanowiskowych (np. obowiązków związanych z przyjęciem/zdaniem składu), prowadzenia dokumentacji (np. przewozowej w przypadku drużyn konduktorskich), postępowania przy udzielaniu pierwszej pomocy w razie zasłabnięcia, zranienia, śmierci oraz podczas zdarzenia, nagłego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym (np. wybryków chuligańskich, rozboju, aktów terroru, itp.), badania stanu trzeźwości i dyspozycyjności psychofizycznej drużyn pociągowych, w tym:

- [...] ⁷⁵ kontroli dotyczyło drużyn trakcyjnych ⁷⁶, z czego: [...] ⁷⁷ jazd instruktażowych, [...] ⁷⁸ jazd kontrolno-instruktażowych, [...] ⁷⁹ kontroli zapisów rejestratorów prędkości, [...] ⁸⁰ kontroli wewnętrznych, [...] ⁸¹ kontroli bieżących i [...] ⁸² kontroli zespołowych;
- [...] ⁸³ kontroli dotyczyło drużyn konduktorskich ⁸⁴, z czego: [...] ⁸⁵ jazd kontrolnych, [...] ⁸⁶ jazd kontrolno-instruktażowych, [...] ⁸⁷ kontroli doraźnych, [...] ⁸⁸ kontroli wewnętrznych i [...] ⁸⁹ kontroli zespołowych.

(dowód: akta kontroli tom III str. 271-343, 355-388)

W ramach kontroli bieżących, zespołowych, jazd kontrolno-instruktażowych i jazd kontrolnych przeprowadzono badanie trzeźwości oraz dyspozycyjności psychofizycznej pracowników drużyn trakcyjnych i drużyn konduktorskich.

W okresie 2016 – 2017 (I kwartał) przebadano na obecność:

- alkoholu ogółem [...] ⁹⁰ pracowników drużyn pociągowych, w tym: [...] ⁹¹ maszynistów, [...] ⁹² kierowników pociągu i [...] ⁹³ konduktorów w ramach [...] ⁹⁴ ww. kontroli ⁹⁵,
- środków psychotropowych ogółem [...] ⁹⁶ pracowników drużyn pociągowych, w tym: [...] ⁹⁷ maszynistów, po [...] ⁹⁸ kierowników pociągu i konduktorów w ramach [...] ⁹⁹ ww. kontroli ¹⁰⁰.

⁷³ Jak w przypisie 14

⁷⁴ W tym „[Jak w przypisie 14]” kontroli przeprowadzono w 2016 r., a „[Jak w przypisie 14]” - w I kwartale 2017 r.

⁷⁵ Jak w przypisie 14

⁷⁶ W tym „[Jak w przypisie 14]” kontroli przeprowadzono w 2016 r., a „[Jak w przypisie 14]” - w I kwartale 2017 r.

⁷⁷ Jak w przypisie 14

⁷⁸ Jak w przypisie 14

⁷⁹ Jak w przypisie 14

⁸⁰ Jak w przypisie 14

⁸¹ Jak w przypisie 14

⁸² Jak w przypisie 14

⁸³ Jak w przypisie 14

⁸⁴ W tym „[Jak w przypisie 14]” kontroli przeprowadzono w 2016 r., a „[Jak w przypisie 14]” - w I kwartale 2017 r.

⁸⁵ Jak w przypisie 14

⁸⁶ Jak w przypisie 14

⁸⁷ Jak w przypisie 14

⁸⁸ Jak w przypisie 14

⁸⁹ Jak w przypisie 14

⁹⁰ Jak w przypisie 14

⁹¹ Jak w przypisie 14

⁹² Jak w przypisie 14

⁹³ Jak w przypisie 14

⁹⁴ Jak w przypisie 14

⁹⁵ W tym „[Jak w przypisie 14]” kontroli w 2016 r. i „[Jak w przypisie 14]” - I kwartale 2017 r.

⁹⁶ Jak w przypisie 14

⁹⁷ Jak w przypisie 14

⁹⁸ Jak w przypisie 14

⁹⁹ Jak w przypisie 14

¹⁰⁰ W tym „[Jak w przypisie 14]” kontroli w 2016 r. i „[Jak w przypisie 14]” - I kwartale 2017 r.

W wyniku przeprowadzonych kontroli trzeźwości i dyspozycji psychofizycznej pracowników nie stwierdzono przypadków stanu nietrzeźwości i użycia środków odurzających (psychotropowych i narkotyków).

(dowód: akta kontroli tom III str. 373-374, 386-388)

Spółka w ramach kontroli zespołowych kontrolowała czas pracy drużyn trakcyjnych oraz terminowe wykonywanie przez nich badań profilaktycznych¹⁰¹. W przypadku drużyn konduktorskich nie planowano i nie prowadzono takich kontroli.

W wyniku kontroli stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na niezapewnieniu pracownikom drużyn trakcyjnych: co najmniej raz na 4 tygodnie niedzieli wolnej od pracy ([...] ¹⁰² przypadków), odpoczynku dobowego w wymiarze nie mniejszym niż 12 godzin [...] ¹⁰³, minimalnego odpoczynku tygodniowego (w przypadku harmonogramu planowania czasu pracy 36 godzin, a w przypadku harmonogramu wykonania 24 godziny), który raz na cztery tygodnie powinien przypadać w niedzielę [...] ¹⁰⁴, dni wolnych od pracy i dni dodatkowo wolnych od pracy wynikających z pięciodniowego tygodnia pracy¹⁰⁵ [...] ¹⁰⁶ i zatrudniania w porze nocnej więcej niż przez dwie kolejne noce [...] ¹⁰⁷. Stwierdzono także nieprawidłowości w sporządzaniu harmonogramów pracy drużyn trakcyjnych z zachowaniem doby [...] ¹⁰⁸.

Nie stwierdzono przypadków nieterminowego wykonywania badań profilaktycznych przez drużyny trakcyjne.

Naczelnicy sekcji informowali, że nieprawidłowości w harmonogramach czasu pracy maszynistów wynikały z bieżących zmian w służbach oraz omawiano te nieprawidłowości na naradach naczelników sekcji i kierownictwa średniego nadzoru.

(dowód: akta kontroli tom I str. 337-347, 351-353, 356-358, 361-372, tom III str. 344-354, 364-368, 379-382, 388-389)

Pełniący obowiązków Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, że nieprawidłowości ujawnione w trakcie kontroli zespołowych wynikają przede wszystkim z niedoborów kadrowych na stanowiskach maszynisty. Od 1 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2017 r. w zespole drużyn trakcyjnych zatrudniono [...] ¹⁰⁹ maszynistów, z tego około 70% [...] ¹¹⁰ stanowią osoby wyznaczone na to stanowisko po odbyciu szkolenia i złożeniu egzaminu. We wskazanym okresie rozwiązano umowę z [...] ¹¹¹ pracownikami drużyn trakcyjnych. Powyższe oznacza, że stan drużyn trakcyjnych, w omawianym okresie, zwiększył się o [...] ¹¹² osób. Zbyt niski poziom zatrudnienia powoduje generowane godzin nadliczbowych w poszczególnych zespołach drużyn trakcyjnych. Konieczność zlecenia pracy w godzinach nadliczbowych, przy stałe występujących absencjach chorobowych oraz obowiązku realizacji zapisów Kodeksu pracy (art. 152), zwiększa ryzyko nieprawidłowości w zakresie przepisów dotyczących planowania i rozliczania czasu pracy.

(dowód: akta kontroli tom IV str. 331, 338-340)

Do obowiązków drużyn konduktorskich należały zadania związane z przyjęciem/zdaniem składu pociągów pasażerskich m.in. pod względem opuszczenia przez wszystkich pasażerów pociągu i niepozostawienia rzeczy oraz sprawdzenia stanu i wyposażenia taboru (§ 5 i 7 Instrukcji KM h-21).

Kontrole doraźne w zakresie obserwacji działania drużyn konduktorskich pociągu¹¹³ przy wykonywaniu czynności służbowych dotyczących przyjęcie/zdania składu pociągu przeprowadzone przez kontrolerów Wydziału Kontroli Handlowo-Przewozowej wykazały 4 przypadki niezdania składu pociągu przez kierowników pociągu (2) i konduktorów (2) oraz

¹⁰¹ Zakres przedmiotowy kontroli ujęto w Rocznych planach kontroli wewnętrznych z zakresu dyscypliny i czasu pracy odpowiednio na rok 2016 i 2017, opracowany przez Wydział Ogólnopracowniczy na podstawie procedury P-7.5-2 Planowanie i realizacja kontroli wewnętrznych.

¹⁰² Jak w przypisie 14

¹⁰³ Jak w przypisie 14

¹⁰⁴ Jak w przypisie 14

¹⁰⁵ Zgodnie z § 21 pkt 16 Regulaminu pracy za dzień wolny dla drużyn trakcyjnych uznaje się dzień od godz. 0:00 do godz. 24:00.

¹⁰⁶ Jak w przypisie 14

¹⁰⁷ Jak w przypisie 14

¹⁰⁸ Jak w przypisie 14

¹⁰⁹ Jak w przypisie 14

¹¹⁰ Jak w przypisie 14

¹¹¹ Jak w przypisie 14

¹¹² Jak w przypisie 14

¹¹³ Przeprowadzonych ogółem „[Jak w przypisie 14]” kontroli, w tym „[Jak w przypisie 14]” kontroli w 2016 r. i „[Jak w przypisie 14]” - w 2017 r. (I kwartale).

nieprawidłowości w dokumentacji Wykazu przyjęcia i zdania składu, polegające na braku odpisów przyjęcia i zdania składu pociągów przez kierowników pociągu (5 przypadków).

Wnioski pokontrolne dotyczyły przeprowadzenia postępowań wyjaśniających, w wyniku których kierownikom pociągu i konduktorom obniżono premię, a jednego z kierowników pociągu skierowano na rozmowę służbową do Zastępcy Naczelnika Drużyn Konduktorskich.

(dowód: akta kontroli tom I str. 108, tom III str. 364, 378, 452-467)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, że kontrole doraźne wynikały z konieczności sprawdzenia wypełniania przez drużyny konduktorskie obowiązków określonych w Instrukcji KM h-21.

(dowód: akta kontroli IV str. 344, 346)

Zakres tematyczny jazd kontrolno - instruktażowych i jazd kontrolnych obejmował również postępowanie drużyn konduktorskich przy udzielaniu pierwszej pomocy w razie zasłabnięcia, zranienia i śmierci pasażerów oraz podczas zdarzenia, nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, kolejowego, wybryków chuligańskich, rozboju, aktów terroru i podłożenia, materiałów wybuchowych w pociągu. Ze względu na brak występowania takich sytuacji w trakcie ww. kontroli nie dokonano oceny postępowań drużyn konduktorskich w ww. zakresie.

(dowód: akta kontroli III str. 356, 361, 375-376, tom IV str. 341-343)

W wyniku przeprowadzonej kontroli zespołowej w 2017 r. kontrolerzy Wydziału Kontroli Eksploatacyjno – Technicznej stwierdzili [...] ¹¹⁴.

(dowód: akta kontroli III str. 379-380, 498-518)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Spółka nie przeprowadziła dla 5 pracowników ¹¹⁵ zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w KM, egzaminów okresowych sprawdzających wiedzę i umiejętności, mimo upływu 3 lat (licząc od ostatniego odpowiednio egzaminu okresowego, egzaminu kwalifikacyjnego), co było niezgodnie z § 16 ust. 2 i 3 Instrukcji KMa-5a z 2015 r.

(dowód: akta kontroli tom II str. 458, 641-653, 659-678)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, iż Instrukcja KMa-5a obowiązuje od 28 maja 2015 r. W związku z tym określony w § 16 ust. 2 i ust. 3 ww. instrukcji termin 3 lat, na przeprowadzenie egzaminu okresowego, jest liczony od tej daty i egzaminy okresowe dla podlegających im pracowników powinny zostać przeprowadzone nie później niż w 2018 r. Ponadto zgodnie z § 42 ust. 2 rozporządzenia 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 z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych ¹¹⁶, egzaminy okresowe przeprowadza się nie rzadziej niż raz na 4 lata, a więc zgodnie z tym, powinny one zostać przeprowadzone nie później niż w 2018 r. Mając na uwadze bezwzględna konieczność zachowania terminu określonego w ww. rozporządzeniu i instrukcji, egzaminy okresowe zaplanowano w 2017 r., w celu uniknięcia przekroczenia terminu na ich przeprowadzenie.

(dowód: akta kontroli III str. 105-106)

NIK wskazuje, że skoro intencją Spółki przy ustalaniu częstotliwości przeprowadzania egzaminów okresowych większej, aniżeli przewidują to przepisy rozporządzenia, było dołożenie staranności związanej z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, to w związku z tym przepisy wewnętrzne powinny być przez nią respektowane.

2. Spółka w okresie 2016-2017 (I półrocze) nie planowała oraz nie przeprowadziła w ramach kontroli wewnętrznych kontroli czasu pracy drużyn konduktorskich, mimo wymogu zawartego w pkt [...] ¹¹⁷.

¹¹⁴ Jak w przypisie 14

¹¹⁵ Dotyczy: 2 maszynistów – odbyli ostatni egzamin okresowy odpowiednio 31 marca 2014 r. i 14 kwietnia 2014 r., 2 pomocników maszynistów – jeden z nich odbył egzamin kwalifikacyjny 8 maja 2014 r., a drugi - ostatni egzamin okresowy 22 kwietnia 2014 r.

i kierownika pociągu pasażerskiego i towarowego – ostatni egzamin okresowy 12 maja 2014 r.

¹¹⁶ Dz. U. z 2015 r., poz. 46.

¹¹⁷ Jak w przypisie 14

(dowód: akta kontroli III str. 271-354, 388)

Pełniący obowiązki Prezes Spółki, Dyrektor Eksploatacyjny wyjaśnił, iż kontrole czasu pracy pracowników drużyn konduktorskich wykonywane są na bieżąco, w każdym miesiącu dla wybranej losowo grupy pracowników, przy okazji prac kontrolnych i weryfikacyjnych związanych z podsumowaniem czasu pracy na potrzeby naliczenia i wypłaty wynagrodzenia za pracę. Przyjęcie takiego modelu kontroli wynika z faktu, że skala i prawdopodobieństwo wystąpienia błędów i nieprawidłowości w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących m. in. czasu pracy przez pracowników drużyn konduktorskich są znacząco niższe niż pracowników drużyn trakcyjnych.

(dowód: akta kontroli IV str. 330, 337-338)

NIK wskazuje, że Spółka wprowadzając procedury [...] ¹¹⁸ określiła zasady postępowania w procesie monitorowania zadań m.in. w zakresie czasu pracy wszystkich pracowników Spółki. Niewykonywanie ich może mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Ocena cząstkowa

Spółka opracowała procedury regulujące obowiązki i zadania pracowników drużyn trakcyjnych i drużyn konduktorskich oraz prowadziła kontrole przestrzegania procedur, za wyjątkiem kontroli czasu pracy drużyn konduktorskich. Realizowała program pouczeń okresowych dla drużyn pociągowych. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe w KM posiadali wymagane kwalifikacje zawodowe. Jednakże nie wszyscy pracownicy zostali poddani egzaminom okresowym sprawdzającym wiedzę i umiejętności w terminie określonym w instrukcji dotyczącej przygotowania zawodowego, egzaminów i pouczeń okresowych.

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

Opis stanu faktycznego

Zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podróżnych w pociągach Spółki oraz na obszarach kolejowych użytkowanych przez KM należały do Wydziału MWB [...] ¹¹⁹.

(dowód: akta kontroli tom I str. 44-89, 106)

Spółka w celu realizacji zadań w zakresie ochrony pasażerów zawarła umowę z agencją ochrony na świadczenie usług ochrony fizycznej w pociągach KM ¹²⁰.

Przedmiot umowy obejmował: patrolowanie wybranych pociągów w celu ochrony pasażerów, niedopuszczenie do zaboru lub uszkodzenia mienia, udzielenia pomocy pracownikom Spółki przy czynnościach kontrolnych, ujęcie osób – sprawców zagrożenia chronionych obiektów, mienia lub osób i przekazanie ich niezwłocznie funkcjonariuszom Policji lub SOK, prowadzenie działań prewencyjnych w celu poprawy stanu bezpieczeństwa w pociągach KM.

(dowód: akta kontroli III str. 594-606)

W latach 2016-2017 (I półrocze) na ogółem 390 993 uruchomione połączenia kolejowe wykonano usługę ochrony fizycznej w 12 742 połączeniach ¹²¹ (3,3%).

W Informacji dotyczącej działalności prowadzonej przez MWB na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa w pociągach i na obszarach kolejowych, bezpieczeństwa fizycznego w pociągach Spółki, dewastacji taboru oraz kradzieży i bójek/pobić, które miały miejsce w pociągach KM w 2016 r. ¹²² podano, iż „o ład i porządek w wybranych pociągach Spółki dbają 4 grupy, łącznie 9 pracowników agencji ochrony. Działania agencji ochrony prowadzone są na różnych trasach, doraźnie i prewencyjnie w zależności od potrzeb i aktualnej sytuacji w odniesieniu do bezpieczeństwa podróżnych, ale w głównej mierze na trasie Warszawa Wileńska – Małkinia – Warszawa Wileńska, ze względu na wysoki wskaźnik przestępczość”.

Podstawą rozliczenia ww. usług były miesięczne faktury, do których załączano wykaz wyników pracy pracowników agencji ochrony w ramach podejmowanych działań takich jak: wypraszenie z pociągu podróżnych za łamanie przepisów porządkowych (picie alkoholu, palenie papierosów, niewłaściwe zachowanie), wzywanie Policji i SOK do osób niewłaściwe

¹¹⁸ Jak w przypisie 14

¹¹⁹ Jak w przypisie 14

¹²⁰ W okresie objętym kontrolą obowiązywały dwie umowy: z 14 kwietnia 2015 r. (termin realizacji umowy 12 miesięcy, tj. od 1 maja 2015 r. do 30 kwietnia 2016 r.) i z 2 maja 2016 r. (termin realizacji umowy od 2 maja 2016 r. do 30 kwietnia 2018 r.).

¹²¹ W tym 2016 r. na ogółem 262 474 uruchomionych połączeń wykonano usługę ochrony fizycznej w 8 304 połączeniach, a w 2017 r. (I półrocze) na ogółem 128 519 uruchomionych połączeń wykonano usługę ochrony fizycznej w 4 438 połączeniach.

¹²² Informacja sporządzona 12 stycznia 2017 r., dalej: Informacja z 2016 r.

zachowujących się, asysta przy wypisywaniu wezwania do zapłaty/biletu karnego gotówkowego, wyprowadzenia osób z pociągu z uwagi na brak biletu.

Najwięcej podejmowanych działań przez agencję ochrony dotyczyło asysty przy wypisywaniu biletu i wypraszeniu osób bez biletu - 2 032 w 2015 r.¹²³ i 2 249 w 2016 r. W przypadku osób niewłaściwie zachowujących się pracownicy agencji 75 razy wzywali Policję i SOK w 2015 r. i 169 razy w 2016 r. W stosunku do osób łamiących przepisy porządkowe pracownicy agencji podjęli 495 interwencji w 2015 r. i 533 w 2016 r.

(dowód: akta kontroli III str. 525, 533-539, 548-555, 606-617)

W 2016 r. Spółka objęła systemem monitoringu wizyjnego 280 pojazdów kolejowych (92%), a w 2017 r. (I półrocze) - 294 pojazdy (97%).

(dowód: akta kontroli tom III str. 525)

Jak wynika z wyjaśnień Kierownika MWB wszystkie nowe pociągi, które zostały zakupione przez Spółkę posiadają fabrycznie zamontowany system monitoringu wizyjnego, a w przypadku jednostek starszego typu system taki montowany jest w momencie modernizacji pojazdów. Materiał z monitoringu wizyjnego jest rejestrowany na okres od 2 do 3 tygodni. W przypadku zaistnienia zdarzenia na piśmie wniosek organów ścigania (m.in. Policji i prokuratury) Spółka zabezpiecza zapis z monitoringu i przekazuje jako materiał dowodowy w danej sprawie dochodzeniowo-śledczej. Nie jest możliwe ustalenie spadku liczby przestępstw popełnianych w pojazdach wyposażonych w monitoring, gdyż Spółka nie prowadzi takich statystyk, a wpływ na zmniejszenie liczby przestępstw popełnianych w pociągach ma również wiele innych czynników, m.in. obecność pracowników agencji ochrony, patrole SOK i/lub Policji.

(dowód: akta kontroli III str. 618-632)

Uchwałą Zarządu Spółki¹²⁴ wprowadzono do stosowania *Wytyczne dotyczące postępowania w przypadku zatrzymania środka transportu bez uzasadnionej przyczyny oraz dewastacji taboru w Spółce „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.*¹²⁵

W latach 2015-2016 liczba bójek i pobić pasażerów w pociągach KM utrzymywała się na tym samym poziomie - 14 zdarzeń, natomiast liczba kradzieży w 2016 r. wynosiła 10 i uległa zmniejszeniu o 3 w porównaniu do 2015 r. (13).

Spółka odnotowywała dewastacje taboru, m.in.: wybite szyby, obrzucanie pociągów, malowanie graffiti oraz drobne dewastacje (np. uszkodzone świetlówki i grzejniki, kradzieże luster w WC, manipulatorów, gaśnic oraz połamane pantografy).

W 2016 r. odnotowano spadek zdarzeń polegających na obrzucaniu pociągów (23 przypadki) w stosunku do 2015 r. (33), tj. o 10 zdarzeń mniej. Tendencja spadkowa utrzymuje się również w przypadku drobnych dewastacji – spadek o 43 zdarzenia (w 2015 r. było 67 drobnych dewastacji, a w 2016 r. - 24).

Wzrosła liczba wybitych szyb w 2016 r. (309 zdarzeń) w porównaniu do 2015 r. (155), tj. o 154 przypadków. W Informacji z 2016 r. podano, iż do 70% aktów wybijania szyb dochodzi na trasie Warszawa Wileńska – Małkinia – Warszawa Wileńska. Na torach postojowych dochodzi do malowania graffiti na taborze Spółki - w 2016 r. zdewastowano w ten sposób 8269 m² powierzchni taboru, a w 2015 r. - 8016 m².

Spółka na bieżąco podejmowała działania polegające na kierowaniu do SOK i Policji pisemnych próśb o zintensyfikowanie działań w celu wykrycia i schwytania osób dewastujących tabor Spółki oraz podjęcia działań prewencyjnych (poprzez zwielokrotnienie patroli Policji/SOK), informując o zaistniałych aktach dewastacji taboru głównie w zakresie malowania graffiti, wybijaniu szyb (drzwi przejściowych, automatycznych, okiennych), podpaleń (np. ręczników toaletowych w WC). Najwięcej próśb o interwencję dotyczyło zdarzeń na linii nr 6 Warszawa Wileńska – Małkinia – Warszawa Wileńska.

(dowód: akta kontroli III str. 528-539, 543-555, 633-638, tom IV str. 200-309)

Kierownik MWB wyjaśnił, że pomimo współpracy z SOK i Policją, zjawisko malowania graffiti na pociągach Spółki utrzymuje się na podobnym poziomie. Pociągi KM stacjonują na torach postojowych należących do PKP PLK S.A., jako zarządcy infrastruktury kolejowej, na terenie całego Mazowsza. W związku z powyższym KM nie administrują infrastrukturą kolejową, a jedynie ją dzierżawią. Zatem interwencja KM w administrowanie ww. terenami kolejowymi

¹²³ W 2015 r. wykonano usługę ochrony fizycznej w 7 524 na 243 073 połączeń uruchomionych przez KM.

¹²⁴ Nr 202/Z/2012 z 16 maja 2012 r.

¹²⁵ Obowiązujące od 1 czerwca 2012 r.

ogranicza się jedynie do pisemnych wniosków o podjęcie konkretnych działań. Spółka KM występuje pisemnie do Policji i/lub SOK z prośbami o podjęcie działań w miejscach newralgicznych, gdzie najczęściej dochodzi do dewastacji taboru KM. Mimo to akty dewastacji taboru Spółki, w postaci nanoszenia graffiti powtarzają się notorycznie. Przede wszystkim wynika to z faktu, iż tereny PKP PLK S.A. w głównej mierze są niedoświetlone, nieobjęte monitoringiem, nierzadko zarośnięte drzewami i krzakami. Dodatkowo patrole Policji i SOK nie są na stałe (całodobowo) przekierowywane do pilnowania taboru stacjonującego na torach postojowych.

(dowód: akta kontroli III str. 629-630)

Spółka realizowała również inne działania, w celu poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach KM poprzez:

- zawarcie porozumień: z Komendą Główną Policji, Komendą Główną Straży Granicznej, Komendą Główną Żandarmerii Wojskowej oraz innymi spółkami i podmiotami kolejowymi w sprawie przyjęcia do stosowania „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach” z 8 października 2015 r.¹²⁶ oraz z Komendą Stołeczną Policji w sprawie współdziałania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym na obszarze działania Komendanta Stołecznego Policji z 29 września 2015 r. (w ramach którego przeprowadzano m.in. pouczenia dla drużyn konduktorskich przez przedstawicieli Komendy Stołecznej Policji obejmujące sposoby zachowania drużyn konduktorskich);
- uczestniczenie w spotkaniach m.in. z Policją, SOK w ramach *grup roboczych*, podczas których omawiano m.in. bezpieczeństwo imprez masowych (podwyższonego ryzyka), przewozu kibiców środkami transportu kolejowego oraz wypracowywano wspólne działania zmierzające do zminimalizowania dewastacji mienia i wzrostu poczucia bezpieczeństwa pasażerów;
- zorganizowanie w 2016 r. we współpracy z Państwową Strażą Pożarną w Otwocku ćwiczeń taktyczno-bojowych na wypadek wystąpienia zagrożeń komunikacyjnych w transporcie kolejowym, w celu m.in. doskonalenia działań ratowniczych podczas zagrożeń występujących w wypadkach i katastrofach kolejowych.

(dowód: akta kontroli III str. 619-632, tom IV str. 1-198)

Kierownik MWB wyjaśnił, że w ramach porozumienia z 8 października 2015 r. działa Centralny Zespół ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach oraz Regionalne Zespoły ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach. Przeprowadzano m.in. wspólne akcje z Policją i/lub SOK, polegające na jazdach kontrolnych pracowników KM incognito u innych przewoźników, w celu obserwacji pracy drużyn konduktorskich na ustalonych wcześniej trasach i odwrotnie - w pociągach KM z udziałem odpowiednio innych przewoźników. Następnie w trakcie spotkań Centralnego Zespołu omawiano spostrzeżenia i uwagi z przeprowadzonych wspólnych akcji, w celu poprawy stanu bezpieczeństwa podróżnych.

(dowód: akta kontroli III str. 621-622)

Kierownik Wydziału Kontroli Handlowo-Przewozowej podał, iż prowadzone były wspólnie z funkcjonariuszami SOK akcje kontrolno-prewencyjne, których celem było podniesienie poziomu bezpieczeństwa podróżnych korzystających z przejazdów pociągami Spółki, egzekwowanie przestrzegania przepisów porządkowych, zapobieganie dewastacjom taboru i przejazdom bezbiletowym. W 2016 r. przeprowadzonych zostało 57 akcji kontrolno-prewencyjnych, w trakcie których skontrolowano 292 pociągi. W trakcie tych działań funkcjonariusze SOK wystawili łącznie 51 mandatów karnych za łamanie przepisów porządkowych i skierowali jeden wiosek do sądu za podanie fałszywych danych, a wezwany funkcjonariusz Policji wystawił jeden mandat karny. Ponadto kilkuset pasażerów zostało pouczonych na okoliczność obowiązku przestrzegania przepisów porządkowych, głównie zakazu picia alkoholu i palenia tytoniu. W I kwartale 2017 r., zostało przeprowadzonych 11 takich akcji, w trakcie których skontrolowano 75 pociągów. Funkcjonariusze SOK ukarali mandatami karnymi 16 podróżnych, a kilkudziesięciu pasażerów pouczyli.

(dowód: akta kontroli IV str.199)

¹²⁶ Dalej: porozumienie z 8 października 2015 r.

Spółka opracowała *Instrukcję dla drużyn konduktorskich KM h-21* określającą zasady działania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podróżnych oraz postępowania w razie wyburzeń chuligańskich, rozboju, aktu terroru i podłożenia materiałów wybuchowych w pociągu. *Instrukcja dla maszynisty i pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych KM t-1* w kwestii bezpieczeństwa pasażerów określa zasady postępowania w przypadku wystąpienia pożaru w pociągu. Jak podał Kierownik MWB za bezpieczeństwo podróżnych w pociągu głównie odpowiada drużyna konduktorska, a zakres jej działania określa ww. procedura *KM h-21*.

Spółka posiadała procedurę *ZK-01 Zarządzanie kryzysowe* określającą tryb postępowania i reagowania w przypadku zaistnienia sytuacji potencjalnie kryzysowej oraz sytuacji kryzysowej, w tym sytuacji związanych z zagrożeniami terrorystycznymi.

(dowód: akta kontroli I str. 108-109, tom III str. 620)

Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wyjaśniła, iż KM realizując przewozy pasażerskie na terenie PKP PLK S.A., zgodnie z zawartymi umowami o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów odpowiednio na lata 2015/2016 i 2016/2017 ma obowiązek postępować zgodnie z procedurami zarządzania kryzysowego PKP PLK S.A., ponieważ działania maszynisty i kierownika pociągu są zależne od decyzji pracowników zarządcy infrastruktury. Procedury te opracowane przez PKP PLK S.A. określone są w Regulaminie przydzielania tras i pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów - załącznik nr 3.2, stanowiący integralną część ww. umów zawartych z PKP PLK S.A., dostępne na stronie internetowej ww.plk-sa.pl. Pracownicy KM otrzymali wyciągi z ww. procedur PKP PLK S.A., w celu ich stosowania. PKP PLK S.A. systematycznie przy aktualizacji ww. procedur przekazuje informację o zmianach, które są wdrażane w Spółce.

Odnośnie stosowania ww. procedur Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wyjaśniła, że w pierwszej kolejności uruchamiana jest procedura wynikająca z Instrukcji KMh-21. W przypadku, gdy wezwane służby (np. Policja, staż pożarna, itp.) stwierdzą, iż nie jest to fałszywy alarm i jest realne zagrożenie, uruchamiana jest procedura *ZK-01-Zarządzanie kryzysowe* i zwoływany jest Zespół Zarządzania Kryzysowego działający przy PKP PLK S.A. i następnie wdrażane są procedury PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli IV str. 310-319)

W okresie objętym kontrolą miały miejsce dwa zdarzenia potencjalnie kryzysowe¹²⁷ i dotyczyły pozostawienia podejrzanego pakunku/bagażu w pociągu. W obu przypadkach kierownicy pociągu postępowali zgodnie z Instrukcją KMh-21, powiadomili odpowiednie służby, w jednym przypadku ewakuowano podróżnych, w drugim natomiast pasażerowie sami opuścili pociąg, ponieważ zdarzenie to miało miejsce na stacji docelowej. Z uwagi na to, że zdarzenia okazały się fałszywym alarmem, nie było potrzeby uruchamiania dalszych procedur.

(dowód: akta kontroli IV str. 312-313, 320-329)

Ponadto Spółka opracowała *Ramowe procedury realizacji przedsięwzięć w ramach poszczególnych stopni alarmowych i stopni alarmowych CRP, w tym moduły zadaniowe dla każdego stopnia*¹²⁸, zgodnie z wytycznymi Marszałka Województwa Mazowieckiego¹²⁹. Procedury te określały zadania Spółki w przypadku wystąpienia zdarzeń kryzysowych (terrorystycznych), w tym w przypadku wystąpienia zagrożenia atakiem na systemy teleinformatyczne organów administracji publicznej oraz wchodzące w skład infrastruktury krytycznej.

(dowód: akta kontroli tom I str. 108, tom III str. 639-654, tom IV str. 312)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Wdrożono i stosowano procedury określające zasady działania Spółki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz dotyczące działań w przypadku wystąpienia zdarzeń o charakterze terrorystycznym. Spółka realizowała zadania w zakresie ochrony

¹²⁷ Obydwa w 2017 r. (I półrocze).

¹²⁸ Przyjęte uchwałą nr 79/Z/2016 Zarządu Spółki z 22 lutego 2017 r.

¹²⁹ Uchwała nr 98/215/17 Zarządu Województwa Mazowieckiego z 23 stycznia 2017 r. w sprawie ww. procedur.

pasażerów przed napadami, kradzieżą i zniszczeniem mienia poprzez zawarcie umowy z agencją ochrony, bieżącą współpracę z SOK, Policją.

IV. Uwagi i 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 Kontroli¹³⁰, wnosi o:

1. Przestrzeganie terminów przeglądów utrzymania pojazdów kolejowych, określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów.
2. Przestrzeganie terminów, określonych w Instrukcji KMa-5a z 2015 r., przy przeprowadzaniu egzaminów okresowych pracownikom związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe Spółki.
3. Planowanie i przeprowadzanie kontroli wewnętrznych czasu pracy drużyn konduktorskich, zgodnie z procedurą Planowania i realizacji kontroli wewnętrznych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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 Delegatury NIK w Warszawie.

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 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, 9 sierpnia 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

¹³⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.