



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN-4114-01-04/2012
I/12/003

Warszawa, dnia 03 grudnia 2012 r.

Pan
Janusz Malinowski
Prezes
Zarządu PKP Intercity S.A.

Janusz Malinowski

W załączeniu przekazuję wystąpienie pokontrolne NIK dotyczące kontroli w zakresie *bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce*.

Stanisław Jarosz

RADCA PREZESA NIK
p.o. DYREKTORA
Departament Infrastruktury

Stanisław Jarosz



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN-4114-01-04/2012
I/12/003

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	I/12/003 – Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w Polsce
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Tadeusz Pachowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 82458 z dnia 23 lipca 2012 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Aleksander Koprowski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr 82460 z dnia 23.08.2012 r. (dowód: akta kontroli str. 582-583) 3. Adam Bandosz, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 82467 z dnia 10.09.2012 r. (dowód: akta kontroli str. 818-819)
Jednostka kontrolowana	PKP Intercity S.A., 00-848 Warszawa, ul. Żelazna 59a (zwana dalej PKP Intercity lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Janusz Malinowski, Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. (dalej Prezes Zarządu Spółki). (dowód: akta kontroli str. 498-503)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym obszarze¹.

W świetle ustaleń kontroli, skala i waga nieprawidłowości występujących w toku realizacji zadań obejmujących zapewnienie bezpieczeństwa przewozów nie była duża. W dominującej części wystąpiły one w początkowym okresie wdrażania procedur i nosiły charakter formalny - najczęściej dotyczyły nieterminowego albo nie w pełni zgodnego z procedurami wykonywania obowiązków określonych w SMS (w Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem). O ile jednak powyższe uchybienia nie stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla bezpiecznego wykonywania przewozów, to zdaniem NIK, zagrożeniem takim było przekraczanie przez pociągi dopuszczalnej prędkości - określonej w rozkładzie jazdy. Przypadki takie zostały utrwalone przez rejestratory prędkości w czterech na 25 badanych taśm rejestrujących. Wyniki kontroli zapisów utrwalonych na taśmach prędkościomierzy wykazały ponadto, że nie zawsze prędkościomierze rejestrowały pracę lokomotywy w sposób ciągły. Na 18 taśmach odnotowano częściowe braki w rejestracji takich parametrów jak: użycie hamulca, urządzeń czujności maszynisty, ciśnienia w cylindrach hamulcowych.

Na ocenę pozytywną zasługuje działalność kontrolno-nadzorcza Spółki nad pracą poszczególnych jednostek organizacyjnych i grup zawodowych, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Kontrola ta w Spółce została zorganizowana kompleksowo – miała charakter wielopoziomowy, obejmujący przy tym szerokie spektrum zagadnień natury organizacyjnej i eksploatacyjnej. Nie budził zastrzeżeń sposób wykorzystania wyników kontroli wewnętrznej, w tym każdorazowo przeprowadzane

¹ 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.

postępowania wyjaśniające, podejmowane wnioski dyscyplinujące (niejednokrotnie personalne), wskazują na przywiązywanie należytej wagi przez Kierownictwo Spółki do spraw bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania.

Sformułowane, na podstawie wyników kontroli, wnioski pokontrolne (o ile zostaną uwzględnione przez Zarząd Spółki), podniosą na jeszcze wyższy poziom działalność Spółki obejmujący zapewnianie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1 Opracowanie i wdrożenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej SMS)

1.1. Opracowanie i proces początkowy wdrożenia SMS

Opis stanu
faktycznego

Spółka posiadała świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej Prezesa UTK), ważne do końca 2015 r.

Opracowanie Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej Księgi SMS) zakończono w PKP Intercity w dniu 31 grudnia 2009 r.

Zarząd Spółki uchwałą Nr 37/2010 z dnia 19 stycznia 2010 r. przyjął dokument pn. „System Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Intercity S.A.”.

Spółka złożyła w Urzędzie Transportu Kolejowego w dniu 22 lutego 2010 r. wniosek w sprawie akceptacji dokumentu „System Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Intercity S.A.”. Spółka w ramach wniosku o akceptację SMS określiła wykaz stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym: maszyniści, kierowcy drezyn i wózków motorowych, kierownicy pociągów, nastawnicy, manewrowi, zwrotniczy, ustawiacze oraz rewidenci taboru.

Spółka uzyskała Certyfikat Bezpieczeństwa Część A w dniu 15 grudnia 2010 r. (potwierdzający akceptację SMS na terenie Unii Europejskiej zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE oraz właściwymi przepisami krajowymi), a Certyfikat Część B w dniu 31 grudnia 2010 r. (potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez Spółkę w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów pasażerskich bez przewozów kolejami dużych prędkości, na liniach kolejowych zarządzanych przez: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.).

Zarząd PKP Intercity wprowadził SMS do stosowania w Spółce uchwałą nr 358/2011 z dnia 14 kwietnia 2011 r.

Do realizacji uchwały Nr 37/2010 Zarząd Spółki zobowiązał Dyrektora Biura Bezpieczeństwa oraz Dyrektora Biura Zarządu.

Pełnomocnik Zarządu ds. SMS (dalej PSMS) został powołany uchwałą Nr 859/2010 Zarządu Spółki z dnia 8 listopada 2010 r. Zarząd na mocy tej uchwały udzielił PSMS pełnomocnictwa do działania w imieniu Spółki w sprawach związanych z zakresem zadań na tym stanowisku². PSMS – wg regulaminu organizacyjnego Spółki jest usytuowany w Biurze Przewozów i pełni funkcję Naczelnika Wydziału ds. SMS. Udzielone przez Zarząd Spółki pełnomocnictwo obejmuje m.in.:

- realizację „Polityki Bezpieczeństwa” Spółki,
- rozwój i doskonalenie wdrożonych procesów ujętych w SMS,
- zarządzanie audytami i szkoleniami z zakresu SMS,
- inicjowanie i nadzorowanie działań korygujących, zapobiegawczych i doskonalących SMS,
- dobór personelu współpracującego przy realizacji audytów z zakresu SMS.

W pełnomocnictwie i w Regulaminie Organizacyjnym Spółki nie określono sposobu realizacji przez PSMS zadań związanych z SMS, obejmujących działania w obszarach zarządzanych przez poszczególne Biura oraz Zakłady Spółki, nadzorowane przez wyznaczonych członków kierownictwa Spółki. PSMS i Wydział SMS usytuowane są organizacyjnie w Biurze Przewozów Spółki i podlegają służbowo bezpośrednio jej Dyrektorowi.

² Uchwałą tą Zarząd Spółki uchylił pełnomocnictwo udzielone uprzednio Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 6-7, 29-37, 143-144, 146-176, 177-503, 87-89, 1000,906-909)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że przedłożenie dokumentu SMS Prezesowi UTK po upływie jednego miesiąca i dwóch dni od dnia jego przyjęcia przez Zarząd spowodowane było koniecznością opracowania szeregu dokumentów oraz wykonania czynności o charakterze formalnym. Według wyjaśnienia – dokument SMS był kompletny i gotowy do akceptacji przez Zarząd Spółki już w dniu 31 grudnia 2009 r. – jednak dokumentacja SMS mogła zostać złożona i rozpatrywana przez UTK w przypadku posiadania przez Spółkę wszystkich wymaganych regulacji wewnętrznych (przepisów, instrukcji i Dokumentacji Systemu Utrzymania – dalej DSU) zatwierdzonych przez UTK, bądź będących w zatwierdzeniu w tym urzędzie.

W celu opracowania dokumentacji SMS, Spółka zaangażowała Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, oraz (w charakterze podmiotu doradczającego) Politechnikę Śląską. Prace finalne nad SMS zostały wykonane przez Zespół ds. opracowania dokumentacji SMS powołany Decyzją Nr 1/2009 Członka Zarządu – Dyrektora Technicznego z dnia 20 marca 2009 r.

Zgodnie wyjaśnieniem Prezesa Zarządu Spółki i przedłożoną kontrolującą dokumentacją, wszyscy pracownicy Spółki realizujący zadania określone w Księdze SMS, zapoznano z postanowieniami tej Księgi (dokumentując ten fakt w ramach m.in. pouczeń okresowych, bezpośredniego szkolenia i pisemnego potwierdzenia znajomości dokumentacji SMS).

(dowód: akta kontroli str. 87-88, 632-663, 1145-1146)

W Regulaminie Organizacyjnym Spółki – w części dotyczącej Zakładów Spółki wskazano, że Samodzielne Stanowisko Pracy ds. Bezpieczeństwa sprawuje nadzór nad właściwą realizacją w Zakładzie systemu zarządzania bezpieczeństwem na poziomie organizacyjnym i operacyjnym.

W dokumentacji SMS (Księga i Procedury) instytucja Koordynatora Zakładowego SMS przywołana jest w dwóch Procedurach, t. j., w: P 08 („Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”) oraz P16 („Audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”) – bez określenia umocowania Koordynatora w strukturze organizacyjnej poszczególnych Zakładów Spółki.

W żadnej z Procedur wyszczególnionych w SMS, w pkt. 3 „Odpowiedzialność i uprawnienia” w tabeli dot. wykazu odpowiedzialności i uprawnień osób uczestniczących w procedurze nie ujęto Samodzielnego Stanowiska Pracy ds. Bezpieczeństwa, jako jednostki organizacyjnej Zakładu, biorącej udział w procesie realizacji zadań określonych daną procedurą.

Według wyjaśnienia Dyrektora Zakładu Zachodniego, (cyt.) „za realizację zadań określonych w dokumentacji SMS odpowiada każdy pracownik komórki organizacyjnej wykonujący czynności służbowe określone procedurami SMS. Czynności związane ze współpracą z Pełnomocnikiem ds. SMS w zakresie dokumentacji, rejestru zagrożeń, prowadzi koordynator zakładowy. Na obecną chwilę stanowisko to nie zostało sformalizowane. W tym temacie obecnie trwają prace na szczeblu Spółki IC”. W zakładzie Centralnym za realizację zadań związanych z SMS odpowiada Dyrektor Zakładu oraz naczelnicy właściwych komórek organizacyjnych – przy czym w zakładzie z Pełnomocnikiem Zarządu ds. SMS współpracuje tzw. Koordynator Zakładowy ds. SMS. Koordynatora wybrano spośród audytorów wewnętrznych SMS w Zakładzie Centralnym.

(dowód: akta kontroli str. 917-986, 258-497, 1223-1237, 1238-1240, 1963, 1029-1033, 1146-1147)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zarząd Spółki wdrożył SMS po upływie 3 miesięcy i 30 dni od dnia wydania certyfikatu bezpieczeństwa przez Prezesa UTK oraz 3 miesiące i 14 dni po wygaśnięciu świadectwa bezpieczeństwa z dnia 12 września 2008 r.
2. Brak pełnego umocowania Pełnomocnika Zarządu ds. SMS w regulaminie Spółki do realizacji zadań związanych z SMS we wszystkich obszarach działania Spółki – w tym podległość służbowa Dyrektorowi Biura Przewozów, którego działalność jest objęta audytem SMS.

3. Brak spójności pomiędzy regulaminami organizacyjnymi zakładów i dokumentacją SMS w zakresie umocowania funkcji Koordynatora Zakładowego SMS i Samodzielnego Stanowiska Pracy ds. Bezpieczeństwa (komórki organizacyjnej Zakładu) realizujących zadania związane z SMS.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie z nieprawidłowościami działalność Spółki w zakresie początkowego wdrażania SMS. Stwierdzone nieprawidłowości nie miały bezpośredniego wpływu na realizację zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

1.2. Wdrożenie SMS – realizacja wybranych procedur

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na dzień 1 sierpnia 2012 r. SMS (w wersji 2.2. zaktualizowanej w dniu 30 listopada 2011 r. z ostatnią zmianą wprowadzoną w dniu 1 sierpnia 2012 r.) – zawiera 17 procedur.

(dowód: akta kontroli str. 177-503, 143-144)

Kontroli poddano wdrożenie 6 procedur, t.j. procedury: P 01, P 03, P 04, P 07, P 16, P 17. Stan faktyczny w odniesieniu do opracowania i wdrożenia każdej z tych procedur zawarty jest w poniższych punktach.

A) Realizacja Procedury P 16 „Audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” (dalej Procedura P 16).

Za realizację Procedury P 16 odpowiedzialnym merytorycznie jest PSMS. W procedurze tej ustalono, że PSMS³ opracowuje na poziomie Centrali Spółki projekt roczny planu audytów wewnętrznych SMS oraz ustala składy zespołów audytorskich oraz audytorów wewnętrznych. PSMS dokonuje również modyfikacji SMS. Zgodnie z ww. procedurą – roczny plan audytów wewnętrznych SMS zatwierdza Członek Zarządu – Dyrektor Techniczny.

(dowód: akta kontroli str. 478-489)

A.1. Przedłożony kontrolerom NIK „Plan audytów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w PKP Intercity S.A. na rok 2011/2012” (dalej Plan audytów), stanowiący załącznik do pisma z dnia 8 sierpnia 2011 r. skierowanego przez Dyrektora Biura Przewozów do Członka Zarządu – Dyrektora Technicznego Spółki w sprawie jego zatwierdzenia, ujmuje 8 audytów w 2011 r., oraz 10 audytów zaplanowanych do przeprowadzenia w I połowie 2012 r.. Spółka nie sporządziła planów audytów odrębnie na 2011 r. i 2012 r. – tj. na okresy określone w Procedurze P 16.

PSMS w sprawie przyczyn sporządzenia planów audytów obejmującego okresy niezgodne z ww. Procedurą wyjaśnił, że „(...) do sierpnia 2011 r. trwały przedsięwzięcia koncepcyjne oraz organizacyjno – szkoleniowe, mające na celu przygotowanie zespołów audytorskich do realizacji audytów wewnętrznych SMS w Spółce. Podał również, że na rok 2013 zostaną sporządzone odrębne plany audytów wewnętrznych SMS z poziomu centrali Spółki oraz plany audytów na poziomie zakładów obejmujące cały przedmiotowy rok (...).

A.2. W okresie wrzesień 2011 – maj 2012 nie przeprowadzone zostały trzy planowane audyty obowiązujących procedur, w tym: P 12 Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją (wcześniej Procedura P 13), P 03 Utrzymanie pojazdów kolejowych (wcześniej Procedura P04) oraz P 02 – Zarządzanie zmianą (wcześniej Procedura P 03).

PSMS wyjaśnił, że audyty Procedury P-12 i P-02 nie zostały zrealizowane z powodu zmian personalnych dotyczących audytorów wiodących przypisanych do w/w audytów (brak audytorów w Biurze Zakupów Centralnych oraz w Zakładzie Centralnym po przydzieleniu w/w audytorom innego zakresu obowiązków w Spółce), natomiast audyt Procedury P 03 (wcześniej P 04) został odroczony z powodu trudności w zorganizowaniu pracy zespołu audytorskiego. Z uwagi na specyfikę audytu procedury utrzymania pojazdów kolejowych, uczestnictwo specjalistów z Biura Taboru w przedmiotowym audycie było warunkiem koniecznym, a w terminie przewidzianym w planie audytów, audytorzy z Biura Taboru zaangażowani byli w ważne zadania związane z zabezpieczeniem taborowym przewozów podczas Euro 2012.

³ Pełnomocnik Zarządu ds. SMS – w strukturze organizacyjnej Spółki pełni funkcję Naczelnika Wydziału SMS w Biurze Przewozów.

A.3. Według treści dokumentacji audytowej, celem przeprowadzenia pięciu audytów, w tym o nr.: 5/2011, 6/2011, 7/2011, 1/2012 i 5/2012, określonym w programie audytu – w formularzu P 17-01, było m.in. sprawdzenie realizacji danej procedury. W protokołach spostrzeżeń/niezgodności i raportach z ww. audytów nie odniesiono się do realizacji powyższego celu.

PSMS wyjaśnił, że przedmiotowe audyty miały charakter weryfikacyjny, a „(...) praktyczna realizacja zapisów Procedur będzie przedmiotem realizowanych wkrótce w Spółce audytów stanowiskowych (zakładowych oraz z poziomu Centrali Spółki”.

A.4. Wydział SMS Biura Przewozów przedstawił kontrolerom NIK listę audytorów wewnętrznych zawierającą 18 nazwisk, stanowiący załącznik do przedłożonej kontrolerom NIK dokumentacji SMS. W odniesieniu do jednej osoby, oraz danych o stanowiskach służbowych 5 osób (poz. 6, 10, 12, 13 i 15 ww. listy) dane te były nieaktualne.

PSMS wyjaśnił, że lista audytorów wewnętrznych SMS w PKP Intercity S.A. zostanie zaktualizowana po zakończeniu kursu dla audytorów wewnętrznych SMS w Katowicach w dniach 11-12.09.2012 r., na który zostało skierowanych 9 pracowników Spółki, w celu uzyskania Certyfikatów audytorów wewnętrznych SMS w transporcie kolejowym.”.

A.5. Procedura P 16 nie zawierała zapisów zobowiązujących audytorów wiodących do pozostawiania poświadczonych kopii kompletu dokumentów z przeprowadzanych audytów (z poziomu Centrali Spółki i jej Zakładów).

PSMS w wyjaśnieniu podał, że do końca 2012 r. Procedura P 16 zostanie uzupełniona o obowiązek przechowywania kompletnej całościowej dokumentacji ze wszystkich audytów w Wydziale ds. SMS Biura Przewozów, a sprawa ta będzie również uwzględniona podczas najbliższego szkolenia dla audytorów wewnętrznych SMS.

A.6. Według aktualnej wersji Procedury P 16, zgłoszonej do Prezesa UTK w dniu 1 sierpnia 2012 r., na poziomie zakładów Spółki Koordynatorzy Zakładowi SMS mają obowiązek m.in. opracować – w uzgodnieniu z PSMS – zakładowe roczne plany audytów wewnętrznych SMS, modyfikować je oraz wytypować składy zespołów audytorskich i audytorów wiodących.

Procedura P 16 w wersji obowiązującej do początku sierpnia 2012 r. nie określała zasad realizacji audytów zakładowych, w wyniku czego nie ustanowiony został dla dyrektorów zakładów i koordynatorów zakładowych SMS (do dnia rozpoczęcia niniejszej kontroli) obowiązek opracowania zakładowych rocznych planów audytów wewnętrznych SMS i ich realizacji. Kontrolerom NIK nie przedłożono dokumentacji audytów przeprowadzanych z poziomu zakładów Spółki – w tym: zatwierdzonych przez dyrektorów zakładów Spółki zakładowych rocznych planów audytów wewnętrznych SMS oraz dowodów potwierdzających realizację przez koordynatorów zakładowych SMS zadań określonych w procedurze P 16 (w tym m.in. opracowanych rocznych zakładowych planów audytów, ich uzgodnienia z PSMS oraz opracowanych programów audytów).

PSMS wyjaśnił, że „Aktualna wersja Procedury P-16 „Audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”, określająca szczegółowo zasady przygotowania i realizacji audytu wewnętrznego SMS odrębnie dla poziomu Centrali oraz Zakładów Spółki, obowiązuje dopiero od dnia 02 sierpnia br., tj. od dnia zgłoszenia zmian w przedmiotowej Procedurze do Urzędu Transportu Kolejowego. Wcześniejsza wersja Procedury P-16 nie określała zasad realizacji audytów zakładowych.

(dowód: akta kontroli str. 38-40, 44, 84, 85, 137-142, 145, 584-624, 504-505, 506-520, 625-631, 1001-1003)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Spółki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości (o charakterze formalnym i merytorycznym):

- 1) Przedłożony kontrolerom NIK Plan audytów obejmował okres niezgodny z Procedurą P 16 i mimo iż został sporządzony niezgodnie z Procedurą P 16, został zatwierdzony przez właściwego Członka Zarządu Spółki – Dyrektora Technicznego Spółki.
- 2) Nie zostały przez Spółkę zrealizowane 3 audyty zaplanowane na 2012 r. (z 10 ogółem).
- 3) Lista audytorów wewnętrznych Spółki (formularz P-16-02) zawierała, nieaktualne dane imienne w odniesieniu do jednej osoby oraz nieaktualne dane o stanowiskach służbowych 5 osób.

- 4) Procedura P 16 w wersji obowiązującej do początku sierpnia 2012 r. nie określała zasad realizacji audytów zakładowych, w wyniku czego do tego dnia nie był określony dla dyrektorów zakładów i koordynatorów zakładowych SMS obowiązek opracowania zakładowych rocznych planów audytów wewnętrznych SMS i ich realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 38-40, 84, 479-489, 85, 44, 137-142, 145, 584-624, 504-505, 1001-1003)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie z nieprawidłowościami działalność Spółki w zakresie realizacji Procedury P 16 „Audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”.

A.7) W wyniku m.in. przeprowadzonych audytów, Spółka 3-krotnie – w dniach 13 stycznia, 20 stycznia i 1 sierpnia 2012 r. – skierowała do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zawiadomienie o wprowadzonych zmianach - aktualizacji treści SMS.

PSMS zgodnie z Księgą SMS prowadzi rejestr zmian w dokumentacji SMS z podziałem na: rejestr zmian w SMS – Księga SMS (z załącznikami) oraz rejestr zmian w SMS – Procedury.

Treść procedur obowiązujących w Spółce w dniu rozpoczęcia niniejszej kontroli uwzględnia zmiany zalecone wynikami powyższych audytów.

(dowód: akta kontroli str. 41-43, 506-520, 584-624, 1001-1003)

Ocena częściowa

Opis stanu
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie wykorzystania wyników przeprowadzonych audytów, w tym wdrożenia spostrzeżeń i dokonania stosownych zmian w dokumentacji SMS.

B) Realizacja Procedury P 07 „Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego”

Za realizację Procedury P 07 „Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego” odpowiedzialnym merytorycznie jest PSMS.

W procedurze P 07 ustalono, że na poziomie Centrali Spółki (m.in.): PSMS – przeprowadza analizy zagrożeń metodą FMEA, powołuje grupy ekspertów do identyfikacji i oceny ryzyka, odnotowuje zagrożenia stwierdzone podczas okresowej analizy ryzyka technicznego i operacyjnego w Rejestrze Zagrożeń; Dyrektor Techniczny Spółki – akceptuje skład grupy ekspertów oraz ustalone sposoby i środki nadzoru nad wyznaczonymi zagrożeniami. Analiza z czerwca 2012 r. została poprzedzona analizami z grudnia 2009 r. oraz czerwca 2011 r.

Wg dokumentacji SMS – w procedurze tej przyjęte są metody dokonywania oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej z wykorzystaniem taboru. Spółka corocznie – zgodnie z Procedurą P 07 dokonywała oceny tego ryzyka, a wyniki uwzględniane były m.in. przy konstruowaniu programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 43, 370-381, 506-520, 584-624, 671-687, 688- 704)

B.1) Zgodnie z procedurą P 07, w dniu 12 kwietnia 2012 r. PSMS skierował do Biura Przewozów, Biura Taboru, Biura Spraw Pracowniczych, Biura Zakupów Centralnych i Biura Sprzedaży zawiadomienie, iż w dniu 23 kwietnia 2012 r. odbędzie się spotkanie ws. aktualizacji okresowej analizy ryzyka technicznego i operacyjnego (zawiadomienie przesłane do wiadomości Dyrektora Technicznego Spółki). Dyrektor Techniczny Spółki zatwierdził listę osób zaproponowanych w dniu 18 kwietnia 2012 r. przez PSMS do uczestnictwa w pracach zespołu interdyscyplinarnego w ww. sprawie.

Analiza z czerwca 2012 r. została sporządzona przy wykorzystaniu danych zgromadzonych w rejestrze zdarzeń i rejestrze zagrożeń, jako wynik badań przeprowadzonych przez ww. zespół w dniu 23 kwietnia 2012 r. W Analizie tej ustalono m.in. (wg wskaźnika ryzyka R):

- klasa druga ryzyka (R=120-150) – ryzyko akceptowalne, ale należy podjąć odpowiednie działania zapobiegawcze, aby wyeliminować lub zminimalizować możliwość wystąpienia potencjalnego zagrożenia – zidentyfikowano następujące zagrożenia i sformułowano następujące zalecenia:

a) w kategorii „Ryzyka własnego przewoźnika”, pkt. 2 „Personel” – zagrożenie: „zły stan psychofizyczny-umysłny” oceniono wskaźnikiem R=120 i zalecono kontrole stanu

trzeźwości przed pojęciem służby. W analizie z czerwca 2011 r. odnotowano, że zmniejszenie się wskaźnika R ze 112 do 72 było wynikiem zwiększonej liczby przeprowadzonych kontroli, których realizację zalecono w analizie z grudnia 2009 r.

b) w kategorii „Ryzyka własnego przewoźnika”, pkt. 6 „Realizacja procesu przewozu” – zagrożenie: „uszkodzenie pojazdu kolejowego podczas jazdy” oceniono wskaźnikiem R=120 i zalecono realizowanie na bieżąco przez kontrolerów Biura Taboru stałych i doraźnych kontroli sprawności technicznej oraz ciągłą realizację przez rewidentów taboru dokładnych oględzin; W analizie z grudnia 2009 r. wystąpienie tego zagrożenia oceniono wskaźnikiem R=150 i zalecono wzmożenie bieżącego nadzoru pracy maszynistów, kierowników pociągów/techników pokładowych oraz analizowanie przyczyn uszkodzeń – czyniąc odpowiedzialnymi za realizację tych zaleceń Dyrektora Biura Taboru oraz Dyrektorów Zakładów; W analizie z czerwca 2011 r. odnotowano, że zmniejszenie się wskaźnika R ze 150 do R=96 było wynikiem większej ilości szkoleń oraz kontroli wewnętrznych, co miało wpływ na jakość pracy drużyn trakcyjnych.

c) w kategorii „Ryzyka własnego przewoźnika”, pkt. 6 „Realizacja procesu przewozu” – zagrożenie: „niestosowanie ograniczeń nałożonych przez zarządcę infrastruktury” oceniono wskaźnikiem R=128 i zalecono bieżącą weryfikację przez instruktorów w Zakładach Spółki ograniczeń i osygnalizowania linii przez zarządcę podczas jazd kontrolno-instruktażowych, protokolowanie stwierdzonych nieprawidłowości i zgłaszanie ich do zarządcy infrastruktury oraz rekontrolę, doraźne kontrole taśm prędkościomierzy, ze szczególnym uwzględnieniem obowiązujących na sieci ograniczeń stałych i doraźnych; Wg Analizy nastąpił wzrost tego zagrożenia z R=84 ustalonego w analizie z czerwca 2011 r.; W analizie z grudnia 2009 r. wystąpienie tego zagrożenia oceniono wskaźnikiem R=84 – bez formułowania zaleceń. W analizie z czerwca 2011 r. odnotowano utrzymanie się tego wskaźnika na tym samym poziomie R=84 – również bez formułowania zaleceń.

d) w kategorii „Ryzyka związanego z działalnością osób trzecich” p. 10 „działalność osób postronnych” – zagrożenie: „akty wandalizmu” oceniono wskaźnikiem R=126 i zalecono zgłaszanie zakłady Spółki i Biuro Infrastruktury na bieżąco aktów wandalizmu do Policji i SOK oraz do zarządcy infrastruktury oraz ochronę wytypowanych stacji postojowych (umowy z agencjami ochrony). Wg Analizy nastąpił wzrost tego zagrożenia z R=84 ustalonego w analizie z czerwca 2011 r.; W analizie z grudnia 2009 r. wystąpienie tego zagrożenia oceniono wskaźnikiem R=84 – bez formułowania zaleceń. W analizie z czerwca 2011 r. odnotowano utrzymanie się tego wskaźnika na tym samym poziomie R=84 – również bez formułowania zaleceń.

B.2.1) W poszczególnych obszarach Spółka oceniła w Analizie ponadto szereg innych zagrożeń o R<120, w tym m.in.:

- w kategorii „Ryzyka własnego przewoźnika”:

a) w obszarze „Personel” – zagrożenia: „brak wymaganych uprawnień” (R=72); „zły stan psychofizyczny nieumysłny” (R=72);

b) w obszarze „Utrzymanie taboru, maszyn i urządzeń” – zagrożenia: „brak reakcji na adnotacje w książkach pokładowych, raportach” (R=60); „brak analizy zapisów pokładowego systemu diagnostycznego” (R=60); „brak reakcji na adnotacje w książkach pokładowych, raportach” (R=60) – oraz nowe zagrożenia: „źle wykonana naprawa zewnętrzna” (R=36) i „źle wykonana naprawa wewnętrzna” (R=48);

c) w obszarze „Komunikacja” – zagrożenie: „problemy z komunikacją wewnętrzną” (R=96);

d) w obszarze „SMS” – nowe zagrożenia: „zbyt mała liczba pracowników kompetentnych do prowadzenia szkoleń z SMS (R=112) oraz brak odpowiedniej ilości szkoleń z zakresu SMS (R=45);

e) w obszarze „Realizacja procesu przewozu” – zagrożenie: „nierzetelne wykonanie próby hamulca” (R=84) i nowe zagrożenie: „awarie środków łączności” (R=48);

f) w obszarze „Ochrona przeciwpożarowa i pierwsza pomoc” – zagrożenia: „stwarzania zagrożenia pożarem” (R=84) oraz nowe zagrożenie: „brak sprzętu gaśniczego w wagonach i pojazdach trakcyjnych” (R=54);

- w kategorii „Ryzyka związanego z działalnością zarządcy infrastruktury”:

a) w obszarze „Działalność zarządcy infrastruktury - zagrożenia: „zły stan detektorów stanów awaryjnych taboru” (R=90), „zły stan urządzeń s.r.k.” (R=96), „zły stan sieci trakcyjnej” (R=112), „zły stan nawierzchni kolejowej” (R=112) oraz nowe zagrożenia: „niewłaściwie ułożona droga przebiegu pociągu” (R=112), „niewłaściwe wskaźniki

i sygnalizacja na szlakach i stacjach" (R=90), „skierowanie pociągu na niewłaściwy tor" (R=54);

- w kategorii „Ryzyka związane z działalnością osób trzecich”:

a) w obszarze „Działalność dostawców” – zagrożenia: „źle wykonana usługa” (R=60);

b) w obszarze „Działalność osób postronnych” – zagrożenia: „akty terrorystyczne” (R=112), „wskakiwanie/wyskakiwanie do/z pociągu” (R=100), „osoby postronne na torach” (R=98), „kradzieże elementów pojazdów kolejowych” (R=105) oraz nowe zagrożenia: „naruszenie porządku w pociągach wywołane przez agresywne grupy kibiców” (R=112) i „kradzieże sprzętu ppoż. z wagonów kolejowych” (R=48).

W wyniku powyższych ustaleń, dla zagrożeń o R=120 i większym, w analizie zawnioskowano o wdrożenie dodatkowych środków nadzoru, określonych w załączniku do tej analizy.

W sprawie działań podejmowanych w Spółce w okresie 2011r. – czerwiec 2012 r. w celu zapobiegania wzrostowi bądź utrzymywaniu się wskaźników ryzyka wymienionych powyżej, upowszechniania wyników analizy ryzyka technicznego i operacyjnego – w tym na poziomie Dyrektorów Biur i naczelników właściwych wydziałów i przyczyn braku w Procedurze P 07 zapisu obligującego do ich przekazywania jednostkom organizacyjnym Spółki, Prokurent - Dyrektor Techniczny Spółki p. T. Matyla wyjaśnił, że „Dla zagrożeń wymienionych w pkt. B zostanie opracowany w terminie do końca września br. aneks do „Analizy i oceny ryzyka technicznego i operacyjnego w PKP Intercity S.A.”, w którym zostaną określone działania zapobiegawcze oraz wyznaczone zostaną jednostki organizacyjne Spółki odpowiedzialne za ich realizację w wyznaczonych terminach.

(dowód: akta kontroli str. 45-79, 664-669, 671-704, 733- 740, 1004-1008)

B.3) Zgodnie z procedurą P 07, Wydział SMS prowadził rejestr zagrożeń (na formularzu zgodnym ze wzorem P 07-01), stanowiący m.in. podstawę do przeprowadzenia ww. analizy, aktualizowany sukcesywnie co miesiąc.

Wg zapisów zawartych w ww. rejestrze, w okresie listopad 2011 r. – lipiec 2012 r. nie zgłosiły zagrożeń następujące jednostki organizacyjne Spółki: Biuro Spraw Pracowniczych, Biuro Kontroli i Audytu, Biuro Sprzedaży, Biuro Przewozów, Biuro Taboru i Biuro Infrastruktury, zaś Biuro Zakupów Centralnych zgłosiło 4 zagrożenia, w tym m.in.: 1 zgłoszenie w maju 2012 r. (nieprzestrzegana procedura SMS P 04 „Ocena dostawców” – procedura nie jest wdrożona w zakładach spółki, co powoduje iż dostarczane towary nie są weryfikowane w wymaganym cyklu nie rzadziej niż raz na kwartał – z adnotacją, iż może to skutkować zakupem towarów u niekompetentnych wykonawców).

(dowód: akta kontroli str. 90-116, 1004-1008)

B.3.1) W sprawie sposobu wykorzystywania treści zgłoszeń do innych celów niż , powyższa analiza oraz podejmowania przez Spółkę działań o charakterze bieżącym lub długofalowym w celu zapobiegania występowaniu zgłaszanych zagrożeń, Prokurent - Dyrektor Techniczny Spółki p. T. Matyla wyjaśnił, że w przypadkach zagrożeń zgłaszanych przez Biura i Zakłady PKP Intercity S.A. do Rejestru Zagrożeń, które stanowiły istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Spółka podjęła liczne interwencje, głównie w postaci pism kierowanych do zarządcy infrastruktury.

W sprawie przyczyn nie dokonywania w okresie objętym kontrolą zgłoszeń występowania zagrożeń przez wymienione wyżej Biura Centrali Spółki Dyrektor Techniczny Spółki wyjaśnił, że „Brak zgłoszeń do Rejestru Zagrożeń z wymienionych Biur Centrali Spółki wynikał z braku zidentyfikowanych przez te komórki organizacyjne zagrożeń.

(dowód: akta kontroli str. 664-669, 733-740, 741-776, 1004-1008 i 733-740, 3721-3734)

B.4) W procedurze P 07 ustalono, że na poziomie Centrali Spółki Wydział Bezpieczeństwa (BTO4) – przekazuje organom krajowym informacje o zdarzeniach potencjalnie wypadkowych oraz egzekwuje zalecenia tych organów, ocenia i analizuje informacje pochodzące od innych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury oraz że dyrektorzy biur sprawują nadzór nad opracowaniem procedur postępowania dla zagrożeń

w celu ograniczenia ryzyka, w tym ryzyka wspólnego. W Procedurze P 07 nie ujęto obowiązku sprawowania nadzoru przez Dyrektorów Zakładów nad opracowaniem procedur postępowania dla zagrożeń w celu ograniczenia ryzyka.

W sprawie realizacji obowiązków przez Dyrektorów Biur i Wydział Bezpieczeństwa w sprawach związanych z występowaniem zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz nie ujęcia w Procedurze P 07 obowiązku sprawowania nadzoru przez Dyrektorów Zakładów nad opracowaniem procedur postępowania dla zagrożeń w celu ograniczenia ryzyka, Prokurent - Dyrektor Techniczny Spółki p. T. Matyla wyjaśnił, że „Informacje o zdarzeniach potencjalnie wypadkowych przekazywane są przez Spółkę do UTK w corocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa, sporządzanych wspólnie przez Wydział Bezpieczeństwa oraz Wydział ds. SMS Biura Przewozów w terminie do 30 czerwca każdego roku.

W miarę wdrażania i doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, zwłaszcza na poziomie Zakładów Spółki, nie jest wykluczone w przyszłości doprecyzowanie roli Dyrektorów Zakładów w kwestii nadzoru nad tworzeniem zakładowych procedur postępowania z zagrożeniami”.

(dowód: akta kontroli str. 370-381, 664-669, 733-740, 741-776, 1004-1008)

B.5) W procedurze P 07 ustalono, że na poziomie zakładów Spółki – dyspozytor zakładu ma obowiązek przyjmować zgłoszenia o zdarzeniach potencjalnie wypadkowych oraz identyfikować zdarzenia potencjalnie wypadkowe. Ustalono również, że dyrektor zakładu ma obowiązek m.in. powołania zespołu do badania i analizowania zgłoszonych informacji oraz przekazywania organom krajowym informacji o zdarzeniach potencjalnie wypadkowych.

Dyrektor Techniczny Spółki poinformował kontrolujących, że Zakłady Spółki na bieżąco przesyłają informacje o zdarzeniach potencjalnie wypadkowych do Wydziału Bezpieczeństwa Biura Przewozów, zarządców infrastruktury oraz innych przewoźników. Analizują również otrzymane od nich informacje. W uzasadnionych przypadkach przekazują również niezbędne informacje organom państwowym takim jak UTK lub PKBWK.”.

(dowód: akta kontroli str. 370-381, 664-669, 733-740, 741-776)

Kierownik Dyspozytury Zakładu Centralnego wyjaśnił natomiast, że potencjalne zagrożenia ewidencjonowane są w Dzienniku Dyspozytora Ruchu R-217.

(dowód: akta kontroli str. 1014-1017, 1314-1315, 1324-1331)

Ustalone
nieprawdło
wości

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

1. Nieupowszechnianie wyników analizy ryzyka technicznego i operacyjnego w Spółce na poziomie Dyrektorów i naczelników właściwych wydziałów, wynikające z braku w Procedurze P 07 zapisu obligującego do realizacji tej czynności.
2. Nieujęcie w Procedurze P 07 obowiązku sprawowania nadzoru przez Dyrektorów Zakładów nad opracowaniem procedur postępowania dla zagrożeń w celu ograniczenia ryzyka, w tym ryzyka wspólnego na poziomie kierowanych przez nich Zakładów.

Ocena częściowa

NIK ocenia pozytywnie z nieprawidłowościami działalność Spółki w zakresie wykorzystania wyników przeprowadzanych analiz ryzyka technicznego i operacyjnego. Nieprawidłowości te, w związku z realizacją innych procedur SMS, w tym Procedury P01 i P 17 nie miały istotnego wpływu na realizację przez Spółkę zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Opis stanu
faktycznego

C) Realizacja Procedury P 17 „Kontrola”

Za realizację Procedury P 17 „Kontrola” (dalej Procedura P 17) odpowiedzialnym merytorycznie jest naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa w Biurze Przewozów (dalej Wydział BTO4).

Wydział BTO4 zgodnie z zapisami Procedury P 17 realizował zadania kontrolne. Wydział ten przeprowadził w 2011 r. 7 kontroli, którymi objął wszystkie Zakłady Spółki. Dokumentacja kontrolna prowadzona była przez BTO4 zgodnie z Procedurą P 17, w tym: opracowany był plan (harmonogram) kontroli, poszczególne zakłady były powiadamiane o zamiarze przeprowadzenia kontroli i jej zakresie, opracowywany był każdorazowo program

kontroli zatwierdzany przez kierownictwo Biura Przewozów, tematyka kontroli była w pełni realizowana, z każdej kontroli sporządzony był protokół kontroli podpisany przez kontrolujących i kierownika kontrolowanego Zakładu.

Badaniami kontrolnymi objęto: wdrożenie przez Zakłady Programów na rzecz poprawy bezpieczeństwa przewozów Spółki i Zakładu, realizację postanowień Procedury P 17, wypadki, incydenty i wydarzenia, zatrudnienie pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i spełnianie przez nich warunków, w tym ich szkolenie.

(dowód: akta kontroli str. 584-624, 506-520, 41, 778-817, 1009-1011, 1026-1028, 1159-1160, 1022-1023, 1223-1237, 1018-1021, 1238-1314, 1314/1- 1315, 3073-3104, 2674-2679)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Spółki w zakresie realizacji procedury P 17 nie stwierdzono nieprawidłowości mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie ocenę realizację przez Spółkę postanowień Procedury SMS P 17 „Kontrola”.

Opis stanu
faktycznego

D) Stan wdrożenia i realizacji Procedury P 04 „Ocena dostawców”

Odpowiedzialnym w Spółce za wdrożenie i realizację procedury P 04 jest p. Wioletta Kędzia – referendarz w Biurze Zakupów Centralnych.

Procedura P 04 ma zapewnić nadzór nad jakością i terminowością dostaw. Celem tej procedury jest określenie sposobu postępowania podejmowanego przy kwalifikacji dostawców, którzy mogą realizować zlecenia Spółki. Przedmiotem Procedury jest tryb postępowania w zakresie oceny dostawców.

Procedura P 04 zawiera niespójne (nieprecyzyjne) zapisy dotyczące obowiązku dokonywania oceny dostawców. Z jednej strony ustanowiono obowiązek oceny wszystkich dostaw z kwartału, a z drugiej strony obowiązek dokonywania oceny dostawcy nie rzadziej niż raz na kwartał, w terminie do 14 dni od ostatniej dostawy – nie przewidując, iż ocena krytyczna może być sformułowana już po pierwszej dostawie cząstkowej i nie precyzując, jakie działania należy wówczas podjąć.

W schemacie blokowym b) „Dostawy i ocena ogólna dostawcy” nie ujęto schematu działań związanych z dokonywaniem oceny dostawcy przez komisarzy odbiorczych i wydania bądź weryfikacji świadectw zgodności, wydawanych dostawcom przez Spółkę – czynności opisanych we wstępie do tej Procedury. W p. 6 „Dokumenty związane” w Procedurze P 04 nie ujęto regulaminu „Zasady i tryb wykonywania odbiorów technicznych pojazdów kolejowych, wyrobów oraz stosowania znaków odbiorczych przez Komisarzy Odbiorczych w PKP Intercity S.A.”.

(dowód: akta kontroli str. 324-336, 895-896, 720-732, 1011-1012)

D.1.2) W sprawie realizacji Procedury P 04 na poziomie Zakładów Spółki, w tym:

- działań podjętych w celu wdrożenia w zakładach procedury P 04 i jej stosowania (wdrożenia) przez odpowiednie służby zaopatrzenia w Spółce,
- rzeczywistej skali trudności w zaopatrzeniu Spółki w części zamienne i w zlecaniu napraw taboru lub jego zorganizowanych części (zespołów) – związanej z niewywiązywaniem się Spółki ze zobowiązań finansowych wobec dostawców i zakładów naprawczych,
- niedostatków zaopatrzeniowych powstałych z ww. tytułu na płynność działalności podstawowej Spółki, tj. realizacji przewozów pasażerskich, Dyrektor Techniczny Spółki wyjaśnił, że „...w związku z wątpliwościami dotyczącymi faktycznego stanu wdrożenia Procedury P-04 „Ocena dostawców” na poziomie zakładowym, Działy Logistyki w Zakładach PKP Intercity S.A. zostaną uwzględnione jako jedno z pierwszych komórek organizacyjnych Spółki, które zostaną poddane audytowi stanowiskowemu SMS. Między innymi w tym celu pracownik Biura Zakupów Centralnych odpowiedzialny merytorycznie za Procedurę P-04 „Ocena dostawców” został skierowany na kurs audytorów wewnętrznych SMS...”.

W uzupełnieniu do powyższego wyjaśnienia PSMS w porozumieniu z Biurem Zakupów Centralnych poinformował kontrolerów NIK, że do końca 2012 r. w schemacie blokowym

Procedury P 04 zostanie uwzględniony odbiór techniczny, a po wdrożeniu zmiany Procedura P 04 zostanie poddana audytowi stanowiskowemu.

(dowód: akta kontroli str. 90-116, 664-669, 733- 740, 741-776, 1012-1013, 1014-1017, 1316-1323, 1212-1213)

Ustalono
nieprawidłowości

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

1. W schemacie blokowym b) „Dostawy i ocena ogólna dostawcy” Procedury P 04 nie ujęto działań związanych z dokonywaniem oceny dostawcy przez komisarzy odbiorczych i wydania bądź weryfikacji świadectw zgodności.
2. Nie był przestrzegany 14 dniowy termin sporządzania kart oceny dostawców.
3. Procedura P 04 zawiera niespójne (nieprecyzyjne) zapisy dotyczące obowiązku dokonywania oceny dostawców.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie z nieprawidłowościami opracowanie i wdrożenie Procedury P 04 „Ocena dostawców” na poziomie Centrali Spółki.

E) Stan wdrożenia i realizacji Procedury P 01 „Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie Programem Poprawy Bezpieczeństwa”

Odpowiedzialnym za realizację Procedury P 01 jest Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Biura Przewozów Spółki.

Treść przedłożonych przez Spółkę dokumentów związanych z opracowywaniem programów poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wskazuje, że właściwe w sprawie realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego Biuro Przewozów Spółki dobrze wywiązuje się z obowiązków w tym zakresie.

Programy działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa (Spółki, a następnie poszczególnych Zakładów) sporządzane były zgodnie z postanowieniami Procedury P 01 p. 4 „Opis przebiegu”. Przy opracowywaniu programu poprawy bezpieczeństwa korzystano przede wszystkim z ustaleń zawartych: w rocznych raportach stanu bezpieczeństwa za lata poprzedzające, w protokołach kontroli wykonywanych przez Biuro Audytu i Kontroli Centrali Spółki, w protokołach z kontroli bezpieczeństwa, przeprowadzanych przez Biuro Przewozów Wydział Bezpieczeństwa (wcześniej Biuro Bezpieczeństwa). Wykorzystywane były również zapisy zawarte w rejestrze zdarzeń kolejowych i w protokołach końcowych, zapisy zawarte w analizie ryzyka technicznego i operacyjnego, zapisy w rejestrze zagrożeń, a także zalecenia UTK i PKBWK. Programy opracowywane były przy uwzględnieniu norm wewnętrznych oraz przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

(dowód: akta kontroli str. 178, 258-264, 906-909, 3735)

14.1. „Programy poprawy bezpieczeństwa ...” przyjęte zostały decyzjami Członka Zarządu – Dyrektora Technicznego PKP Intercity S.A. Nr 12/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. – na rok 2011 i Nr 1/2012 z dnia 10 stycznia 2012 r. – na rok 2012.

(dowód: akta kontroli 2051-2064)

Na podstawie wytycznych zawartych w „Programach poprawy bezpieczeństwa przewozów PKP Intercity S.A.”, Zakłady Spółki opracowywały własne (w skali roku) Programy poprawy bezpieczeństwa, które uwzględniały specyfikę pracy na obszarze działania danego Zakładu i były przysyłane do Biura Przewozów Spółki.

Program taki na 2011 r., w Zakładzie Centralnym został przyjęty Zarządzeniem Dyrektora Zakładu Nr 1/2011 z dnia 5 stycznia 2011 r., w Zakładzie Zachodnim w dniu 21 stycznia 2011 r., w zakładzie Północnym w dniu 13 stycznia 2011 r., a w Zakładzie Południowym w dniu 19 stycznia 2011 r.

Po zakończeniu roku sprawozdawczego Zakłady raportowały Wydziałowi Bezpieczeństwa w Biurze Przewozów Spółki, przebieg realizacji założeń „Programu poprawy bezpieczeństwa...” oraz Na wniosek kontrolujących Zakłady Spółki przesyłały, w toku prowadzenia niniejszej kontroli, dokumenty przedstawiające realizację zadań dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 2537-2665)

Ustalono
nieprawidłowość

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

informowały o działaniach podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa przewozów na swoim obszarze. Informacje takie zawarte były w dokumentach pn. „Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego...” i „Analiza stanu bezpieczeństwa podróży...”⁴.

(dowód: akta kontroli 2065-2147)

W „Analizie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP Intercity S.A. za 2011 r.”, którą objęto wypadki, incydenty oraz wydarzenia zaistniałe z winy Spółki, oraz w których uczestniczył tabor kolejowy Spółki podano, że w 2011 r. wśród łącznej liczby 308 wypadków, incydentów oraz wydarzeń objętych analizą, stwierdzono 86 przypadków obciążających Spółkę. W roku 2010 odnotowano 395 takich przypadków, w tym 130 obciążających Spółkę.

(dowód: akta kontroli str. 2497-2525)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie opracowanie i wdrożenie Procedury P 01 „Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie Programem Poprawy Bezpieczeństwa”

F) Stan wdrożenia i realizacji Procedury P 03 „Utrzymanie pojazdów kolejowych” – (patrz poniższy pkt 2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

2 Utrzymanie taboru wagonowego i trakcyjnego

Opis stanu
faktycznego

1. Spółka w latach 2005 – I półrocze 2012 r. wydatkowała na utrzymanie taboru wagonowego i trakcyjnego łącznie 825.899,9 tys. zł, w tym:

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Remonty taboru, w tym:	65.565,1	57.578,3	85.843,5	102.264,4	143.972,0	117.257,4	163.120,4	90.298,8
Bieżące utrzymanie i konserwacja	16.946,7	14.953,5	18.181,1	27.027,6	46.356,6	32.226,0	29.669,9	16.329,1

W związku z naprawami bieżącymi taboru w ww. okresie Spółka wydatkowała na części zamienne kwotę łączną 129.269,6 tys. zł., w tym:

Materiały	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Razem	5.047,0	6.857,4	7 724,3	11.717,9	25.201,5	26.031,5	29.307,4	17.382,7

Na modernizację taboru wagonowego i trakcyjnego w ww. okresie Spółka wydatkowała ogółem 940,0 mln zł (w latach 2005-2007 Spółka nie dysponowała własnymi lokomotywami).

Stan techniczny taboru wagonowego w latach 2008 – I półrocze 2012 r. w Spółce przedstawiał się następująco (średnioroczny/na koniec roku):

	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Ilostan roboczy	798,92/782	1686,50/1606	1339,92/1084	1281/1406	1384/1536
W naprawie ZNTK	144,25/168	173/182	225,25/288	213,33/128	196,5/146
W naprawie bieżącej	126,08/142	233/253	278,92/304	150,75/124	126/88
Trwale wyłączone z ruchu ⁵	42,17/20	942,5/962	1165/1165	1140,33/1071	976,17/906

Stan techniczny taboru trakcyjnego w latach 2008 – I półrocze 2012 r. w Spółce przedstawiał się następująco (średnioroczny/na koniec roku):

	2009	2010	2011	I poł. 2012
czynne	302,9/287	282,6/262	262,22/252	237,72/255
W naprawie ZNTK	49,4/47	32,5/34	26,44/15	51,16/51
W naprawie bieżącej + awaryjnej	53,4/68	62,3/69	42,46/34	26,04/13

⁴ Informacje i dane zawarte w „Analizach...” wykorzystywane były w „Raportach...” przekazywanych Prezesowi UTK.

⁵ Trwale wyłączenie z ruchu – jest to tabor wyłączony z ruchu oczekujący na naprawę główną, modernizację oraz do sprzedania w trybie ustawy Prawo Zamówień Publicznych po wycenie rzeczoznawcy majątkowego.

Trwale wyłączone z ruchu	64,6/64	82,5/110	133,88/146	129,21/117
--------------------------	---------	----------	------------	------------

1.1. Liczba defektów taboru Spółki w latach 2007-I półrocze 2012 r. była następująca:

	2007	2008	2009	2010	2011	I połowa 2012
Liczba defektów taboru wagonowego	21	63	107	109	71	21

	2009	2010	2011	I połowa 2012
Liczba defektów taboru trakcyjnego	451	482	438	246

1.2. Liczba personelu zajmującego się kontrolą stanu taboru - kontrolerzy wagonowi i taboru trakcyjnego Spółki w latach 2007-I półrocze 2012 r. była następująca:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Liczba personelu	6	6	6	6	6	6 (5 + naczelnik wydziału)	6 (5 + naczelnik wydziału)	Od 1.02.2012r. 7 (5 kontrolerów wagonowych + 1 kontroler trakcyjny + naczelnik wydziału)

1.3. W Spółce w latach 2005-I poł. 2012 r. liczba personelu zajmującego się bieżącym utrzymaniem i naprawą taboru (wagonowego i trakcyjnego) kształtowała się następująco:

Liczba personelu	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Na koniec roku	376	406	440	2363	2202	1980	1909	1905
średniorocznie	384	393	437	1137	2276	1933	1921	1901

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 13, 17-21, 22-23)

Opis stanu
faktycznego

2. Działania Spółki związane z utrzymaniem taboru

2.1. Postępowanie w zakresie utrzymania sprawności m.in. taboru kolejowego reguluje w Spółce Procedura P 03 „Utrzymanie pojazdów kolejowych” (dalej Procedura P 03) – opisana w Księdze SMS. Procedura P 03 w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych oparta jest na zdefiniowanych pięciu poziomach.

- na poziomie zakładu – odpowiedzialność i uprawnienia pracowników zakładu, rewidentów taboru, dyspozytorów zakładowych oraz drużyn konduktorskich.

- na poziomie Centrali Spółki – zadania BTT oraz odpowiedzialność i uprawnienia pracowników tego Biura obejmują m.in.: tworzenie zbiorów danych do potrzeb utworzenia dokumentacji; prowadzenie rejestru pojazdów kolejowych;

(dowód: akta kontroli str. 212-218, 273-323, 1093-1094)

2.1. Spółka w pełni realizuje Procedurę P 03 na poziomie Centrali Spółki i jej Zakładów, w tym:

- BTT prowadzi ewidencję komputerową, oddzielnie dla taboru trakcyjnego i taboru wagonowego, upowszechnianą i dostępną dla UTK,
- BTT prowadzi okresowe analizy stanu technicznego eksploatowanego taboru kolejowego,
- BTT sprawuje nadzór nad realizacją zadań związanych z utrzymaniem taboru Spółki przez poszczególne Zakłady (poprzez wymianę korespondencji, egzekwowanie danych eksploatacyjnych i informacji o awariach).

A) Na podstawie „Analizy awaryjności wagonów osobowych w Spółce PKP Intercity S.A. w okresie od 01-01-2012r. do 30-06-2012 r.” z sierpnia 2012 r., opracowanej przez Wydział Utrzymania Wagonów BTT, usterkowość wagonów kształtowała się następująco:

Lp.	Rodzaj usterki	I poł. 2010 r.	I poł. 2011 r.	I poł. 2012 r.
1	Hamulec	460	410	316
2	Wózki wagonowe	29	44	15
3	Zestawy kołowe	85	82	86
4	Blokada drzwi	97	49	24
5	Drzwi	85	61	43
6	ASDEK	204	212	123
7.	Razem	2474	1916	1811

W wyniku powyższej analizy Spółka zdefiniowała 9 wniosków, w tym m.in.:

- utrzymanie wzmożonego monitoringu i kontroli napraw bieżących, przeglądów okresowych, w tym realizację odnotowanych usterek w książkach pokładowych,

- dokonywanie bieżącej analizy oraz prowadzenie rejestru wagonów, w których usterki powtarzają się,
- prowadzenie cyklicznych szkoleń stanowiskowych pracowników zakładów odpowiedzialnych za przygotowanie składów pociągowych do drogi przez instruktorów taboru,
- kontynuowanie podejmowania zdecydowanych działań w formie nadzoru oraz kontroli przez Zakłady podczas przygotowywania pociągów do drogi,
- wzmożenie kontroli jakości napraw wagonów po naprawach rewizyjnych, bieżących i przeglądach okresowych oraz reklamacjach.

A.1. Spółka na poziomie Centrali i Zakładów prowadzi od marca 2011 r. analizę niezawodności taboru kolejowego. W ramach tej analizy dokonywane są badania struktury wyłączeń wagonów do naprawy bieżącej z wyłączeniem, reklamacji, przeglądów okresowych oraz zalegających w drodze w stosunku do ilości wagonów znajdujących się w pociągach. Prowadzona jest również analiza awaryjności wagonów z podziałem na rodzaje pociągów (np. TLK, EIC, EX). Prowadzony jest także w trybie ciągłym rejestr zdarzeń zaistniałych w pociągach Spółki, w tym uszkodzeń, awarii i innych zdarzeń skutkujących koniecznością podjęcia prac naprawczych.

(dowód: akta kontroli str. 6-7, 212-216, 521-526, 527-535, 536-542, 705-708, 709-719, 1161-1170, 1171-1186, 1187-1211, 1214-1221, 1222, 1223-1225, 3700-3703)

A.2. Analiza treści wybranych protokołów kontroli z I kw. 2011 r. (27 protokołów) oraz z I kw. 2012 r. (24 protokoły) wskazuje na występowanie powtarzających się nieprawidłowości i usterek w taborze eksploatowanym przez spółkę.

Do najczęściej odnotowywanych nieprawidłowości i usterek taboru włączonego do składów pociągowych, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, należały:

- niedostateczne smarowanie tulei zderzaków bądź całkowity jego brak, Nieprawidłowość ta stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego składów wagonowych na łukach i rozjazdach,
- braki znaków kontrolnych na kołach zestawów kołowych bądź niedostateczna ich widoczność/czytelność,
- niesprawny układ zdalnego zamykania drzwi wejściowych do wagonów,
- niesprawne układy hamulcowe, jazda z „przeładowanym” układem hamulcowym,

Według treści protokołów kontroli i korespondencji z nimi związanej, kontrolerzy Biura Taboru Spółki w toku przeprowadzanych kontroli ujawniali również szereg innych nieprawidłowości i usterek eksploatowanego taboru oraz nieprawidłowości w postępowaniu personelu w zakresie utrzymania taboru, dotyczących m.in. zaplecza sanitarnego wagonów (niesprawne węzły WC lub ich składowe elementy) oraz usterki drzwi czołowych, uszczelnień drzwi wejściowych i niesprawność mechanizmów pneumatycznych drzwi czołowych wagonów.

Każdorazowo w protokole kontroli umieszczane były, poza oceną ustalonego stanu, uwagi i zalecenia do wykonania.

Według wyjaśnienia złożonego przez Dyrektora Biura Taboru (BTT) Spółki w sprawie przeciwdziałania powtarzającym się nieprawidłowościom w utrzymaniu taboru kolejowego i nieprawidłowościom w wykonywaniu obowiązków służbowych przez odpowiedzialnych w tym zakresie pracowników Spółki, ujawnianym przez kontrolerów Biura Taboru – podejmowane są skuteczne działania zmierzające do zmniejszenia skali ich występowania.

Przykładowo: w odniesieniu do nieprawidłowości w utrzymaniu urządzeń zderznych, Dyrektor BTT wyjaśnił, że czynione wspólnie z Zakładami obserwacje wykazywały, iż przyczyną ich występowania było szybkie zużycie środka smarnego – stwierdzane nawet po jednym obiegu wagonu (tj. po powrocie do stacji macierzystej). Dyrektor BTT poinformował, że na konferencji naprawczej w lutym 2012 r. postanowiono wprowadzić w Spółce obowiązek używania smaru grafitowego, jako środka o lepszych właściwościach smarnych.

(dowód: akta kontroli str. 2682-2894, 3700-3711, 3736-3742)

A.3. Na podstawie dokumentacji przedłożonej przez Zakład Centralny Spółki związanej z wdrożeniem i realizacją Procedury P 03 na poziomie Zakładu (lit. b) schematu blokowego ustalono, że Procedura ta jest wdrożona i stosowana. Odpowiedzialnym za jej realizację jest pracownik zatrudniony na Samodzielnym Stanowisku Pracy ds. Bezpieczeństwa. Procesy utrzymania pojazdów kolejowych monitorowane są i analizowane poza osobami kierującymi wydziałami utrzymania, również bezpośrednio przez Zastępcę Dyrektora Zakładu ds. Eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 1014-1017, 1314/1-1315, 273-323, 1332-1405, 1406-1415, 1416-1423)

A.4. Na podstawie analizy dokumentacji technicznej pojazdów kolejowych znajdujących się w Zakładzie Centralnym (Sekcja Eksploatacji i Naprawy Pojazdów Trakcyjnych) eksploatowane pojazdy posiadały ważne świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydane przez Prezesa UTK, oraz ważne świadectwa sprawności pojazdu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 1981999)

Analiza kart próby hamulców zespołów trakcyjnych wykazała, że czynności sprawdzające dokonywane były zgodnie z wytycznymi określonymi w instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego (Bw-56).

(dowód: akta kontroli str. 1916-1955)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Spółki w zakresie wdrożenia i realizacji Procedury P 03 nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie wdrożenia i realizacji Procedury P 03 w zakresie zagadnień objętych kontrolą.

3 Realizacja zaleceń powypadkowych

2.1. Realizacja zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Opis stanu
faktycznego

Na przykładzie dokumentacji dwóch zdarzeń, objętych pracami Państwowej Komisji badania Wypadków Kolejowych (dalej PKBWL), zaistniałych przy udziale taboru Spółki, w tym:

- zdarzenia kategorii A 06 z dnia 12 sierpnia 2011 r. na szlaku Rokiciny-Baby, linia 001 (wjazd na kierunek zwrotny przez pociąg pasażerski ze zbyt dużą prędkością - wykolejenie pociągu) – 2 ofiary śmiertelne;
- zdarzenia kategorii B 06 z dnia 19 października 2011 r. na stacji Chybie, linia 093 (wjazd z maksymalną prędkością na kierunek zwrotny skutkujące wykolejeniem pociągu), zdarzenie bez ofiar, stwierdzono, że Spółka realizowała zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK). I tak:

A) W odniesieniu do ww. zdarzenia kat. A06, PKBWK ustaliła, że przyczyną pierwotną zdarzenia było zignorowanie wskazania ostatniego semafora samoczynnej blokady odstępowej – sygnału S4 (jedno pomarańczowe migające) na podejściu do stacji Baby – nakazującego zmniejszenie prędkości pociągu do 40 km/h przy semaforze wjazdowym. Stanowiło to naruszenie § 12 ust. 2 pkt 5 Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 (Mt-1) Spółki.

Jako przyczyny pośrednie, odnoszące się bezpośrednio do Spółki, PKBWK określiła:

- brak dostatecznej obserwacji przez maszynistę sygnałów na semaforach i drogi przebiegu
- prowadzenie pociągu przez maszynistę bez okularów korekcyjnych, pomimo zaleceń lekarskich
- niewyposażenie maszynisty przez Zakład Południowy Spółki w zastępczy rozkład jazdy pociągu nr 14101 w związku z zamknięciem toru nr 1 na szlaku Rokiciny-Baby,

PKBWK zaleciła Spółce zrealizowanie środków doraźnych, w tym:

- zorganizowanie nadzwyczajnych pozaplanowych szkoleń z zakresu obowiązków pracowników prowadzących pojazdy kolejowe i kierowników pociągów prowadzonych przez pracowników komisji kolejowych;

- zainstalowanie urządzeń rejestrujących obraz przez pojazdem i dźwięk w kabinie (głos maszynistów) w pojazdach nowych i eksploatowanych (prowadzących pociągi) i przeprowadzenie szkolenia z zakresu obsługi tych urządzeń oraz wprowadzenia stosownych zapisów w obowiązujących przepisach wewnętrznych w zw. z zainstalowaniem tych urządzeń.

PKBWK zaleciła Spółce zrealizowanie środków zapobiegawczych, w tym:

- podjęcie działań mających na celu wprowadzenie wewnętrznych procedur informowania zainteresowanych pracowników o zmianach w rozkładach jazdy we wszystkich jednostkach organizacyjnych Spółki oraz procedury zapoznawania zainteresowanych pracowników z tymczasowymi regulaminami prowadzenia ruchu w zw. z planowanymi robotami torowymi wymagającymi zamknięcia torów lub wprowadzenia ograniczeń prędkości;
- wprowadzenie w instrukcjach i przepisach wewnętrznych Spółki zakazu używania telefonów komórkowych przez maszynistów w trakcie jazdy, za wyjątkiem sytuacji szczególnych (wypadek, awaria łączności);
- wyeliminowanie przebywania w kabinie maszynisty lub prowadzenia pojazdów kolejowych przez osoby do tego nieupoważnione;
- wdrożenie obowiązku stosowania się do postanowień wewnętrznych w zakresie zasadności przebywania osób w kabinach pojazdów trakcyjnych pod kątem posiadania zezwolenia na przebywanie i wpisu w dokumentacji pojazdów;
- podjęcie działań w zakresie egzekwowania obowiązku przestrzegania instrukcji przez maszynistów dotyczących przekazywania taśm prędkościomierzy i kart pracy niezwłocznie po zakończonej zmianie roboczej;
- dokonanie stosownych zmian w przepisach wewnętrznych w zakresie obowiązku okresowej synchronizacji czasu w systemach urządzeń zasilających energią elektryczną, rejestratorów rozmów oraz rejestratorów prędkości na pojazdach kolejowych;
- omówienie wypadku na najbliższych pouczeniach okresowych dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe ze szczególnym uwzględnieniem sposobu postępowania maszynistów w przypadku stwierdzenia wjazdu na kierunek zwrotny rozjazdu z przekroczoną prędkością.

Spółka do końca kwietnia 2012 r. (zgłoszonym do UTK) zrealizowała pierwsze z zaleceń doraźnych.

W odniesieniu do drugiego z zaleceń doraźnych PKBWK – Spółka pismem z dnia 25 stycznia 2012 r. wyraziła wątpliwości co do realności realizacji tego zalecenia m.in. z tytułu: braku odniesień do wyposażenia pojazdów w urządzenia rejestrujące w przepisach Unii Europejskiej, nieokreślenia warunków technicznych jakie powinny być spełnione przez pojazdy trakcyjne oraz konieczności: określenia warunków instalacji tych urządzeń w DSU, ustalenia zakresu stosowania tych urządzeń (szlak, prace manewrowe, itp., określenia parametrów rejestratorów. Spółka wskazała również, że instalacja rejestratorów nie wpłynie bezpośrednio na poprawę poziomu bezpieczeństwa oraz że ze względu na licznosc dysponowanego taboru trakcyjnego i koszty jednostkowe instalacji takich urządzeń – realizacja tego zadania musi być rozłożona w czasie. Spółka zasugerowała instalację tych urządzeń w pojazdach nowobudowanych oraz poddawanych czynnościom poziomu piątego utrzymania (naprawa główna). Spółka zdecydowała o testowym zainstalowaniu tego rodzaju urządzenia na jednej z lokomotyw.

Odnośnie pozostałych zaleceń PKBWK – Spółka podjęła zalecane działania, w tym m.in.: od dnia 11 grudnia 2011 r. wprowadziła procedurę przekazywania drużynie pociągowej obowiązującego w danym dniu wewnętrznego rozkładu jazdy, zgodnego z wykresem ruchu lub służbowym rozkładem jazdy i obowiązek dowodnego zapoznawania się pracowników drużyn pociagowych z tymczasowymi regulaminami prowadzenia pociągów podczas robót drogowych; wprowadzono zakaz używania telefonów komórkowych w czasie pełnienia służby przez pracowników związanych m.in. z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego; przypomniano maszynistom o obowiązku terminowego zdawania taśm rejestratorów pociagowych oraz o przestrzeganiu przepisów dot. przejazdu w kabinie osób trzecich. W odniesieniu do zakazu używania telefonów komórkowych – został przygotowany projekt stosownych zmian w zapisów w aneksie do regulaminów pracy zakładów Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 9, 1035, 820-869, 1070-1076, 987-999, 870-871, 1149-1150)

B) W odniesieniu do ww. zdarzenia kat. B06 PKBWK ustaliła, że przyczyną pierwotną zdarzenia był brak obserwacji i nieodczytanie przez maszynistę wskazań ostatniego semafora odstępowego i semafora wjazdowego oraz niezmniejszenie prędkości do 30-40 km/h przed miejscem wskazanym przez wskaźniki W8 i W9.

PKBWK zaleciła:

- zorganizowanie nadzwyczajnych (pozaplanowych) szkoleń m.in. z zakresu obowiązków pracowników prowadzących pojazdy kolejowe i kierowników pociągów,
- zainstalowanie urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub video rejestratorów w pojazdach będących w eksploatacji, w celu rejestracji obrazu przed pojazdem oraz głosu maszynisty przez okres co najmniej 24 godzin,
- przeprowadzenie przez Spółkę Zakład Centralny w II i III kwartale 2012 r. dodatkowych nadzwyczajnych kontroli taśm prędkościomierzy i ich zgodności z rozkładem jazdy, Dodatkiem nr 2 (WOS) i ostrzeżeniami doraźnymi,
- natychmiastowe zapewnienie przez Spółkę zasady obowiązkowego wyposażenia kierowników pociągów w Dodatek nr 2 (WOS),
- wdrożenie zasad zawartych w instrukcji Ir-1§ 57 ust. 10 – ws m.in. doręczania rozkazów kierownikom pociągów.

Spółka zrealizowała w pełni pierwsze, czwarte i piąte z ww. zaleceń. Realizację drugiego z zaleceń obrazują zapisy zawarte w ww. pkt A. W ramach trzeciego zalecenia – zrealizowano w II i III kw. 2012 r. cykl dodatkowych kontroli taśm prędkościomierzy.

(dowód: akta kontroli str. 9, 1035, 1036-1069, 1077-1092, 1149, 1151-1158)

2.2. Realizacja zaleceń komisji kolejowych (zakładowych/miejscowych)

A) W dniu 25 czerwca 2011 r. na stacji Hel o g. 15:35 na rozjeździe nr 14 linii nr 213 Reda-Hel z obszaru IZ Gdynia oraz w dniu 26 czerwca 2011 r. na stacji Hel o g. 18.25 na rozjeździe nr 16 tej samej linii miały miejsce wykołowania składów pustych podczas manewrów. Kierownicy pociągów niewłaściwie ułożyli drogę przebiegu – nie sprawdzili prawidłowości ułożenia drogi przebiegu poprzez niedopatrzenie pełnego nastawienia i zamknięcia rozjazdów w II i III fazie działania zamknięcia nastawczego, a następnie zezwolili na jazdę składów manewrowych po niewłaściwie ułożonej drodze przebiegu.

Spółka wykonała zalecenia komisji kolejowych, w tym: odsunęła kierowników pociągów od wykonywania czynności właściwych dla tej funkcji i skierowała ich na egzamin weryfikacyjny. Ponadto Spółka przeprowadziła zalecane szkolenia z zakresu układania dróg przebiegu dla drużyn konduktorskich i wydała w dniu 11 października 2011 r. zalecany przez komisję Biuletyn informacyjny.

B) W dniu 28 listopada 2011 r. o g. 23.14 nastąpiło zdarzenie kat. B 03 polegające na wykołowaniu drugiego wózka trzeciego wagonu i obydwu wózków czwartego wagonu podczas jazdy manewrowej na stacji Lublin. Bezpośrednią przyczyną zdarzenia było prowadzenie składu manewrowego na zasadzie jazdy widełkowej przy połowicznym położeniu wszystkich zwrotnic. Przyczyną pierwotną zdarzenia była niedokładne sprawdzenie przez manewrowego stanu zamknięcia zwrotniczego rozjazdu 271ab, a przyczyną pośrednią było nastawianie drogi przebiegu z dużym wyprzedzeniem przed realizowaną jazdą manewrową. Spółka zrealizowała kierowane pod jej adresem zalecenia: przeprowadzenia na najbliższych pouczeniach okresowych przeszkolenia drużyn manewrowych z zakresu prawidłowego nastawiania drogi przebiegu dla jazd manewrowych oraz ich sprawdzenia; dokonania wspólnie z IZ Lublin PKP PLK S.A. dodatkowego przeglądu rozjazdów nastawianych ręcznie pod względem siły przekładania tych rozjazdów oraz uregulowała wspólnie z IZ Lublin obieg informacji oraz sposób odpisywania usterek w rozjazdach i torze zgłaszanych przez drużyny manewrowe.

C) W dniu 11 września 2011 r. o g. 17:09 nastąpiło zdarzenie kat. B 04 polegające na starciu składu manewrowego ciągniętego lokomotywą SM42-272 z lokomotywą EP-7-1047 na stacji Białystok. Przyczyną bezpośrednią zdarzenia było niezatrzymanie składu manewrowego przed wskaźnikiem W 17 rozjazdu nr 190 przez ustawiacza i maszynistę oraz kontynuowanie jazdy aż do starcia z lokomotywą EP07-1047. Przyczyną pierwotną było niedokładne omówienie planu pracy manewrowej przez kierownika manewrów z maszynistą, skutkujące niewłaściwym jego zrozumieniem przez maszynistę. Przyczyną

pośrednią była niewłaściwa obserwacja drogi przebiegu przez maszynistę lokomotywy manewrowej SM-42-272 i przez ustawiacza. Zakład Centralny Spółki zrealizował zalecenia komisji: sporządziła regulamin pracy boczniczy I grupy torów postojowych stacji Białystok; omówił na pouczeniach okresowych z kierującymi pojazdami trakcyjnymi ich obowiązki podczas wykonywania jazdy manewrowej; przeprowadził wspólnie z Przewozami Regionalnymi i PKP PLK S.A. kontrole (6) po jednej w miesiącach luty-lipiec 2012 r. z zakresu organizacji pracy manewrowej na styku boczniczy i okręgu nastawczego B18.

(dowód: akta kontroli str. 8, 9, 1034, 1095-1123, 1124-1134, 1135-1145)

Ustalono
nieprawidłowość

Ocena cząstkowa

W działalności Spółki w zakresie prowadzenia dokumentacji zdarzeń kolejowych oraz realizacji zaleceń formułowanych przez komisje powołane do zbadania ich przebiegu nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie prowadzenia dokumentacji zdarzeń zaistniałych z udziałem taboru lub personelu Spółki oraz realizacji zaleceń komisji powołanych do badania przebiegu tych zdarzeń.

3.3) Wskaźniki wypadkowości i liczba wypadków

Opis stanu
faktycznego

Według ewidencji zdarzeń zaistniałych na infrastrukturze PKP PLKS S.A., z udziałem i bez udziału taboru Spółki, prowadzonej przez Wydział Bezpieczeństwa (BTO4) Biura Przewozów Spółki, wskaźniki wypadkowości w latach 2007-2012 (I półrocze) kształtowały się następująco:

a) bez udziału taboru Spółki:

	2007	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Zdarzenia razem	21	76	296	269	221	117
Poważne wypadki	7	23	24	25	18	42
Wypadki	3	31	155	143	119	29
Incydenty	11	22	117	101	84	46
Wsk. wypadkowości ogólny (zdarzenia/mln pockm)	1,13	3,42	5,75	5,61	4,91	5,39
Wsk. poważnych wyp. (pow. wypadki/mln pockm)	0,38	1,04	0,47	0,52	0,40	1,93
Wskaźnik wypadków (wypadki/mln pockm)	0,16	1,40	3,01	2,98	2,65	1,34
Wskaźnik incydentów (incydenty/mln pockm)	0,59	0,99	2,27	2,11	1,87	2,12

b) z udziałem taboru Spółki:

	2007	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Zdarzenia razem	54	22	24	18	18	6
Poważne wypadki	0	0	0	0	1	0
Wypadki	0	1	4	1	7	0
Incydenty	54	21	20	17	10	6
Wsk. wypadkowości ogólny (zdarzenia/mln pockm)	2,90	0,99	0,47	0,38	0,40	0,28
Wsk. poważnych wyp. (pow. wypadki/mln pockm)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00
Wskaźnik wypadków (wypadki/mln pockm)	0,00	0,05	0,08	0,02	0,16	0,00
Wskaźnik incydentów (incydenty/mln pockm)	2,90	0,95	0,39	0,35	0,22	0,28

Spółka wyznaczała w okresie objętym kontrolą jej pracowników do prac w komisji kolejowej prowadzącej postępowanie we sprawie zdarzeń kolejowych. W dniu 13 lipca 2012 r. Wydział Bezpieczeństwa przesłał zastępcy przewodniczącego PKBWK zaktualizowany wykaz osób powołanych do udziału w pracach komisji kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 3, 4, 14-16, 117, 118-136)

Ustalono
nieprawidłowość

Ocena cząstkowa

W działalności Spółki w zakresie realizacji zadań związanych z ustalaniem wskaźników wypadkowości oraz wyznaczaniem osób do udziału w pracach komisji kolejowych prowadzących postępowania w sprawie zdarzeń nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w powyższym zakresie.

3.4) Raportowanie stanu bezpieczeństwa

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z postanowieniami art. 17a pkt 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają do końca drugiego kwartału, Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy, w których powinny być zawarte informacje dotyczące (m.in.) wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz wykonanie planów bezpieczeństwa.

W okresie objętym kontrolą, Spółka realizowała powyższe postanowienia ustawy o transporcie kolejowym na podstawie wytycznych przekazanych przez Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa UTK.

(dowód: akta kontroli str.: 2000-2009)

Stwierdzono, że „Raport w sprawie bezpieczeństwa za 2010 r.” został przekazany Prezesowi UTK w dniu 27 czerwca 2011 r. (pismo: IC 3.2.5. – 070 – 9/11), a „Raport w sprawie bezpieczeństwa za 2011 r.” w dniu 28 czerwca 2012 r. (pismo: BTO – 070 – 12/12). Oba opracowania przekazano w wersji tradycyjnej (pisemnej) i na płycie CD.

W „Raportach ...” zamieszczono (w układzie zgodnym z wytycznymi UTK) przekrojowe informacje na temat:

- prowadzonej działalności przewozowej,
- struktury organizacyjnej,
- inicjatyw mających na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa
- stanu technicznego eksploatowanych pojazdów, w tym ich średni wiek
- zaistniałych wypadków (opis i dane statystyczne,
- kosztów poniesionych w wyniku zaistniałych wypadków, poważnych wypadków
- rezultatów zaleceń komisji kolejowych w zakresie bezpieczeństwa,
- nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- kontroli wewnętrznych,
- priorytetów w zakresie bezpieczeństwa (działań mających na celu podniesienie
- ogólnego poziomu bezpieczeństwa w Spółce oraz bezpieczeństwa przewozów realizowanych przez Spółkę).

Raporty opracowali pracownicy Biura Przewozów PKP Intercity S.A. – Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa i Naczelnik Wydziału – Pełnomocnik d.s. SMS.

Załącznikami do „Raportów ...” były zestawienia zawierające wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) oraz „Programy poprawy bezpieczeństwa przewozów PKP Intercity S.A.”⁶.

(dowód: akta kontroli str.: 2010-2050 i 2666-2673)

Podsumowania stanu bezpieczeństwa w 2011 r. dokonano na naradzie zorganizowanej przez Biuro Przewozów Spółki w dniu 25 kwietnia 2012 r.

(dowód: akta kontroli str.: 2494-2536)

Ustalone
nieprawdło
wości

Wyniki kontroli nie wykazały nieprawidłowości w zakresie przestrzegania postanowień art. 17a pkt 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym. Z ustaleń kontroli wynika ponadto, że odpowiedzialne regulaminowo za bezpieczeństwo przewozów (i jego poprawę) komórki organizacyjne Spółki prawidłowo wykonywały swoje obowiązki w celu rzetelnego informowania Prezesa UTK o wykonaniu planów bezpieczeństwa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie wykonywania obowiązków wobec UTK w zakresie ustalonym w art. 17a pkt 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym.

Ocena cząstkowa

4 Prowadzenie pojazdów kolejowych

4.1. Uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych.

⁶ „Programy poprawy bezpieczeństwa przewozów PKP Intercity S.A.” są, stosownie do postanowień par. 4.1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym jednym z podstawowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Opis stanu
faktycznego

W dniu 25 września kontrolujący przeprowadzili w Zakładzie Centralnym kontrolę (wybranych losowo) akt osobowych 15 pracowników zatrudnionych na stanowiskach maszynistów, w tym w pięciu przypadkach wybrano dokumentację pracowników posiadających licencję maszynisty (pozostałe akta osobowe dotyczyły pracowników posiadających „Prawo Kierowania Pojazdem Kolejowym”. Kontrolę akt osobowych prowadzono pod kątem spełnienia warunków formalnych poprzedzających zatrudnienie na stanowisku związanym z prowadzeniem pojazdów kolejowych, tj. warunków określonych w art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁷, oraz warunkami określonymi w aktach wykonawczych do tej ustawy⁸. Stwierdzono, że w objętych kontrolą aktach osobowych znajdowały się dokumenty, wymagane do uzyskania prawa kierowania pojazdami kolejowymi. Były to (m.in.):

- odpisy lub kopie świadectw posiadania wymaganego wykształcenia,
 - potwierdzone orzeczeniem lekarskim i wykonane w podmiotach uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich, badania stwierdzające posiadanie zdolności fizycznej i psychicznej do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty⁹,
 - potwierdzenia o pozytywnie zdanym egzaminie kwalifikacyjnym i zaliczonej jeździe próbnej
 - przyjęta do wiadomości i stosowania karta charakterystyki stanowiska pracy.
- Dokumentacja osobowa osób, które posiadały licencję maszynisty, zawierała ponadto świadectwo zdania egzaminu maszynisty po odbyciu szkolenia w uprawnionym do szkolenia i egzaminowania Ośrodku Szkolenia, kopia dowodu osobistego oraz oświadczenie o niekaralności za przestępstwa popełnione umyślnie.

(dowód: akta kontroli str. 2351-2415)

Ustalone
nieprawidłowości

Wyniki kontroli nie wykazały nieprawidłowości w zakresie spełniania wymogów formalnych przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych określonych w art. 22 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie ocenia działalność Spółki w zakresie spełnienia warunków formalnych przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych określonych w ustawie o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 18 lutego 2011 r. o licencji maszynisty.

4.2. Realizacja procesu szkolenia w Spółce

Opis stanu
faktycznego

W Spółce w latach 2005-I poł. 2012 r. liczba personelu zajmującego się szkoleniem kształtowała się następująco (na koniec roku/średniorocznie)

Personel	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I poł. 2012
Instruktor wagonowy	0/0	1/0	1/1	4/2	4/4	4/4	4/4	5/5
Instruktor ruchowy	0/0	1/1	1/1	3/3	3/3	4/4	4/4	6/6
Instruktor handlowy	1/1	4/4	4/4	7/7	6/6	6/6	7/7	16/16
Instruktor trakcyjny (instruktor maszynista)	0/0	0/0	0/0	16/16	20/20	24/24	23/23	25/25

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 22-23)

Działalność szkoleniową dotyczącą pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, regulują postanowienia rozporządzeń Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. i z dnia 18 lutego 2011 r. W ww. rozporządzeniach zapisano, że warunkiem dopuszczenia pracowników do wykonywania czynności na danym stanowisku pracy jest uzyskanie przez nich autoryzacji oraz, że pracodawca nie rzadziej niż raz na 4 lata organizuje dla

⁷ Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 – tekst jednolity.

⁸ W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r. Nr 212, poz. 2152) i w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. z 2011 r. Nr. 59, poz. 301).

⁹ Uprawnienia do wydawania orzeczeń lekarskich, oraz szkolenia i egzaminowania stwierdzono na podstawie list podmiotów uprawnionych znajdujących się na stronie internetowej UTK.

pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Stwierdzono, że w Zakładzie Centralnym Spółki prowadzone były imienne rejestry odbytych szkoleń i egzaminów. Na podstawie przeglądu rejestrów, prowadzonych dla 10 (wybranych losowo) maszynistów ustalono, że odnotowywano w nich dane o zakresie podlegającym szkoleniu i egzaminowaniu oraz uzyskany wynik (dodatni lub ujemny).

(dowód: akta kontroli str.: 2416-2493 i 2895-2999, 2999A-M, 3105-3216)

W celu dostosowania obowiązujących procedur wewnętrznych dotyczących zasad szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego w lipcu 2011 r. Spółka przekazała do Urzędu Transportu Kolejowego nową wersję Instrukcji I-CB zawierającą zmiany wprowadzone m.in. rozporządzeniami Ministra Infrastruktury: z dnia 18 lutego w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. nr 54, poz. 301), z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. nr 66, poz. 346), z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. nr 66, poz. 347), z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. nr 66, poz. 349). W dniu 2 października 2012 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, Decyzją nr DBK-500-22/12 zaakceptował regulacje wewnętrzne pod nazwą „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników „PKP Intercity” S.A. IC-B i stwierdził wygaśnięcie decyzji nr TTN-500-223/10 z dnia 28 października 2010 r. akceptującej regulacje wewnętrzne pod nazwą „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników „PKP Intercity” S.A. IC-B”.

(dowód: akta kontroli str.3217-3420)

Pouczenia okresowe i dodatkowe dla pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w 2011 r. i I połowie 2012 r. zatrudnionych w Spółce „PKP Intercity” S.A. odbywały się zgodnie z zatwierdzonymi rocznymi planami pouczeń okresowych, a tematyka oraz zakres prowadzonych pouczeń okresowych były zgodne z zatwierdzonymi i obowiązującymi w Spółce ramowymi programami pouczeń okresowych. Analiza Dzienników pouczeń okresowych na rok 2011 i 2012 oraz wykazów pracowników podlegających pouczeniom okresowym dla maszynistów i pomocników maszynisty zatrudnionych w Zakładzie Centralnym Sekcja Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych „PKP Intercity” S.A. za rok 2011 i I półrocze 2012 r. wykazały, że wszyscy pracownicy zatrudnieni na ww. stanowiskach zostali przeszkoleni, co każdorazowo potwierdzane było podpisem osoby prowadzącej szkolenie.

(dowód: akta kontroli str. 3018-3072, 3387-3504)

W dniu 17 lutego 2012 roku Spółka „PKP Intercity” S.A. została wpisana na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwa maszynisty pod numerem 02/12, co zostało potwierdzone zaświadczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-5441-02/12 z dnia 22 lutego 2012 r. Program szkolenia na licencję maszynisty realizowany w Spółce „PKP Intercity” S.A. został zatwierdzony Decyzją Prezesa UTK nr DBK-5424-02/12 z dnia 3 kwietnia 2012 r., a Ramowy Program szkolenia na Świadectwo Maszynisty realizowany w Spółce został zatwierdzony Uchwałą Zarządu Spółki „PKP Intercity” S.A. Nr 392/2012 z dnia 11 maja 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 3505-3553)

W sprawie ustanowienia i podania do publicznej wiadomości procedury wydawania świadectwa maszynisty, Naczelnik Wydziału Organizacyjnego Biura Spraw Pracowniczych wyjaśnił, że „Procedury, o których mowa w art. 22b ust 4 ustawy o transporcie kolejowym

zostały opracowane przez Biuro Spraw Pracowniczych i włączone do projektu Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników „PKP Intercity” S.A. IC – B oraz do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w części dotyczącej procedur związanych z personelem, które następnie zostały zgłoszone do UTK. W dniu 2 października 2012 roku została wydana przez UTK Decyzja Nr DBK – 500 – 22/12 akceptująca Instrukcję IC – B i w związku z tym w dniu 11 października zostanie przedstawiona Zarządowi IC uchwała w sprawie przyjęcia do stosowania w Spółce w/w instrukcji. Po przyjęciu do stosowania Instrukcji IC – B zostanie ona opublikowana w intranecie, a także przekazana do jednostek organizacyjnych Spółki.” Ponadto Naczelnik Wydziału Organizacyjnego Biura Spraw Pracowniczych wyjaśnił, „że do tej pory nie zostały wydane pracownikom IC żadne świadectwa maszynisty.”.

(dowód: akta kontroli str. 3554-3555)

Zaktualizowane Procedury SMS wpłynęły do Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 2 sierpnia 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 3556-3583)

Spółka nie posiadała własnych ośrodków szkolenia maszynistów. Zgodnie z wyjaśnieniem Pani Dyrektor Biura Spraw Osobowych Spółka nie przeprowadzała też szkoleń dla podmiotów zewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 3388)

Ustalone
nieprawidłowości

Wyniki przeprowadzonej kontroli nie wykazały nieprawidłowości przy realizacji zadań obejmujących proces szkolenia pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Ocena częściowa

NIK pozytywnie ocenia formę i sposób dokumentowania działalności szkoleniowej przez Spółkę PKP Intercity S.A.

4.3. Obsługa tras kolejowych

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z postanowieniami §15 ust 3 jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h.

Na podstawie analizy 4 linii kolejowych obsługiwanych przez Zakład Centralny PKP Intercity S.A., na odcinkach których prędkość rozkładowa wynosiła powyżej 130 km/h ustalono, że w okresie 2011 – I połowa 2012 r. wystąpiło łącznie 68 przypadków jazdy w jednoosobowym składzie drużyny trakcyjnej.

Analiza dziewięciu taśm prędkościomierzy pociągów, obsługiwanych przez Zakład Centralny, prowadzonych w jednoosobowej obsłudze trakcyjnej na odcinkach gdzie prędkość maksymalna wynosiła powyżej 130 km/h wykazała, że prędkość przejazdu tych pociągów została ograniczona do 130 km/h.

(dowód: akta kontroli str. 1416-1423, 1913-1915, 3586-3664)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

NIK pozytywnie ocenia działalność w badanym obszarze.

4.4. Dokumentowanie pracy pracowników drużyn trakcyjnych.

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z postanowieniami §3 ust 1 Instrukcji Bt-1 Maszynista powinien znać i stosować się do przepisów i ogłoszeń, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony w zakładzie.

W Spółce „Intercity” S.A. obowiązek zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami, poleceniami i decyzjami potwierdzony jest wpisem w „Książce pokwitowań przyjętych do wiadomości zarządzeń przez drużyny trakcyjne” – druk Mt – 570. Analiza zapisów zawartych w „Książce pokwitowań przyjętych do wiadomości zarządzeń przez drużyny trakcyjne” Zakładu Centralnego, Sekcji Przewozów i Eksploatacji Białostok wykazała, że maszyniści

każdorazowo przyjęcie do wiadomości ogłoszeń, poleceń i decyzji potwierdzali własnoręcznym podpisem, wskazując jednocześnie datę przyjęcia ich do wiadomości.

(dowód: akta kontroli str. 1416-1423 i 3005-3017)

Zgodnie z postanowieniami §4 ust 6 Instrukcji Bt-1, maszynista podczas pracy obowiązany jest posiadać legitymację pracownika lub inny dokument tożsamości, prawo kierowania pojazdem kolejowym wydane przez pracodawcę, aktualną kartę znajomości szlaku, zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy pozostający w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wypełnioną kartę pracy drużyny trakcyjnej Mt-514, aktualny rozkład jazdy z dodatkami – niezbędne do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku, wymagane upoważnienie.

W przedmiotowej kwestii, Naczelnik Działu Eksploatacji i Napraw Pojazdów Trakcyjnych wyjaśnił, m.in., że: *„Fakt posiadania przez maszynistę wymienionych podczas pełnienia obowiązków służbowych nie jest udokumentowany. Nadzór nad wywiązywaniem się pracowników drużyn trakcyjnych z obowiązków posiadania dokumentów sprawują: Dyspozytorzy Sekcji – przed zatrudnieniem pracownika do pracy, Maszyniści Instruktorzy – podczas kontroli dyscypliny pracy oraz jazd kontrolnych, Kierownictwo Sekcji oraz Zakładu – podczas planowej i doraźnej kontroli dyscypliny pracy. (...) W okresie styczeń 2011 – czerwiec 2012 roku podczas jazd próbnych oraz kontroli nie stwierdzono przypadków rażącego zaniedbania obowiązków służbowych przez pracowników drużyn trakcyjnych, które skutkowałyby odsunięciem maszynisty od pełnienia obowiązków i skierowaniem go na egzamin weryfikacyjny.”*

(dowód: akta kontroli str. 1416-1423)

Analiza (losowo wybranych) 15 protokołów z jazdy kontrolno-instruktarzowej, 5 protokołów z kontroli planowej zespołu drużyn trakcyjnych, 4 sprawozdań z przeprowadzonej kontroli dziennej przeprowadzonych w ramach „Programu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa przewozów w 2012 r.” oraz protokołu z jazdy próbnej wykazała, że dokumentacja służbowa (poza dwoma przypadkami braku zezwoleń wstępu na obszar kolejowy PLK), zapisy w książce pokładowej i wyposażenie były kompletne. Urządzenia czujności, radiolączności, „radio-stop” były sprawne i zaplombowane, a praca drużyny trakcyjnej podczas obsługi pociągu była prawidłowa. Pojazdy trakcyjne posiadały aktualne przeglądy PO i PK.

[Dowód: akta kontroli str. 1847-1851, 1897-1912 i 1964-1968]

Zgodnie z postanowieniami §5 ust 2 Instrukcji Bt-1 nadzór w zakresie pracy maszynisty w zmianie roboczej sprawują dyspozytorzy określani w regulaminach organizacyjnych zakładów. Do obowiązków dyspozytora należy m.in. sprawdzenie czy drużyna trakcyjna spełnia wszystkie wymogi niezbędne do jego zatrudnienia, jej stan psychofizyczny oraz wydanie odpowiednich kart pracy Mt-514. Po zakończonej pracy dyspozytor przyjmuje od maszynisty odpowiednio wypełnione Karty pracy, sprawdza czy dołączone są inne wymagane dokumenty (taśma prędkościomierza, raport z jazdy itp.)

Kontrola wykazała, że do dnia 01.10.2012 r. w Sekcji Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w Warszawie nie prowadzono Rejestru pobranych kart pracy, co było naruszeniem postanowień Regulaminu pracy dla pracowników „PKP Intercity” S.A. Zakład Centralny.

W sprawie nadzoru nad pracą maszynisty, Naczelnik Działu Eksploatacji i Napraw Pojazdów Trakcyjnych wyjaśnił, że: *„Udokumentowaniem zatrudnienia maszynisty do pracy jest wpis nazwiska maszynisty w „Książce wejścia i wyjścia pojazdów trakcyjnych” oraz wydanie Karty pracy drużyn trakcyjnych z odpowiednim potwierdzeniem tego faktu w Rejestrze pobranych kart pracy drużyn trakcyjnych, zgodnie z załącznikiem nr 8 do Regulaminu pracy pracowników „PKP Intercity” S.A. Zakład Centralny. W kontrolowanym okresie Sekcja Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w Warszawie nie prowadziła Rejestru*

pobranych kart pracy, co było zaniedbaniem służbowym ówczesnego Naczelnika Sekcji, wobec którego wyciągnięto konsekwencje służbowe – rozwiązane umowę o pracę.”

(dowód: akta kontroli str. 1416-1423, 3694-3696 i 1752-1846 i 1416-1423 i 3713-3715)

Analiza 10 (losowo wybranych) książek pokładowych pojazdu z napędem wykazała, że zgodnie z zapisami §8 ust 7 Instrukcji, maszyniści odnotowywali w książkach pokładowych fakt: przyjęcia lokomotywy wpisując czytelnie datę, miejsce, godzinę oraz nazwisko i numer statystyczny maszynisty, sprawdzenie radiołączności, radio-stopu, stanu urządzeń oraz stanu plomb oraz działania hamulców.

(dowód: akta kontroli str. 1462-1752 i 3584-3585)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na braku prowadzenia w Sekcji Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w Warszawie Rejestru pobranych kart pracy, czym naruszono postanowienia Regulaminu pracy dla pracowników „PKP Intercity” S.A. Zakład Centralny.

Ocena częściowa

NIK pozytywnie ocenia przestrzeganie wewnętrznych instrukcji, mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

4.5. Nabywanie i utrata znajomości szlaku.

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z postanowieniami §7 Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 w PKP Intercity S.A. przyjętej uchwałą Zarządu Spółki nr 949/2009 z dnia 2 września 2009 r. Maszynista nabywa znajomość odcinka linii kolejowej (szlaku) po dokonaniu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzonego, z czego dwie należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem (pkt 3). Znajomość odcinka linii kolejowej (szlaku) zatracą się po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej (pkt 4).

Analiza Rejestrów poznanych szlaków przez pracownika drużyn trakcyjnych oraz wykazów poznania szlaku przez maszynistę pracowników Zakładu Centralnego PKP Intercity S.A. wykazała, że maszyniści prawidłowo tj. zgodnie z obowiązującymi przepisami instrukcji Bt-1 nabyli znajomość szlaku.

Naczelnik Działu Eksploatacji i Napraw Pojazdów Trakcyjnych Zakładu Centralnego poinformował kontrolujących, że w *okresie styczeń 2011 roku – czerwiec 2012 roku nie wystąpiły przypadki prowadzenia pociągu przez drużynę trakcyjną bez znajomości szlaku.*

(dowód: akta kontroli str. 1416-1423, 3712)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

NIK ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

4.6. Świadczenie przez pracowników drużyn trakcyjnych pracy u innych przewoźników

Opis stanu
faktycznego

Pomimo braku ustawowego wymogu składania oświadczeń przez pracowników drużyn trakcyjnych o niewykonywaniu pracy maszynisty u innego przewoźnika, Spółka podjęła działania zmierzające do opracowania oświadczenia i zobowiązania pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów trakcyjnych do złożenia przedmiotowych oświadczeń. Treść oświadczenia przesłanego Dyrektorem Zakładów, została opracowana na wzór oświadczenia składanego przez kierowców (zgodnie z przepisami ustawy o czasie pracy kierowców).

Analiza złożonych oświadczeń w Zakładach Centralnym, Północnym, Zachodnim, Południowym PKP Intercity wykazała, że: na 1165 maszynistów zatrudnionych w Zakładach, 223 odmówiło złożenia oświadczeń lub nie złożyło oświadczeń z powodu

nieobecności, 21 maszynistów złożyło oświadczenie o wykonywaniu pracy u innego przewoźnika, w tym 20 maszynistów w Zakładzie Zachodnim.

(dowód: akta kontroli str. 1956-1962, 3665)

W sprawie podjętych działań w stosunku do pracowników, którzy złożyli oświadczenia o wykonywaniu pracy maszynisty u innego pracodawcy, Pan Zbigniew Kryś, Dyrektor Zakładu Zachodniego „PKP Intercity” S.A. wyjaśnił, m.in. że: „Stan psychofizyczny maszynisty każdorazowo ocenia dyspozytor, który przed dopuszczeniem pracownika do pracy przeprowadza obowiązkowe badanie trzeźwości. W Zakładzie Zachodnim nie ma przypadku rozpoczęcia przez maszynistę pracy na szlaku bez uprzedniego zgłoszenia się pracownika do dyspozytora. Pracodawca po zapoznaniu się z oświadczeniem pracownika, że wykonuje pracę maszynisty u innego pracodawcy zobowiąże maszynistów poprzez uzyskanie od niego oświadczenia na piśmie, że stawia się do pracy w odpowiednim stanie psychofizycznym, a w szczególności po wykorzystaniu przysługującego mu zgodnie z przepisami, prawa do odpoczynku dobowego”

(dowód: akta kontroli str. 3687-3689)

Na problem świadczenia pracy u innych pracodawców przez maszynistów zwróciło również uwagę Biuro Audytu i Kontroli, które po kontroli „Ekonomika zatrudnienia oraz fluktuacja kadr w Sekcji Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w Gdyni – Grabówku w zaleceniach pokontrolnych zarekomendowało m.in. wprowadzenie Dziennika zapisu drużyn trakcyjnych w którym pracownicy przestępujący do pełnienia dyżuru potwierdzaliby zdolność psychofizyczną do pełnienia dyżuru oraz pobranie karty MT-514, a także wprowadzenie formalnego wymogu złożenia przez maszynistę oświadczenia o wykonywaniu pracy dla innego pracodawcy wraz z przedstawieniem uwierzytelnionego Harmonogramu pracy.

(dowód: akta kontroli str. 3666-3686, 3689-3699)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

NIK ocenia pozytywnie działalność w badanym Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podjęte przez Spółkę działania związane z wdrożeniem mechanizmów kontrolnych zapewniających nadzór nad pracownikami drużyn trakcyjnych w zakresie świadczenia pracy u innych przewoźników pomimo braku regulacji prawnych w tym zakresie.

5 Czynności audytowe i kontrolne

5.1. Stosownie do postanowień par.4 pkt 9 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym¹⁰, elementem systemu zarządzania bezpieczeństwem są „*obowiązujące w przedsiębiorstwie postanowienia o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów i kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania (...)*”.

Zadania kontrolne obejmujące stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego i podróży wyznaczone były w rozdziałach 5.7 i 5.8 dokumentu p.n. „Księga systemu zarządzania bezpieczeństwem w PKP Intercity S.A.” (SMS).

Niezależnie od uregulowań zapisanych w SMS, w Regulaminie Organizacyjnym „PKP Intercity S.A.” z dnia 28 lipca 2011 r., w strukturze organizacyjnej Centrali Spółki, wyodrębniona była komórka organizacyjna p.n. Biuro Audytu i Kontroli (BBK). Do regulaminowych obowiązków BBK należało przeprowadzanie audytów zgodnie z rocznym harmonogramem, przeprowadzanie kontroli na podstawie wniosków Prezesa i Członków Zarządu, przeprowadzanie niezapowiedzianych kontroli, opracowywanie raportów z kontroli i wniosków pokontrolnych oraz monitorowanie ich wdrażania i raportowanie efektywności kontroli. Biuro to realizowało kontrole obejmujące również zagadnienia bezpieczeństwa

¹⁰ Dz. U. Nr 60, poz. 407 ze zm.

ruchu kolejowego (np. kontrole czasu pracy maszynistów, prawidłowość realizacji zadań przez drużyny konduktorskie i kierowników pociągów).

Realizację działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i podróży wyznaczono w Spółce ponadto komórce organizacyjnej p.n. Biuro Przewozów (BTO) oraz w Biurze Taboru (BTT) – Wydziałowi Kontroli Pojazdów. Do regulaminowych zadań BTO należało (m.in.) wdrażanie i doskonalenie SMS, oraz zbieranie i przekazywanie do Urzędu Transportu Kolejowego informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa, a do zadań Biura Taboru (m.in.) – kontrolowanie i sprawowanie nadzoru nad stanem technicznym taboru.

W działających w strukturze Spółki czterech Zakładach PKP Intercity S.A., zadania kontrolne (w tym dotyczące kontroli bezpieczeństwa ruchu kolejowego) przypisano samodzielnym stanowiskom pracy do spraw zarządzania bezpieczeństwem, a w Zakładzie Centralnym również komórce organizacyjnej o nazwie „Samodzielne stanowisko pracy ds. kontroli”, realizującej regulaminowe zadania z zakresu kontroli: wagonów, trakcji i ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 872-986)

5.2. Zadania audytowe i kontrolne BBK realizowało na podstawie Planu audytu i kontroli a zbiorcze wyniki działalności przedstawiało w rocznym Sprawozdaniu/ Raporcie z działalności BBK. Kontrolujący zapoznali się z Planem audytu i kontroli na 2012 r. zatwierdzonym przez Prezesa Zarządu Spółki i Sprawozdaniem (z zadań kontrolnych) za rok 2011 – podpisanym przez Dyrektora BBK.

W Planie audytu i kontroli wskazano, że: (...) Zadania audytowe zostały określone w oparciu o wynik analizy ryzyka sporządzonej na potrzeby Planu na lata 2010-2012 (...), a zadania kontrolne wybrano na podstawie dotychczasowego doświadczenia pracowników BBK w zakresie najczęściej powtarzających się nieprawidłowości w działalności Spółki przy jednoczesnym wykorzystaniu wniosków i sugestii kierownictwa i komórek organizacyjnych Spółki.

Planowanymi na rok 2012 tematami audytu i kontroli, pozostającymi w związku z bezpieczeństwem ruchu i podróży, było w przypadku audytu zadanie kontrolne p.n. „System utrzymania eksploatacyjnego taboru trakcyjnego w PKP Intercity S.A.” natomiast tematem kontroli było „Przestrzeganie przepisów Kodeksu Pracy w PKP Intercity S.A.”

(dowód: akta kontroli str. 2148-2155)

Zgodnie z danymi Sprawozdania z działalności BBK w 2011 r., Biuro...w 2011 r. zakończyło 27 kontroli wewnętrznych. Z punktu widzenia stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i pasażerów, w 2011 r. kontrolami objęto: „Badania lekarskie pracowników w PKP Intercity S.A.”, „Gospodarkę drużynami trakcyjnymi w Zakładzie Zachodnim PKP Intercity S.A.”, oraz „Gospodarkę zasobami ludzkimi w Zakładzie Północnym PKP Intercity S.A.”.

(dowód: akta kontroli str.2156-2164)

5.3. W Raportach z kontroli realizowanych przez BBK zawarte były ustalenia (opis stanu faktycznego) i zalecenia pokontrolne wskazujące na potrzebę wyeliminowania nieprawidłowości, w tym wyciągnięcia konsekwencji wobec pracowników odpowiedzialnych za ich postanie. Raporty z kontroli przekazywane były Zarządowi Spółki oraz kierownikom komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za objęty kontrolą obszar działalności.

Kontrolujący zapoznali się z treścią materiałów pokontrolnych (Raportów z kontroli i korespondencji związanej z wynikami kontroli) z kontroli p.t. „Gospodarka zasobami ludzkimi” przeprowadzonych w latach 2011 i 2012, w Zakładzie Zachodnim i zakładzie Północnym PKP Intercity S.A. w zakresie dotyczącym drużyn trakcyjnych (maszynistów) i eksploatacji pojazdów trakcyjnych oraz kontroli p.t. „Badania lekarskie pracowników PKP Intercity S.A.”.

Kontrolerzy BBK w przypadku kontroli gospodarowania zasobami ludzkimi stwierdzali następujące błędy:

- rozbieżności w dokumentacji polegające na niezgodności zapisów w kartach ewidencji czasu pracy z faktycznie wykonanymi dyżurami przez pracowników drużyn trakcyjnych,
- niewłaściwe konstruowanie harmonogramów pracy przejawiające się (m.in.) planowaniem dyżurów typu Rezerwa i Dyspozycja przy braku obsady wszystkich zadań przeznaczonych do realizacji,

- nieprawidłowości w realizacji harmonogramów pracy polegające (m.in.) na zatrudnianiu pracowników w trzecie i kolejne następujące po sobie niedziele.

W I kw. 2011 r. kontrolerzy BBK w ramach planowanej kontroli, której tematem były badania lekarskie pracowników PKP Intercity S.A. skontrolowali 1364 zaświadczenia o okresowych badaniach lekarskich pracowników w Zakładach Spółki (17,5% stanu zatrudnionych). W Raporcie z kontroli kontrolerzy odnotowali następujące przypadki nieprawidłowości:

- wykonywanie obowiązków służbowych bez ważnych badań lekarskich,
- zaświadczenie lekarskie bez ważnego stempla Kolejowego Zakładu Opieki Lekarskiej,
- wykonanie badania w prywatnym gabinecie lekarskim.

Ujawnione przez kontrolerów BBK nieprawidłowości (różnego rodzaju) w zakresie badań lekarskich dotyczyły 60 pracowników, w tym czterech maszynistów pojazdów trakcyjnych, którzy jak wynika z ustaleń kontroli, w kilkudniowym okresie braku ważnych badań lekarskich nie wykonywali pracy jako maszynista.

(dowód: akta kontroli str.: 2165 - 2350)

5.4. Zgodnie z danymi zamieszczonymi w rocznych „Raportach w sprawie bezpieczeństwa... w 2011 r.”, kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Spółce prowadzone były nie tylko przez funkcyjnych pracowników komórek organizacyjnych wyznaczonych w Regulaminie... do wykonywania zadań kontrolnych, ale też wykonywane były przez: dyrektorów Biur i Zakładów, pracownicy Wydziału Bezpieczeństwa, naczelnicy sekcji oraz zespoły powoływane z polecenia kierownictwa Spółki. W części „Raportu...” zawierającej opis kontroli wewnętrznych w zakresie bezpieczeństwa informowano Prezesa UTK, że: „(...) Kontrole wewnętrzne były realizowane na podstawie „Programu poprawy bezpieczeństwa przewozów PKP Intercity S.A. na rok 2011” oraz ustalonych planów kontroli, których najważniejszym celem było: sprawdzenie wykonywania pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami, kontrola trzeźwości pracowników oraz stanu technicznego pojazdów kolejowych. W dokumencie tym podano, że ogółem w roku 2011 przeprowadzono w PKP Intercity 5072 kontrole w zakresie bezpieczeństwa wobec 4563 planowanych.

(dowód: akta kontroli str.: 2048 i 3716-3720)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki nie stwierdzono nieprawidłowości w odniesieniu do formalnego uregulowania działalności dotyczącej funkcjonowania audytu i kontroli wewnętrznej jak też w odniesieniu do planowania i realizacji zadań kontrolnych i wykorzystania ustaleń kontroli.

Ocena cząstkowa

NIK ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie organizacji, funkcjonowania i realizacji zadań w obszarze kontrolowania systemu bezpieczeństwa na różnych szczeblach

6.Rejestrowanie parametrów jazdy

Opis stanu
faktycznego

Kontrolę parametrów pracy lokomotyw przeprowadził powołany przez NIK biegły. Badaniom poddano 25 losowo wybranych taśm rejestratorów i stwierdzono, że w czterech przypadkach rejestratory wykazały przekroczenie prędkości rozkładowej. Dotyczyło to:

- pociągu nr 56100/1 relacji Gdynia-Wrocław w dniu 29 czerwca 2012 r., a przekroczenie prędkości rejestrator wykazał na odcinku Poznań Główny – Kościan przekroczenie prędkości RJ 60 km/h w 2 przypadkach o 2 km/h i Kościan – Leszno przekroczenie prędkości RJ 50 km/h o 7 km/h,
- pociągu nr 31106/7 relacji Kraków –Warszawa w dniu 11 czerwca 2012 r. – przekroczenie o 10 km/h na odcinku Jędrzejów-Kielce,
- pociągu nr 25102/3 relacji warszawa- Bydgoszcz w dniu 29 czerwca 2012 r. – przekroczenie prędkości zarejestrowano pięciokrotnie (na odcinkach Warszawa Sochaczew, Kutno - Włocławek, Toruń – Solec (dwukrotnie), Solec – Bydgoszcz,
- pociągu nr 38100 relacji Przemyśl – Rzeszów w dniu 29 czerwca 2012 r. – przekroczenie prędkości o 10 km/h odnotowano na odcinku Bochnia- Kraków.

Na 18 taśmach rejestratorów stwierdzono ponadto następujące nieprawidłowości:

- brak ustalenia hamowania kontrolnego,

- brak częściowej rejestracji parametru użycia hamulca,
 - brak częściowej rejestracji urządzeń czujności maszynisty,
 - brak częściowej rejestracji wzrostu ciśnienia w cylindrach hamulcowych.
- (dowód: akta kontroli str.: 3743-3823)

Ustalono
nieprawidłowości

Odnotowane przez rejestratory parametrów jazdy zjawiska wskazują (przy przekroczeniach prędkości) na nieprzestrzeganie przez obsługę lokomotyw obowiązujących przepisów, w pozostałych natomiast przypadkach, w ocenie biegłego, nieprawidłowości mogły być spowodowane wadliwym działaniem rejestratora lub niewłaściwą jakością taśmy.

Ocena cząstkowa

NIK ocenia pozytywnie z nieprawidłowościami działalność Spółki w zakresie przestrzegania dozwolonej prędkości jazdy pociągów oraz dokumentowania parametrów jazdy.

IV. Uwagi i wnioski

Badaniami kontrolnymi objęto okazaną kontrolerom NIK bardzo obszerną dokumentację, liczącą około 4,5 tys. stron, będącą w dyspozycji Centrali Spółki i poszczególnych jej Zakładów. Dokumentacja ta dotyczyła działań Spółki na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym spraw związanych z Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem. W świetle ustaleń kontroli kontrolerów NIK niepokoi nie tyle skala i waga uchybień i nieprawidłowości stwierdzanych w ramach nadzoru wewnętrznego co ich powtarzalność w toku kolejnych badań kontrolnych. Nie zawsze jednak nieprawidłowości te wynikały z zaniedbań w realizacji obowiązków przez podstawowy personel Spółki. W odniesieniu do taboru kolejowego, wpływ na ich występowanie miało bowiem znaczne zaawansowanie wiekowe eksploatowanego taboru – o średniej wieku ok. 27-28 lat, z istotną przewagą taboru starszego, a także relatywnie niska jakość napraw wykonywanych przez zewnętrzne podmioty – mimo starań podejmowanych Spółką w tym przez komisarzy odbiorczych.

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 Kontroli¹¹, wnosi o:

1. Podjęcie działań zmierzających do zakończenia w 2012 r. procesu audytów weryfikacyjnych procedur SMS opracowanych przez Spółkę.
2. Przeprowadzenie w 2013 r. audytów stanowiskowych prawidłowości stosowania Procedur SMS w Biurach i Zakładach Spółki, odpowiedzialnych za realizację zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
3. Rozważenie podjęcia działań zmierzających do niezależnego umocowania Pełnomocnika Zarządu ds. SMS w strukturze organizacyjnej Spółki.
4. Zwrócenie szczególnej uwagi na powtarzające się nieprawidłowości i usterki ujawniane w ramach przeprowadzanych przez Spółkę audytów i kontroli, w celu systematycznego ograniczania skali ich występowania.
5. Podjęcie działań w celu eliminowania nieprawidłowości notowanych przez rejestratory parametrów pracy pojazdów trakcyjnych.

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.

¹¹ Dz. U. z 2012 r., poz.82.

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 14 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 03.12.2012 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontrolerzy
Aleksander Koprowski
Doradca techniczny

Dyrektor
Stanisław Jarosz

Adam Bandosz
Specjalista k.p.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania
wniosków

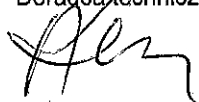
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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 03.12.2012 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontrolerzy
Aleksander Koprowski
Doradca techniczny



Adam Bandosz
Specjalista k.p.



Dyrektor
Stanisław Jaroń



A. W. S. W. S. W. S.

