



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN-4114-01-05/2012
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. Marek Glapa, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr 82457 z dnia 12 lipca 2012 r.
2. Adam Bandosz, specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 82477 z dnia 15 października 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2b)

Jednostka
kontrolowana

PKP Cargo S.A., ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Wojciech Balczun, Prezes Zarządu PKP Cargo S.A. od dnia 27 grudnia 2007 r.

(dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ działalność kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą. Tak sformułowaną ocenę ogólną uzasadniają następujące oceny częściowe.

NIK pozytywnie ocenia kwalifikacje i proces doskonalenia zawodowego pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Ustalono, że pracownicy ci spełniali ustawowe warunki w zakresie kwalifikacji i wymogów zdrowotnych. Proces doskonalenia zawodowego przebiegał zgodnie z regulacjami wewnętrznymi, zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

NIK pozytywnie ocenia wykonywanie przez maszynistów podstawowych obowiązków określonych w Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego (Ct-1). Pracownicy drużyn trakcyjnych obsługujący pojazdy posiadali znajomość warunków technicznych linii lub odcinka linii potwierdzonych w kartach znajomości szlaku, potwierdzali w stosownych dokumentach dokonywanie czynności określonych w ww. instrukcji, jak również posiadali dokumenty niezbędne do prowadzenia pojazdu trakcyjnego.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Za istotny element systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego Izba uznaje wdrożenie przez Spółkę procedury zmierzającej do przeciwdziałania podejmowaniu przez pracowników zespołów drużyn trakcyjnych konkurencyjnej pracy w innych firmach przewozowych.

NIK pozytywnie z nieprawidłowościami ocenia działania Spółki mające na celu utrzymanie sprawności technicznej eksploatowanego taboru kolejowego.

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

Spółka należytą wagę przykładła do zakupów i właściwego utrzymania taboru kolejowego. Przejawiało się to w szerokim zakresie modernizacji wagonów realizowanej w latach 2005 - 2009 (zmodernizowano 3412 wagonów), zakupów wagonów w latach 2005 - 2011 (zakupiono 3281 wagonów), jak również zwiększonych nakładów finansowych na jego utrzymanie. W efekcie tych działań nastąpił spadek awaryjności i liczby napraw bieżących wagonów kolejowych. NIK zwraca jednak uwagę na konieczność kontynuowania działań w zakresie eliminowania przypadków wpływu stanu technicznego wagonów na liczbę wypadków kolejowych. Wprawdzie zmniejszono ich liczbę w I połowie 2012 r. w stosunku do I połowy 2011 r. z 18 do 4, jednakże w latach 2005 - 2011 następował stały wzrost w tym zakresie. Zanotowano również spadek liczby napraw bieżących lokomotyw.

NIK zwraca uwagę na niekorzystną tendencję wzrostu defektów pojazdów trakcyjnych jaką odnotowywano od 2009 r. W ocenie NIK, jedną z istotnych przyczyn tego stanu była nieefektywna modernizacja lokomotyw serii ET - 22, którą rozpoczęto w 2007 r. Pomimo wydatkowania ponad 230 mln złotych nastąpił wzrost liczby defektów modernizowanych pojazdów, który w skrajnym przypadku, w odniesieniu do niezmodernizowanych lokomotyw wzrósł o 270%. Podkreślenia wymaga, że władze Spółki widząc nieefektywność realizowanych modernizacji podejmowały i podejmują działania zmierzające do ograniczenia zakresu modernizacji, wydłużenia gwarancji przez wykonawcę modernizacji, jak również ograniczenia liczby modernizowanych lokomotyw. NIK zwraca uwagę na konieczność podejmowania dalszych działań w tym zakresie z uwagi na fakt, iż w dalszym ciągu usterkowość modernizowanych lokomotyw jest wyższa niż niezmodernizowanych. Wskaźnik usterkowości dla zmodernizowanych lokomotyw wyniósł 29,08 zaś dla niezmodernizowanych 18.

Izba negatywnie ocenia dokumentowanie czynności związanych z utrzymaniem taboru, oraz jego eksploatacji. Kontrola w Mazowiecko - Podlaskim Zakładzie Spółki wykazała bowiem nierzetelne prowadzenie książek pokładowych pojazdów z napędem, książek przeglądów okresowych i napraw bieżących oraz kart próby hamulca. W ocenie NIK, brak właściwego nadzoru ze strony pracowników odpowiedzialnych za nadzór techniczny spowodował, że do eksploatacji dopuszczano niesprawne pojazdy trakcyjne. Miało to bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Niezgodnie z regulacjami wewnętrznymi kierownictwo Zakładu Spółki upoważniało pracowników do wyłączania i dopuszczania do eksploatacji pojazdów trakcyjnych.

NIK ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości wdrożenie i realizację Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- niespójności zapisów procedur tego systemu z regulacjami wewnętrznymi. W efekcie część zadań zapisanych w tych procedurach realizowana była niezgodnie z ich postanowieniami,
- nieprzeprowadzeniu analiz stanu realizacji programów poprawy bezpieczeństwa, jak również efektywności wdrożonych działań,
- nierzetelnym wykonywaniu i planowaniu audytów bezpieczeństwa w ramach procedury P/14 systemu SMS. Audyty przeprowadzono w sposób wyrywkowy, uniemożliwiający ocenę stanu realizacji poszczególnych procedur. Audytami nie obejmowano biur Centrali, co uniemożliwiało ocenę wdrożenia i realizacji poszczególnych procedur

systemu, w których zapisane były zadania dla tych komórek organizacyjnych Spółki.

Ponadto, do czasu przeprowadzenia kontroli, nie powierzono zadań związanych z realizacją systemu SMS konkretnym pracownikom biur taboru i wsparcia technicznego. Zastrzeżenia kontroli NIK dotyczyły również usytuowania stanowiska Pełnomocnika ds. systemu SMS w strukturze Biura Kierowania Przewozami. Zakres zadań i obowiązków tego stanowiska, przy tak określonej podległości służbowej, uniemożliwiał efektywny nadzór i wykonywanie części zadań. W tym kontekście NIK pozytywnie ocenia wprowadzenie w dniu 16 października 2012 r. Uchwałą nr 447/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. bezpośredniego nadzoru merytorycznego nad Pełnomocnikiem ds. SMS przez Dyrektora Zarządzającego – Pełnomocnika Zarządu ds. zarządzania zasobami i optymalizacji procesów.

NIK pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia funkcjonowanie systemu kontroli wewnętrznej w Spółce. Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła działalności Biura Kontroli Wewnętrznej, które niezgodnie z regulacjami wewnętrznymi nie przekazywało w corocznych sprawozdaniach Zarządowi Spółki informacji o wynikach kontroli i audytów realizowanych w Zakładach Spółki.

NIK zwraca również uwagę, że do 2011 r. występowała stała tendencja pogarszania się stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Spółce. Wskaźnik bezpieczeństwa w latach 2005 – 2011 pogorszył się z 0,116 do 0,488. W I połowie 2012 r. wskaźnik ten zanotował znaczącą poprawę. NIK pozytywnie ocenia tę tendencję, tym niemniej okres I półrocza 2012 r. nie może przesłonić negatywnego trendu z lat ubiegłych. Zdaniem NIK należy pilnie śledzić wskaźniki bezpieczeństwa w Spółce i podejmować dalsze działania dla umocnienia zarysowującej się pozytywnej tendencji w badanym zakresie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. System Zarządzania Bezpieczeństwem

System Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Cargo S.A. (zwany dalej „Systemem SMS”) został przyjęty i wdrożony do stosowania z dniem 01 lipca 2009 r. Uchwałą Nr 206/2009 Zarządu PKP Cargo S.A. z dnia 20 kwietnia 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 4-6)

Zgodnie z §10 ww. uchwały, jako Pełnomocnik ds. Systemu SMS został wyznaczony Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu. Z postanowień art. 29 Regulaminu Organizacyjnego PKP Cargo S.A. (wprowadzonego Uchwałą Nr 204/2011 Zarządu PKP Cargo S.A. z dnia 11 kwietnia 2011 r.) wynika, że zagadnienia związane z nadzorem nad funkcjonowaniem systemu SMS należą do kompetencji Biura Kierowania Przewozami. Oznacza to, że Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu-Pełnomocnik ds. Systemu SMS podlega bezpośrednio Dyrektorowi Biura Kierowania Przewozami Centrali Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 7-8)

W dniu 16 października 2012 r. Uchwałą nr 447/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. w sprawie utworzenia Biur Centrali PKP CARGO S.A. oraz przyporządkowania im obszarów działania, ustanowiono bezpośredni, merytoryczny nadzór nad Wydziałem Bezpieczeństwa Ruchu, funkcjonującym w strukturze Biura Kierowania Przewozami, wykonywany przez Dyrektora Zarządzającego – Pełnomocnika Zarządu ds. zarządzania zasobami i optymalizacji procesu.

(dowód: akta kontroli str. 1300-1302)

System SMS składa się z części opisowej oraz z 20 procedur. Od dnia wdrożenia w życie w systemie dokonano dwóch zmian, tj.:

- w dniu 13.07.2011 r. dokonano 11 poprawek procedur związanych z dostosowaniem do przepisów unijnych,
- w dniu 18.04.2012 r. dokonano dwóch poprawek, przy czym jedna dotyczyła zmiany numeracji stron, zaś druga związana była z dostosowaniem procedury P/07 do przepisów unijnych.

(dowód: akta kontroli str. 9-10)

Zgodnie z procedurą P/02 „Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” dokonanie zmian w systemie SMS odbywa się poprzez zatwierdzenie ich przez upoważnionego członka zarządu. Zgodnie z §9 ust. 1 Uchwały Nr 206/2009 Zarządu PKP Cargo S.A. z dnia 20 kwietnia 2009 r. upoważnionym do tej czynności był Członek Zarządu ds. Eksploatacyjnych.

Zgodnie z wnioskiem Pełnomocnika ds. SMS, z dnia 31.01.2011 r., do Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych, przedmiotem zmian była nowelizacja sześciu procedur: P/01, P/02, P/07, P/10, P/15 i P/16. We wniosku stwierdzono, że: „Nowe procedury wynikają z konieczności szczegółowego dostosowania Systemu do wymagań prawnych Unii Europejskiej, natomiast pozostałe zweryfikowane procedury zawierają naniesione zmiany, zasadne z punktu widzenia prowadzonej działalności, a dotyczące w szczególności przypisanej do poszczególnych działań odpowiedzialności oraz przebiegu samych procedur.”

Wniosek powyższy został zaakceptowany przez Zastępcę Dyrektora Biura Kierowania Przewozami CET i zatwierdzony przez Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych.

Wniosek Pełnomocnika ds. SMS w sprawie zmian systemu, z dnia 23.04.2012 r. dotyczył wprowadzenia 9 nowych procedur, jak również zmiany zasad numeracji.

Opracowanie nowych procedur motywowano wejściem w życie nowych zasad regulujących zagadnienia związane ze szkoleniem maszynistów, w tym Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346 ze zm.) i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347). Wniosek został zatwierdzony przez Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych w dniu 25.04.2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 11-14)

Analizie kontrolnej poddano wykonanie pięciu procedur systemu. Procedura P/08 dotyczyła opracowania, nadzorowania i zarządzania programami poprawy bezpieczeństwa. Celem procedury było przedstawienie procesu zarządzania programami poprawy bezpieczeństwa w celu poprawienia efektów działalności w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego. Jako przedmiot procedury określono wszelkie działania związane z opracowaniem, nadzorowaniem i zarządzaniem programami bezpieczeństwa. W ramach realizacji tej procedury w dniu 13 grudnia 2010 r. Uchwałą Nr 659/2010 Zarząd PKP Cargo S.A. przyjął „Ramowy program działań w PKP Cargo S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2011 r.” i zobowiązał dyrektorów zakładów Spółki do opracowania na podstawie Ramowego programu, „Programów zakładowych” i przyjęcia ich do stosowania od dnia 01.01.2011 r. Odpowiednio w dniu 6 grudnia 2011 r. Uchwałą Nr 584/2011 Zarząd PKP Cargo S.A. przyjął „Ramowy program działań w PKP Cargo S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 r.” i zobowiązał dyrektorów zakładów Spółki do opracowania na podstawie

Ramowego programu „Programów zakładowych” i przyjęcia ich do stosowania od dnia 01.01.2012 r. Stwierdzono, że procedura P/08 nie przewidywała zatwierdzania programów poprawy bezpieczeństwa uchwałami Zarządu Spółki, opracowywania programu ramowego, jak również opracowywania programów bezpieczeństwa przez poszczególne Zakłady Spółki. Do zadań Dyrektorów CT, zgodnie z postanowieniami procedury, należało jedynie wdrażanie działań wynikających z programu, jak również realizacja procesów działań korygujących i/lub zapobiegawczych.

(dowód: akta kontroli str. 16-54)

Zgodnie z procedurą P/08 opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa na dany rok, określenie odpowiedzialności, terminów realizacji i środków należy do kompetencji PWB, tj. do pracowników Wydziału Bezpieczeństwa Biura Kierowania Przewozami (zwanego dalej: Biurem Bezpieczeństwa lub CETB). Procedura nie przewidywała oceny stanu realizacji programów, jak również efektywności ich wprowadzania. Kontrolującemu nie przedstawiono analiz stanu realizacji programów, jak również oceny efektów wprowadzania w życie tych programów.

Z analizy ramowych programów na lata 2011 i 2012, w odniesieniu do przedsięwzięć wynikających z oceny ryzyka, wynika że w programie na 2011 r. znalazło się 7 zadań, zaś w 2012 - 5 analogicznych jak w 2011 r. Z danych zawartych w programie wynika, że realizacja 5 zadań sformułowanych zarówno w 2011, jak i 2012 nie przyniosła zakładanej poprawy. I tak odnotowano:

- złamania osi, ukręcenia czopów osi w 2010 r. 3 przypadki, w 2011 r. - 7,
- uszkodzenia powierzchni tocznej kół odpowiednio 556 w 2010 r., 979 w 2011 r.,
- wypadki manewrowe (kategoria B3 i B13) 5 w 2010 r., 5 w 2011 r.,
- niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” (kategoria B04 i C44) 4 w 2010 r., 9 w 2011 r.,
- uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem lub wagonu (kategoria B10 i B11) 11 w 2010 r., 24 w 2011 r.

Wyżej wymienione zadania sformułowane zostały na podstawie „rejestrów zagrożeń” sporządzanego w związku z realizacją procedury P/10 Systemu SMS, jak również analizy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Rejestry te sporządzane były w poszczególnych latach przez Wydział Bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 55-58)

1.1. Celem procedury P/10 „Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego” było przedstawienie przebiegu procesu identyfikacji zagrożeń i analizy ryzyka technicznego. Zgodnie z procedurą wspólnymi zadaniami - z omawianego zakresu - dla CETB, Dyrektora Biura Taboru oraz Dyrektora Biura Wsparcia Technicznego były:

- określenie zakresu analizy zagrożeń,
- identyfikowanie zagrożeń związanych z działalnością firmy z uwzględnieniem występującego ryzyka,
- oszacowanie ryzyka i przeprowadzenie analiz,
- opracowanie planów minimalizacji ryzyka,

- monitorowanie skuteczności wprowadzonych zasad postępowania i wprowadzanie zmian,
- wykorzystywanie wyników analiz dla potrzeb innych procesów.

(dowód: akta kontroli str. 59)

1.2. Celem procedury P/09 „Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego” było pisemne przedstawienie procesu oceny ryzyka zawodowego na stanowiskach pracy. Zgodnie z procedurą do zadań Członka Zarządu należało powołanie zespołu ds. oceny ryzyka zawodowego. Do zadań ww. zespołu należało zaś:

- identyfikacja zagrożeń,
- oszacowanie i wyznaczenie dopuszczalności ryzyka zawodowego,
- sporządzenie arkusza oceny ryzyka zawodowego,
- opracowanie planu działań zapobiegawczych,
- przedstawienie wniosków Kierownictwu Spółki,
- zatwierdzenie wniosków (po uzgodnieniu przez reprezentatywne organizacje związkowe),
- realizacja,
- poinformowanie pracowników o ryzyku zawodowym.

(dowód: akta kontroli str. 158)

1.3. Celem procedury P/14 „Audyty bezpieczeństwa” było przedstawienie przebiegu procesu zarządzania wewnętrznymi audytami bezpieczeństwa. Jako przedmiot procedury określono wszelkie działania związane z planowaniem i przeprowadzaniem wewnętrznych audytów bezpieczeństwa. Odpowiedzialnymi za jej realizację byli Pełnomocnik ds. SMS, Członek Zarządu i wyznaczeni audytorzy wiodący i wewnętrzni.

Decyzją nr 32 z dnia 8 kwietnia 2010 r. Prezes Zarządu Spółki, ustalił listę audytorów wewnętrznych upoważnionych do czynności audytowych w zakresie systemu SMS. Lista zawierała 13 nazwisk, z tego 9 osób zatrudnionych w Wydziale Bezpieczeństwa Ruchu oraz czterech przedstawicieli Zakładów Spółki. Zgodnie z postanowieniami decyzji nr 32, podstawowym zadaniem audytorów jest sprawdzenie prawidłowości funkcjonowania systemu SMS w obszarach działania poszczególnych komórek organizacyjnych Centrali lub Zakładów Spółki. Audyty realizowane miały być zgodnie z rocznym planem audytów zatwierdzonym przez Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych (§ 3 decyzji), zaś nadzór nad przeprowadzanymi audytami sprawuje Pełnomocnik ds. systemu SMS (§ 5 decyzji). Zatwierdzanie wyników audytów należy do kompetencji Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych (§ 6 decyzji).

(dowód: akta kontroli str. 59)

Analiza wszystkich przeprowadzonych audytów (w okresie od 2011 do 27 sierpnia 2012 r.) wykazała, że spośród 13 wyznaczonych audytorów faktycznie audyty przeprowadzało 5 audytorów, z których każdy przeprowadził od 3 do 19 audytów.

Zgodnie z „Harmonogramem audytów za rok 2011,” zatwierdzonym przez Członka Zarządu ds. eksploatacyjnych (brak daty zatwierdzenia), CETB planował wykonanie po 1 audycie w każdym z Zakładów Spółki, tj. łącznie 10 audytów. Z dokumentacji przedstawionej przez CETB wynika, że w 2011 r. przedstawiciele CETB wykonali wszystkie zaplanowane audyty, jak również przeprowadzili dodatkowo trzy

pozaplanowe audyty w Zakładach Spółki (zwanymi dalej CT): Śląskim, Wschodnim i Południowym.

W audytach planowych przedmiotem analiz CETB były:

- CT Południowy procedura P/03 (termin realizacji 14-15.03.2011 r. dwóch audytorów),
- CT Centralny procedura P/15 (termin realizacji 29-30.03.2011 r. trzech audytorów),
- CT Dolnośląski procedura P/12 (termin realizacji 14-15.04.2011 r. trzech audytorów),
- CT Wschodni procedura P/08 (termin realizacji 12-13.05.2011 r. trzech audytorów),
- CT Wielkopolski procedura P/04 i P/08 (termin realizacji 30-31.05.2011 r. trzech audytorów),
- CT Zachodniopomorski procedura P/17 (termin realizacji 29-30.06.2011 r. dwóch audytorów),
- CT Północny procedura P/18 (termin realizacji 7-8.09.2011 r. dwóch audytorów),
- CT Śląsko-Dąbrowski procedura P/01 oraz zagadnienia związane z realizacją przewozów PKP Cargo S.A. na terenie Republiki Czeskiej (termin realizacji 27-28.09.2011 r. trzech audytorów),
- CT Śląski procedura P/10 (termin realizacji 27-28.10.2011 r. dwóch audytorów),
- CT Mazowiecko-Podlaski procedura P/13 oraz wybrane zagadnienia bezpieczeństwa wynikające z *Programu na rzecz poprawy bezpieczeństwa* (termin realizacji 8-9.11.2011 r. trzech audytorów).

Pozaplanowo wykonano audyty:

- CT Śląski procedura P/08 w związku z zaistniałymi na terenie działania CT wypadkami (termin realizacji 28.02-01.03.2011 r. trzech audytorów),
- CT Wschodni procedura P/08 z uwagi na zaistniały incydent kat. C-44 (termin realizacji 6-7.10.2011 r. trzech audytorów),
- CT Południowy realizacja przewozów na terenie Republiki Słowackiej oraz procedura P/01 (termin realizacji 20.12.2011 r. dwóch audytorów).

Analiza dokumentacji audytowej wykazała, że w jej skład wchodziły:

- powiadomienie poszczególnych Zakładów o terminie i zakresie audytu,
- plan audytu,
- raport z audytu,
- powiadomienie Członka Zarządu PKP Cargo S.A. o wynikach audytu, wraz z wnioskami.

Dokumentacja ta odpowiadała wymogom zawartym w procedurze P/14 systemu SMS „Audyty bezpieczeństwa”.

Audytami CETB nie były objęte komórki organizacyjne Centrali Spółki. Pełnomocnik ds. SMS nie posiadał kompleksowej analizy stanu realizacji systemu SMS w całym okresie objętym kontrolą.

Analizie poddano wyniki audytów wykonanych w CT Śląski, CT Wschodni oraz CT Południowy.

1. Audytem, przeprowadzonym w dniach 27-28.10.2011 r. w CT Śląski, objęto stosowanie procedury P/10 *Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego*. We wnioskach z audytu stwierdzono: „Podczas audytu omówiono zagadnienia związane z identyfikacją zagrożeń pojawiających się w trakcie realizacji zadań w poszczególnych obszarach działalności. Na podstawie przeprowadzonych rozmów z pracownikami jednostki audytowanej oraz wykonanych ćwiczeń z zakresu oceny ryzyka technicznego stwierdzono, iż istnieje możliwość identyfikowania i rejestrowania zagrożeń oraz wyceny ryzyka dostępnymi metodami na poziomie Zakładu. Pozwoli to na wdrażanie odpowiednich działań i środków kontrolnych przez Zakład, a następnie monitorowanie skuteczności wprowadzonych zasad postępowania. Wyniki analiz mogą posłużyć jako dane wejściowe w innych procesach realizowanych w Spółce.” Audytorzy nie określili stopnia wdrożenia procedury, jak również efektów jej zastosowania.
2. Audytem, przeprowadzonym w dniach 06-07.10.2011 r. w CT Wschodni, objęto stosowanie procedury P/08 *Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa*. We wnioskach z audytu stwierdzono: „Na podstawie ustaleń z przeprowadzonego audytu zaleca się zwracanie uwagi na następujące kwestie:
 - właściwe stosowanie sankcji w stosunku do pracowników winnych zdarzeń kolejowych i pracowników bezpośredniego nadzoru,
 - realizowanie kontroli profilaktycznych zgodnie z planem kontroli zawartym w Programie. Zaległe kontrole należy wykonać w następnych miesiącach, tak aby ogólny stan wykonania był zgodny z planem kontroli,
 - ujednolicenie sposobu przekazywania informacji o wykonanych kontrolach do Stanowiska ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego,
 - prowadzenie statystyki zbiorczej z realizacji Programu przez jednego pracownika w Zakładzie,
 - podniesienie efektywności wykonywanych kontroli profilaktycznych przez pracowników wyznaczonych w Programie.”

W wynikach audytu nie odniesiono się do wykonania zadań zawartych w programie, jak również efektywności działań realizowanych w ramach programu. Brak było również oceny stanu realizacji procedury w stosunku do jej wyznaczników.

3. Audytem, przeprowadzonym w dniach 14-15.03.2011 r. w CT Południowy, objęto stosowanie procedury P/03 *dostęp do informacji, wymiana i zarządzanie informacjami związanymi z bezpieczeństwem*. We wnioskach z audytu stwierdzono: „Na podstawie ustaleń (...) zaleca się zwrócenie uwagi na następujące kwestie:

- konieczność przypisania do struktury organizacyjnej Zakładu stanowiska ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z Regulaminem Ramowym dla Zakładu Spółki,
- konieczność uregulowania w Regulaminie Organizacyjnym Zakładu zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, tj. przypisanie zadań wykonywanych obecnie przez Stanowisko ds. Bezpieczeństwa i Dyscypliny do jednej komórki organizacyjnej,
- uzupełnienie w karcie charakterystyki stanowiska pracy osoby zajmującej się zagadnieniami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu kolejowego zapisu dotyczącego dostępu do informacji związanych z bezpieczeństwem, w szczególności pozyskiwanie, gromadzenie oraz przekazywanie informacji w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z ustaleniami procedury P/03."

We wnioskach nie dokonano oceny stanu wdrożenia całej procedury i efektywności działań z nią związanych.

(dowód: akta kontroli str. 60-117)

Zgodnie z harmonogramem audytów w 2012 r. zaplanowano wykonanie 10 audytów we wszystkich Zakładach Spółki. Do dnia 27 sierpnia 2012 r. wykonano sześć zaplanowanych audytów. W harmonogramie nie uwzględniono przeprowadzania audytów w komórkach organizacyjnych Centrali Spółki realizujących system SMS.

W wykonanych audytach planowych przedmiotem zainteresowania audytorów były:

- w CT Centralnym procedura P/18 *gotowość i postępowanie w przypadku stwierdzenia wystąpienia zagrożenia* (termin realizacji 23-24.02.2012 r., dwóch audytorów),
- w CT Dolnośląskim procedura P/03 *dostęp do informacji, wymiana i zarządzanie informacjami związanymi z bezpieczeństwem* i dodatkowo wybrane zagadnienia procedury P/08 *opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa* (termin realizacji 13-14.03.2012 r., trzech audytorów),
- w CT Wielkopolskim zagadnienia dotyczących obszaru szkolenia i przestrzegania obowiązujących procedur w zespole drużyn trakcyjnych, w szczególności znajomości szlaku, prawidłowości zapisów taśm prędkościomierzy oraz pouczeń okresowych i dodatkowo procedura P/15 *postępowanie w przypadku wypadków i incydentów kolejowych* (termin realizacji 23-24.04.2012 r., dwóch audytorów),
- w CT Śląsko-Dąbrowskim zagadnienia dotyczących obszaru szkolenia i przestrzegania obowiązujących procedur w zespole drużyn trakcyjnych, w szczególności znajomości szlaku, prawidłowości zapisów taśm prędkościomierzy oraz pouczeń okresowych i dodatkowo procedura P/12b *utrzymanie pojazdów trakcyjnych z realizacją samodzielnych przewozów na terenie Republiki Czeskiej* (w terminie 21-22.05.2012 r., trzech audytorów),
- w CT Zachodniopomorskim zagadnienia dotyczących obszaru szkolenia i przestrzegania obowiązujących procedur w zespole drużyn trakcyjnych, w szczególności znajomości szlaku, prawidłowości zapisów taśm prędkościomierzy oraz pouczeń okresowych i dodatkowo procedury P/04 *nadzór nad niezgodnościami*, P/05 *działania korygujące* i P/06 *działania zapobiegawcze* (w terminie 10-12.07.2012 r., dwóch audytorów),

- w CT Południowym procedura P/17 *przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia* oraz realizacja samodzielnych przewozów na terenie Republiki Słowackiej (w terminie 06.08.2012 r., dwóch audytorów).

Analizie poddano audyty przeprowadzone w CT Dolnośląskim, CT Śląsko-Dąbrowskim:

1. Audytem przeprowadzonym w dniach 13-14.03.2012 r., w CT Dolnośląskim objęto realizację procedury P/03 oraz wybrane zagadnienia wynikające z programu poprawy bezpieczeństwa (procedura P/08). We wnioskach z audytu stwierdzono między innymi: „Na podstawie ustaleń z przeprowadzonego audytu (...) zaleca się zwrócenie uwagi na następujące kwestie:
 - Uzupelnienie w karcie charakterystyki stanowiska pracy osoby zajmującej się zagadnieniami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zapisu dotyczącego dostępu do informacji związanych z bezpieczeństwem w szczególności: pozyskiwanie, gromadzenie oraz przekazywanie informacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z ustaleniami procedury P/03.
 - Zrealizowanie niewykonanych w danym okresie kontroli najpóźniej do 31 grudnia danego roku.

Konieczność ujmowania stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowości w dokumentacji Systemu SMS oraz przeprowadzania odpowiednich działań korygujących/zapobiegawczych, tak aby zapewnione było właściwe i systematyczne działanie potwierdzające funkcjonowanie Systemu w jednostce audytowanej.”

We wnioskach z audytu brak było oceny stanu realizacji procedury P/03. Audytem nie objęto również zagadnienia przeszkolenia wytypowanego personelu w zakresie wymagań bezpieczeństwa, pomimo umieszczenia takiego zadania dla Dyrektora Zakładu w audytowanej procedurze.

(dowód: akta kontroli str. 120-129, 159)

2. Audytem, przeprowadzonym w terminie 21-22.05.2012 r. w CT Śląsko-Dąbrowskim, objęto zagadnienia dotyczących obszaru szkolenia i przestrzegania obowiązujących procedur w zespole drużyn trakcyjnych, w szczególności znajomości szlaku, prawidłowości zapisów taśm prędkościomierzy oraz pouczeń okresowych i dodatkowo procedurę P/12b *„utrzymanie pojazdów trakcyjnych”* z realizacją samodzielnych przewozów na terenie Republiki Czeskiej. We wnioskach z audytu stwierdzono między innymi: „Ustalono zgodność działań przewidzianych w poszczególnych procesach i procedurach z rzeczywiście realizowanymi czynnościami – w ramach przydzielonych obowiązków.” Kontrolujący nie stwierdzili rozbieżności pomiędzy zakresem planowanego audytu z jego wykonaniem. Dokumentacja audytu pozwalała na dokonanie oceny audytowanych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 130-139)

3. Audytem, przeprowadzonym w terminie 23-24.02.2012 r., w CT Centralnym objęto procedurę P/18 *„gotowość i postępowanie w przypadku stwierdzenia wystąpienia zagrożenia”*. Nie stwierdzono nieprawidłowości w realizacji audytu. Wyniki pozwoliły na ocenę kontrolowanej procedury.

(dowód: akta kontroli str. 140-146)

4. Audytem, przeprowadzonym w terminie 23-24.04.2012 r., w CT Wielkopolskim objęto zagadnienia dotyczących obszaru szkolenia i przestrzegania obowiązujących procedur w zespole drużyn trakcyjnych, w szczególności znajomości szlaku, prawidłowości zapisów taśm prędkościomierzy oraz pouczeń okresowych i dodatkowo procedurę P/15 „postępowanie w przypadku wypadków i incydentów kolejowych”. We wnioskach z audytu stwierdzono między innymi: „(...) w audytowanych obszarach nie stwierdzono nieprawidłowości. Pracownicy zostali zapoznani z aktualną wersją Księgi Zarządzania Bezpieczeństwem.” Z analizy „Raportu z audytu” wynika, że przedmiotem audytu nie objęto, bądź nie opisano, zagadnień ujętych w procedurze P/15 dotyczących przykładowo zadań DC (dyspozytor PKP Cargo S.A.) tj.:

- przyjęcie zgłoszenia przez dyspozytora Zakładu o powstałym zdarzeniu od jego uczestnika lub świadka,
- wezwanie ekip ratunkowych w zależności od rodzaju zdarzenia,
- powiadomienie członków komisji kolejowej,

zadań NCT (naczelnika Zakładu Spółki) tj.:

- zabezpieczenia miejsca zdarzenia, udzielanie pierwszej pomocy,
- przesłanie pisemnego zawiadomienia o zdarzeniu.

Brak danych w ww. zakresie uniemożliwił prawidłową ocenę realizacji procedury P/15.

(dowód: akta kontroli str. 147-155, 160)

1.4. Celem procedury P/19 „Ciągłe doskonalenie” były działania związane z ciągłym doskonaleniem systemu SMS. Zgodnie z zapisami systemu, procedura obejmowała całokształt spraw związanych z ciągłym doskonaleniem systemu. Do zadań Pełnomocnika ds. SMS w tym zakresie należały m.in.:

- omówienie, analiza, weryfikacja procesów dotyczących SMS,
- opracowanie planów działań doskonalących,
- wdrażanie planu,
- ocena zrealizowanych działań,
- sprawdzenie skuteczności wprowadzonych działań zgodnie z opracowanym planem.

Do zadań pracowników Wydziału Bezpieczeństwa należał stały monitoring i weryfikacja realizowanych działań, zaś dyrektor Biura Kierowania Przewozami zatwierdzał plany działań.

Realizacją ww. procedury były opracowane w latach 2011-2012 plany działań doskonalących. Na 2011 r. plan opracowany został przez CETB dnia 28.01.2011 r. i zatwierdzony przez z-cę Dyrektora Biura CET. Program zawierał 8 pozycji, przy czym dotyczyły one:

- a) modyfikacji procedur systemu SMS – dwie pozycje,
- b) doskonalenia procedury P/10 tak, aby możliwe było identyfikowanie, analizowanie i rejestrowanie zagrożeń pojawiających się w trakcie prowadzonej działalności a następnie przeprowadzenie analizy i oceny ryzyka technicznego - jedna pozycja,

- c) zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa poprzez m.in.: realizację kontroli profilaktycznych, zwiększoną liczbę audytów wewnętrznych, stałe szkolenie pracowników mających wpływ na bezpieczeństwo, identyfikowanie zjawisk wywołujących zagrożenia i analiza ich przyczyn, przeciwdziałanie zagrożeniom poprzez tworzenie skutecznej profilaktyki – jedna pozycja,
- d) rozpoznania procesu oceny ryzyka, identyfikowanie zagrożeń, analiza i ocena ryzyka technicznego, proponowanie działań eliminujących zagrożenia, monitorowanie działań naprawczych – jedna pozycja,
- e) założenia poprawy (zmniejszenia) w zakresie liczby zaistniałych zdarzeń/wypadków (w szczególności złamań i ukręceń osi, przejechania sygnału „stój”, wypadków manewrowych, uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego) poprzez dodatkowe działania profilaktyczne – jedna pozycja,
- f) aktualizacji i doskonalenia systemu SMS – dwie pozycje.

Plan działań doskonalących na 2012 r. opracowany został przez CETB w dniu 30.01.2012 r. i w tym samym dniu zatwierdzony przez z-cę Dyrektora Biura CET. Zawierał on 7 pozycji, przy czym 6 z nich (od b do f) odpowiadało zadaniom z 2011 r. Jedna pozycja dotyczyła uzupełnienia systemu SMS o procedury dotyczące świadectw licencji i świadectwa maszynistów.

Kontrolującemu nie przedstawiono oceny realizacji planu na 2011 r., jak również wyników sprawdzenia skuteczności wdrożonych na jego podstawie działań.

Analiza stanu realizacji procedury P/10, przeprowadzona przez kontrolującego wskazuje natomiast, że zadania zawarte w planach na 2011-2012 (zapisane w punkcie „b” i „d”) nie przyniosły żadnych efektów. Zadania zapisane w planach 2011-2012 odnoszące się do doskonalenia całego systemu SMS i aktualizacji systemu SMS z uwagi na ogólnikowość ich sformułowania były trudne do realizowania i rozliczenia z ich realizacją.

(dowód: akta kontroli str. 161-163)

Wyjaśnienia w sprawach dotyczących realizacji systemu SMS złożył Pełnomocnik ds. systemu SMS. Wyjaśnienia dotyczyły:

1. Dokonywania zmian w systemie SMS.
2. Opracowywania programów poprawy bezpieczeństwa niezgodnie z procedurą P/08.
3. Realizacji procedur P/09 i P/10.
4. Nieprawidłowości w planowaniu i wykonywaniu audytów dotyczących systemu SMS.
5. Nieprawidłowości w realizowaniu procedury P/19 „*Ciągłe doskonalenie.*”

(dowód: akta kontroli str. 164-165)

W wyjaśnieniach Pełnomocnik ds. SMS, w odniesieniu do punktu 1, stwierdził że zmiany wprowadzone w SMS w 2012 r. zostały zatwierdzone przez Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych w dniu 25 kwietnia 2012 r. Data zmiany – 18 kwietnia 2012 r. – jest datą przesłania Członkowi Zarządu ds. Eksploatacyjnych drogą elektroniczną poprawionych procedur. Z powodu kilkudniowej nieobecności Członka Zarządu, dokumentację przedłożono do podpisu później, przy czym data 18 kwietnia 2012 r. nie została skorygowana, co stanowiło uchybienie. Wdrożenie zmienionych

procedur nastąpiło po akceptacji zmiany i po jej zatwierdzeniu przez Członka Zarządu.

W odniesieniu do punktu 2, Pełnomocnik ds. SMS, opisał sposób realizacji procedury P/08, stwierdzając między innymi, że opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa realizowane jest między innymi na podstawie „Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków kolejowych i incydentów kolejowych Cbr-1 (R-3)”, zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr TTN-500-289/07/08 z dnia 15 stycznia 2008 r.

Podkreślenia wymaga, że System Zarządzania Bezpieczeństwem jest dokumentem, który opracowany został między innymi przy wykorzystaniu wewnętrznych przepisów PKP Cargo S.A. i PKP PLK S.A. wymagających zatwierdzenia przez Prezesa UTK (patrz strona 24 systemu SMS). Jednym z takich przepisów była instrukcja CBr 1 wymieniona w wyjaśnieniu Pełnomocnika. W treści systemu SMS brak było stwierdzenia, że przepisy te stanowią integralną część tego dokumentu. Tym samym nie zawarcie w procedurze P/08 zapisów odpowiadających uregulowaniom instrukcji CBr 1, jednoznacznie wskazywało na odmienne uregulowanie tego zagadnienia w treści systemu SMS. Jednocześnie Pełnomocnik ds. SMS nie przedstawił analiz wskazujących na stopień realizacji działań zawartych w programie poprawy bezpieczeństwa i wpływu tych działań na poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Przedstawione działania monitorujące odnosiły się do analiz statystyki wypadków kolejowych, usterek w taborze, liczby kontroli stanu trzeźwości itp., a nie pokazywały wpływu konkretnych działań opisanych w programach poprawy bezpieczeństwa na stan bezpieczeństwa w Spółce.

W odniesieniu do punktu 3 wyjaśnienia Pełnomocnik poinformował, że procedura P/09 Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego jest realizowana w Spółce w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania (Proces 3.2.1. *Zarządzanie ryzykiem zawodowym* w Księdze ZSZ), przez komórkę właściwą dla spraw BHP (procedura nie nakłada obowiązków na Pełnomocnika SMS) na podstawie Zarządzenia nr 112 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 09 stycznia 2005 r.

W części 3 procedury P/09 (strona 3 procedury) określono odpowiedzialność i uprawnienia w stosunku do Członka Zarządu i zespołu ds. oceny ryzyka zawodowego. W części 4 „Opis przebiegu procesu” odwołano się do „Zintegrowanej Księgi jakości, bezpieczeństwa i higieny pracy, środowiska”, przyjętego Decyzją nr 64 Członka Zarządu z dnia 19 maja 2009 r. W żadnym miejscu procedury nie określono, że winna być ona realizowana zgodnie z Zarządzeniem nr 112 z dnia 09.01.2005 r.

Przedstawiając realizację procedury P/10 Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego Pełnomocnik poinformował, że w listopadzie 2011 roku przeprowadził ocenę ryzyka technicznego, realizując następujące zadania: określono zakres analizy zagrożeń, zidentyfikowano zagrożenia, oszacowano ryzyka i przeprowadzono analizy, opracowano plany minimalizacji ryzyka uwzględniając zadania w tym zakresie w programach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, monitorowano skuteczność wprowadzonych zasad. Pełnomocnik ds. SMS poinformował również, że w ramach prowadzonego procesu oceny ryzyka technicznego, opracowano Decyzję Członka Zarządu ds. Handlowych, opisującą zasady zarządzania ryzykiem w Spółce. Decyzja ta weszła w życie z dniem 29 sierpnia 2012 r. Zgodnie z ww. Decyzją, powołano w Spółce zespół ekspertów złożony z przedstawicieli komórek Centrali (głównie naczelnicy wydziałów technicznych i eksploatacyjnych), odpowiedzialnych za działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zespół będzie m.in. stanowił po wykonaniu

oceny ryzyka, o działaniach, które muszą być podejmowane w celu minimalizacji zagrożeń.

Kontrolującemu przedstawiono jedynie „Rejestr zagrożeń”. Pozostałe działania w zakresie:

- określenia zakresu analizy zagrożeń,
- identyfikowania zagrożeń związanych z działalnością firmy z uwzględnieniem występującego ryzyka,
- oszacowania ryzyka i przeprowadzenia analiz,

nie zostały udokumentowane.

Ponadto w treści wyjaśnienia przedstawiono szereg działań, jakie podejmowała Spółka w zakresie ciągłego podnoszenia standardów utrzymania i napraw okresowych, które nie znajdowały odzwierciedlenia w realizacji systemu SMS.

W odniesieniu do realizacji procedury P/14 audyty bezpieczeństwa Pełnomocnik ds. SMS stwierdził między innymi, że: „świadomie zaplanowano czynności audytorskie wyłącznie w Zakładach”, jako że identyfikacja i ocena ryzyka wskazywała, że potencjalne zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego pojawiają się w obszarach, które wynikają z działalności Zakładów. Poinformował również o kontrolach bezpieczeństwa wykonywanych przez podległy mu wydział, jako działań uzupełniających realizację procedury. Stwierdził, że czas trwania audytów każdorazowo był określany stosownie do zadań.

Należy stwierdzić, że opracowany plan działań doskonalących w wielu punktach dotyczył działań wynikających bezpośrednio z zapisów procedur systemu SMS (np. punkty 2,6 i 7) tego planu.

(dowód: akta kontroli str. 166-316)

Wyjaśnienie w sprawie realizacji zadań wynikających procedury P/10 złożył Dyrektor Biura Taboru.

(dowód: akta kontroli str. 317)

Z analizy wyjaśnień wynika, że nie udokumentowano działań związanych z określeniem zakresu analizy zagrożeń z uwzględnieniem ryzyka technicznego, działań związanych z identyfikacją zagrożeń związanych z działalnością firmy z uwzględnieniem występującego ryzyka. Wyjaśnienie wskazuje również, że oszacowanie ryzyka i przeprowadzenie analiz wykonane zostało przez Wydział Bezpieczeństwa Ruchu, podczas gdy procedura przewidywała realizację tych zadań także przez Biuro Taboru. Podkreślenia wymaga, że wymienione w wyjaśnieniu działania Biura Taboru, jakkolwiek wpływają na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i wyeliminowanie wielu zidentyfikowanych przez Wydział Bezpieczeństwa Ruchu zagrożeń (określonych w „rejestrze zagrożeń”) to, jednak nie znajdują odzwierciedlenia w realizowanym systemie SMS.

(dowód: akta kontroli str. 318-321)

Wyjaśnienie w sprawie realizacji zadań wynikających procedury P/10 złożył Dyrektor Biura Wsparcia Technicznego.

(dowód: akta kontroli str. 322)

Z analizy wyjaśnień wynika, że Biuro Wsparcia Technicznego nie udokumentowało realizacji procedury P/10. Przykładowo w zakresie określenia zakresu analizy zagrożeń z uwzględnieniem ryzyka technicznego ograniczono się wyłącznie do analizy przyczyn zaistniałych wypadków oraz stanów awaryjnych taboru, nie uwzględniając merytorycznej działalności Biura. Nie zidentyfikowano zagrożeń wynikających z zakresu działań Biura, nie oszacowano tym samym ryzyka i nie przeprowadzono stosownych analiz. Faktycznie tego typu działania

przedstawiono w części drugiej wyjaśnienia, gdzie odniesiono się do zakresu działania Biura. Zadania wykonywane przez Biuro, przedstawione w tej części odpowiedzi nie znalazły formalnego odzwierciedlenia w dokumentacji systemu SMS.

(dowód: akta kontroli str. 323-344)

Wyjaśnienie w sprawie realizacji procedury P/09, jak również nadzoru nad realizacją systemu SMS złożył Członek Zarządu ds. Handlowych PKP Cargo S.A.

(dowód: akta kontroli str. 345)

W wyjaśnieniu stwierdził między innymi, że w Spółce PKP CARGO S.A. ocena ryzyka zawodowego przeprowadzana jest na podstawie Zarządzenia Nr 112 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 19 stycznia 2005 r. w sprawie: wprowadzenia jednolitych zasad postępowania przy ocenie ryzyka zawodowego oraz przeprowadzenia oceny ryzyka zawodowego PKP CARGO S.A. Analiza zapisów procedury P/09 wskazuje, że w jej treści brak było odniesienia do jej realizacji w ramach ww. zarządzenia. W procedurze w opisie przebiegu procesu odwołano się natomiast do „Zintegrowanej Księgi jakości, bezpieczeństwa i higieny pracy, środowiska” przyjętej Decyzją nr 64 Członka Zarządu z dnia 19 maja 2009 r. Analiza tego dokumentu wskazuje, że opis przebiegu procesu przedstawiony w procedurze P/09, pochodzi z procesu 3.2.1 Zarządzanie ryzykiem zawodowym, zawartym w „Zintegrowanej Księdze jakości, bezpieczeństwa i higieny pracy, środowiska.” Jednakże w procesie opisanym w zintegrowanej księdze występują bezpośrednie odniesienia do Zarządzenia nr 112, zaś w procedurze P/09 tych odniesień nie ma.

Decyzją Nr 29 Prezesa Zarządu PKP Cargo S.A. z dnia 15 czerwca 2012 r. w sprawie: przyjęcia i zatwierdzenia do stosowania w PKP Cargo S.A. Księgi Zintegrowanego Systemu Zarządzania, uchylona została Decyzja Nr 64.

(dowód: akta kontroli str. 346-420, 480-484)

Z wyjaśnienia Członka Zarządu wynikało, że jedną z form wdrożenia systemu SMS, było przesłanie pisma okólnego (pismo z dnia 05.05.2009 r. nr CETB2-074-06/09), do Dyrektorów Biur i Naczelników Wydziałów CET z poleceniem między innymi:

- dokonania opracowania rozdzielnika, celem rozpowszechnienia otrzymanego opracowania Systemu SMS dla zainteresowanych stanowisk pracy, uwzględniając aktualną strukturę organizacyjną Biura. Rozdzielnik winien uwzględniać zakres realizowanych przez poszczególne stanowiska zadań, wpisujących się nałożonymi obowiązkami i wykonywanymi czynnościami w poszczególne procesy i procedury Systemu SMS, bądź w opisane w nim działanie.

W dokumentacji Biura Taboru brak było potwierdzenia wykonania ww. zalecenia.

(dowód: akta kontroli str. 421-425)

Z dokumentacji Biura Wsparcia Technicznego, odnoszącej się do realizacji ww. zadania, wynikało że przeprowadzona analiza dokumentacji Systemu SMS ukierunkowała działania Biura na zakres procedur nr 02, 12, 13, 15 oraz 18. Pomimo, że w procedurze P/10 „*Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego*”, określone zostały zadania dla Biura Wsparcia Technicznego, procedura ta nie była przedmiotem działania Biura.

(dowód: akta kontroli str. 426-432)

Z informacji Dyrektora Biura Taboru wynika, że zadania związane z realizacją systemu SMS powierzone zostały 2 pracownikom biura. W karcie charakterystyki

stanowiska pracy jednego z nich, przyjętej do wiadomości i stosowania w dniu 4 października 2012 r., znajduje się zapis:

„15. Bieżący nadzór nad treścią zapisów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), koordynacja realizacji wymagań Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS oraz zgłaszanie Pełnomocnikowi ds. Systemu SMS niezbędnych zmian do Systemu.” W karcie charakterystyki stanowiska pracy drugiego z nich, przyjętej do wiadomości i stosowania w dniu 25 września 2012 r., znajduje się zapis: „12. Bieżący nadzór nad treścią zapisów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), koordynacja wymagań Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS oraz zgłaszanie Pełnomocnikowi ds. Systemu SMS niezbędnych zmian do Systemu.”

Z informacji Dyrektora Biura Wsparcia Technicznego wynika, że zadania związane z realizacją systemu SMS wykonywane były między innymi przez: z-cę Dyrektora Biura, pracowników Wydziału Konstrukcyjno-Technologicznego, pracownika zespołu ds. audytu techniczno-technologicznego oraz pracownika stanowiska ds. Ochrony Przeciwpowarowej. Analiza zapisów w kartach charakterystyki ww. stanowisk pracy wykazała, że w żadnej z nich nie sformułowano zadań związanych bezpośrednio z realizacją systemu SMS.

(dowód: akta kontroli str. 485-524)

Wyjaśnienie dotyczące terminu przydzielenia pracownikom Biura Taboru zadań związanych z realizacją systemu SMS złożyli obaj pracownicy, którym powierzono zadania związane z realizacją systemu SMS. Z ich wyjaśnień wynika, że powierzenie im zadań w zakresie systemu SMS nastąpiło we wrześniu i październiku 2012 r., zaś w poprzednim okresie nie wykonywali żadnych zadań związanych z realizacją systemu.

(dowód: akta kontroli str. 555-561)

1.5. System Zarządzania Bezpieczeństwem w Mazowiecko-Podlaskim Zakładzie Spółki.

Zgodnie z kartami charakterystyki stanowisk pracy, zagadnieniami realizacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Zakładzie, zajmowały się dwie osoby z których jedna podpisała kartę w dniu 01.03.2012 r., a druga w dniu 26.03.2012 r.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że do dnia 8 listopada 2012 r. Dyrektor Zakładu nie powołał formalnie koordynatora ds. systemu SMS.

Celem procedury P/04 „Nadzór nad niezgodnościami”, było pisemne określenie przebiegu nadzoru nad niezgodnościami. W latach 2011 - I połowa 2012 r. w książce niezgodności (formularz F-04-1 będący składową procedury P/04 nadzór nad niezgodnościami) Zakład odnotował 4 wpisy, z których:

- w 2011 r. jeden wpis odnoszący się do złego stanu technicznego nawierzchni torowej,
- w 2012 r. 3 wpisy, z których jeden dotyczył złego stanu technicznego toru, jeden braku odbiorcy technicznego wagonów przy ich odbiorze po naprawie, jeden bez określenia przyczyny zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 645-663)

Z informacji uzyskanej od Pełnomocnika ds. systemu SMS, wynika, że w 2011 r. i w I połowie 2012 r., poszczególne Zakłady zgłosiły następujące liczby niezgodności: Centralny w 2011 r. – 1, w I połowie 2012 r. – 1 i odpowiednio: Dolnośląski 7 i 5, Mazowiecko-Podlaski 1 i 3, Południowy 6 i 1, Północny 10 i 4,

Śląski 12 i 5, Śląsko-Dąbrowski 19 i 19, Wielkopolski 2 i 0, Wschodni 3 i 0, Zachodniopomorski 105 i 44.

W procedurze P/04 nie określono, jakiego rodzaju niezgodności powinny być objęte tą procedurą.

(dowód: akta kontroli str. 664-673)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Niecelowe usytuowanie stanowisk Pełnomocnika ds. SMS w strukturze organizacyjnej Spółki, uniemożliwiający efektywny nadzór i wykonywanie określonych zadań sformułowanych w systemie. Odpowiedzialni: Zarząd Spółki. (dowód: akta kontroli str. 7-8)

2. Opracowywanie programów poprawy bezpieczeństwa niezgodnie z procedurą P/08 systemu SMS. Procedura nie przewidywała opracowywania ramowych i zakładowych programów bezpieczeństwa. Odpowiedzialny Pełnomocnik ds. SMS, Zarząd Spółki. (dowód: akta kontroli str. 16-54, 166-316).

3. Brak analiz stanu realizacji programów poprawy bezpieczeństwa, jak również efektywności podjętych w ramach tych programów działań. W procedurze P/08 nie przewidziano tego typu analiz. Odpowiedzialny Pełnomocnik ds. SMS, Zarząd Spółki. (dowód: akta kontroli str. 16-54, 166-316)

4. Nierzetelne wykonywanie i planowanie audytów wewnętrznych. Audyty przeprowadzono w sposób wyrywkowy, uniemożliwiający ocenę stanu realizacji poszczególnych procedur. Audytami nie obejmowano biur Centrali, co uniemożliwiało ocenę wdrożenia i realizacji poszczególnych procedur. Wyniki audytów nie pozwalały na ocenę stanu realizacji procedur i efektywności ich wdrożenia. Odpowiedzialni: Członek Zarządu i Pełnomocnik ds. SMS. (dowód: akta kontroli str. 60-117, 120-129, 147-155, 159-160)

5. Nierzetelne realizowanie procedury P/19 „*Ciągłe doskonalenie*”. Pełnomocnik ds. system SMS nie zrealizował 2 z 5 zadań zawartych w tej procedurze, a jego działania ograniczały się do opracowania i wdrożenia planu działań doskonalących. Sformułowanie części zadań było bardzo ogólnikowe i nie precyzowało konkretnych działań mających stanowić ich realizację. Uniemożliwiało to rzetelną analizę ich wykonania. Odpowiedzialny: Pełnomocnik ds. SMS. (dowód: akta kontroli str. 161-163).

6. Niewyznaczenie przez Dyrektorów Biur Taboru i Wsparcia Technicznego osób odpowiedzialnych za realizację zadań związanych z Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem w podległych biurach. Odpowiedzialni: Dyrektorzy Biur Taboru i Wsparcia Technicznego. (dowód: akta kontroli str. 421-432, 485-524, 555-561).

7. Niewyznaczenie przez Dyrektora Mazowiecko-Podlaskiego Zakładu Spółki koordynatora ds. systemu SMS. Odpowiedzialny: Dyrektor Zakładu Spółki. (dowód: akta kontroli str. 645-663).

8. Brak określenia w procedurze P/04 rodzaju niezgodności, które winny być nią objęte. Odpowiedzialny: Pełnomocnik ds. SMS. (dowód: akta kontroli str. 664-673).

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

Ocena cząstkowa

2. System kontroli wewnętrznej w Spółce.

Opis stanu
faktycznego

Kontrole wewnętrzne w PKP Cargo S.A. realizowane były na podstawie Uchwały Nr 643/2010 z dnia 6 grudnia 2010 r. wdrażającej „System kontroli wewnętrznej

w PKP Cargo S.A. oraz zasady współpracy z organami kontroli zewnętrznej". Zgodnie z postanowieniami § 9 tej uchwały, podstawowym zadaniem Biura Kontroli Wewnętrznej: „(...) jest planowanie i przeprowadzanie kontroli wszystkich obszarów działalności PKP Cargo S.A., celem dostarczania Zarządowi informacji i ocen dotyczących stanu kontrolowanej działalności oraz formułowanie wniosków eliminujących zagrożenia i zjawiska niekorzystne dla interesów Spółki.” Paragraf 10 ust. 1 uchwały stanowi, że: „Zadaniem działów kontroli lub zespołów kontrolerów kontroli wewnętrznej w Zakładach Spółki jest wykonywanie kontroli instytucjonalnej, w tym w zakresie przestrzegania obowiązujących aktów normatywnych, przepisów i zarządzeń wewnętrznych, procedur, regulaminów, instrukcji we wszystkich komórkach wchodzących w skład struktury organizacyjnej Zakładów.” Paragraf 10 ust. 4 stanowi zaś, że: „W planach kontroli należy uwzględnić wszystkie zagadnienia, których obowiązek kontroli wynika z aktualnych regulacji prawnych oraz programów przyjętych do realizacji Uchwałami Zarządu PKP Cargo S.A., a zwłaszcza programu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Spółce, realizacji działań naprawczych, itp.” Zgodnie z paragrafem 12 uchwały Dyrektor Zakładu, w terminie do 10 dnia miesiąca, po każdym kwartale, przekazuje do Biura Kontroli informację o realizacji planu kontroli i kontrolach doraźnych, poszerzoną o określenie najistotniejszych ustaleń i nieprawidłowości w poszczególnych tematach, z uwzględnieniem stanu realizacji poleceń i wniosków pokontrolnych. Paragraf 13 uchwały zobowiązywał Dyrektora Biura Kontroli do przedkładania Prezesowi Spółki, do końca I kwartału każdego roku, informację obejmującą:

- sprawozdanie z przeprowadzonych w Spółce kontroli wewnętrznych i zewnętrznych w poprzednim roku,
- rekomendacji z badań audytowych za rok poprzedni,
- realizację poleceń wynikających z wystąpień pokontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 433-437)

Stwierdzono, że w latach 2011 - I połowa 2012, spośród 10 Zakładów Spółki, zgodnie z postanowieniami § 12 Uchwały 643/2010, informację o realizacji planów kontroli i kontrolach doraźnych, poszerzoną o określenie najistotniejszych ustaleń i nieprawidłowości w poszczególnych tematach, przesłały następujące Zakłady:

- CT Wielkopolski 6 sztuk,
- CT Południowy 4 sztuki,
- CT Zachodniopomorski 5 sztuk,
- CT Wschodni 4 sztuki,
- CT Centralny 4 sztuki,
- CT Północny 5 sztuk,
- CT Śląsko-Dąbrowski 2 sztuki,
- CT Mazowiecko-Podlaski 3 sztuki,
- CT Dolnośląski 2 sztuki,
- CT Śląski nie przesłał żadnej informacji.

Powyższe świadczy, że jedynie CT Wielkopolski wykonał dyspozycje Uchwały w pełnym zakresie. Spośród 60 informacji, które winny spłynąć do Biura Kontroli, faktycznie Dyrektorzy Zakładów przesłali 35, tj. 58,3 %.

(dowód: akta kontroli str. 438)

Analiza sprawozdania Biura Kontroli za 2011 r., przedłożona Prezesowi Zarządu Spółki zgodnie z postanowieniami § 13 Załącznika do Uchwały 643/2010, wykazała, że jego przedmiotem była wyłącznie działalność Biura Kontroli. Sprawozdanie nie uwzględniło działań kontroli wewnętrznej realizowanej przez poszczególne Zakłady Spółki. Było to niezgodne z postanowieniami ww. uchwały

(dowód: akta kontroli str. 439-447)

Biuro Kontroli, w okresie objętym kontrolą, realizowało kontrole na podstawie półrocznych planów, które zatwierdzane były przez Prezesa Spółki. Informacje w sprawie realizacji tych planów, biuro przedstawiało w okresach kwartalnych Dyrektorowi Biura Ekonomicznego Spółki i informacje te stanowiły element sprawozdania Zarządu Spółki z jej działalności za dany okres.

Plan kontroli składał się pięciu części, a mianowicie:

- kontrole finansowe,
- audyt wewnętrzny,
- kontrole eksploatacyjne,
- kontrole handlowe,
- kontrole gospodarcze.

Plan kontroli Biura Kontroli nie obejmował zagadnień bezpieczeństwa, jako wyodrębnionego zagadnienia.

(dowód: akta kontroli str. 447-448)

Analiza planów kontroli i ich wykonania za okres 2011 - I połowa 2012 wykazała, że kontrolą wewnętrzną, realizowaną przez Biuro Kontroli Wewnętrznej, objęty był system SMS dwukrotnie. Miało to miejsce w II kwartale 2011 r. Kontrolą, przeprowadzoną w dwóch Zakładach Spółki (CT Śląsko-Dąbrowski i CT Śląski), objęto realizację „Programu działań profilaktycznych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2011 r.” Z dokumentacji ww. kontroli wynika, że stwierdzono między innymi następujące nieprawidłowości:

- w CT Śląskim brak zgłoszenia przypadku nietrzeźwości pracownika, związanego z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- w CT Śląsko-Dąbrowskim brak w programie wskazania pracownika odpowiedzialnego za systematyczne rozliczanie realizacji zadań, określenia sposobu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania lub protokołu takiej kontroli, wykazów posiadanych w Zakładzie alkotesterów i pracowników odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad nimi, zmniejszenie liczby zaplanowanych kontroli „Stanu psychofizycznego” w 2011 r., pomimo stwierdzonych przypadków nietrzeźwości.

(dowód: akta kontroli str. 471-474)

Wyjaśnienie w sprawach nierealizowania postanowień § 12 uchwały 643/2010 przez Dyrektorów Zakładów Spółki, braku w sprawozdaniach rocznych Biura Kontroli informacji o realizowanych przez Zakłady kontrolach wewnętrznych oraz nie obejmowaniu przez Biuro Kontroli zagadnień bezpieczeństwa, jako wyodrębnionego zakresu badań, złożyła Dyrektor Biura Kontroli Wewnętrznej PKP Cargo S.A.

W wyjaśnieniu tym podała między innymi, że Biuro dysponuje pełnymi informacjami o stanie realizacji kontroli wewnętrznych przez Zakłady Spółki. Brak przekazania

pełnych danych w tym zakresie kontrolerom NIK wynikało z faktu, że informacje te wpływały na kilka adresów elektronicznych.

Brak informacji o realizowanych przez Zakłady Spółki kontroli wewnętrznych, Dyrektor Biura usprawiedliwiła interpretacją zapisów regulujących zasady kontroli wewnętrznej, obowiązujących w Spółce. Nie obejmowanie kontrolami zagadnień bezpieczeństwa przez Biuro Kontroli, motywowała szczególnym trybem nadzoru i kontroli ustanowionymi w systemie SMS oraz koncentracją kontroli wewnętrznych realizowanych przez Zakłady Spółki na zagadnieniach bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 475-474)

W związku z wyjaśnieniem Dyrektor Biura Kontroli Wewnętrznej z dnia 25 września 2012 r., przedłożono kontrolującemu dodatkową dokumentację dotyczącą realizacji postanowień § 12 ww. załącznika do uchwały nr 643/2010. Z dokumentacji tej wynikało, że Dyrektorzy Zakładów Spółki przesłali wszystkie informacje o realizacji kontroli wewnętrznej w poszczególnych Zakładach, z wyjątkiem informacji za II kwartał 2011 r., która nie została przesłana przez Zakład Wschodni. Informacja ta, w wyniku wystąpienia Biura Kontroli, przesłana została w dniu 20 września 2012 r. Informacje o realizacji planów kontroli przesyłane były drogą elektroniczną na trzy adresy poczty elektronicznej, których adresatami byli pracownicy Biura Kontroli Wewnętrznej.

(dowód: akta kontroli str. 479)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nieobejmowaniu zagadnień i wyników kontroli wewnętrznej wykonywanej w Zakładach Spółki w corocznych sprawozdaniach Biura Kontroli Wewnętrznej, co było niezgodne z § 13 Załącznika do Uchwały 643/2010. Odpowiedzialny: Dyrektor Biura Kontroli Wewnętrznej.

(dowód: akta kontroli str. 439-447)

Ocena cząstkowa

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

3. Utrzymanie taboru Spółki

Opis stanu
faktycznego

Celem procedury P/12 Systemu SMS „Utrzymanie sprawności taboru” było: „przedstawienie przebiegu procesu utrzymania sprawności taboru oraz sposobu gromadzenia i przekazywania informacji o niesprawnościach i usterkach wynikających z codziennej działalności.” Przedmiotem procedury były: „(...) wszelkie działania związane z utrzymaniem sprawności taboru.”

Analiza zapisów procedury wskazuje, że nie odnosiła się ona między innymi do:

- planów utrzymania pojazdów kolejowych (§ 12 Rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771, ze zm.),
- opisu zarządzania dokumentacją systemu utrzymania (§ 14 ww. rozporządzenia),
- ewidencji informacji związanych z realizacją procesu utrzymania (§ 15 ww. rozporządzenia),
- aktualizacji dokumentacji procesów utrzymania (§ 16 ww. rozporządzenia).

Procedura opisana w systemie SMS była uproszczona i nie odzwierciedlała faktycznie realizowanych zadań w ramach procesu utrzymania taboru.

(dowód: akta kontroli str. 574-578)

Według stanu na 14 listopada 2012 r. Spółka posiadała 11 zatwierdzonych przez Prezesa UTK dokumentacji systemu utrzymania, na będące na jej stanie 35 serii i typów pojazdów trakcyjnych. Dalszych 13 dokumentacji złożonych zostało do Prezesa UTK i oczekuje na zatwierdzenie. 12 dokumentacji Spółka złożyła w 2010 r. a jedną w 2012 r. W opracowaniu znajdowało się 5 dokumentacji dotyczących lokomotyw serii: EU 07 typ 303 Ec, ET 22 typ 201 EI, SM 42 typ 6DG/B, ST 46 oraz EU 45. Kontrola wykazała brak DSU dla serii EP03, EP05, ET40, SN61, SP42 i SP32, ale jak wynika z informacji, lokomotywy te nie są w Spółce eksploatowane i nie przewidywane jest przywrócenie ich do eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 623-624)

W latach 2005 - 2012 r. następował stały spadek liczby taboru trakcyjnego z 3747 sztuk (stan na koniec 2005 r.) do 2524 sztuk (stan na dzień 31.07.2012 r.) tj. o 1223 sztuki. Stan techniczny taboru trakcyjnego w latach 2005 – lipiec 2012, określony ilorazem liczby pojazdów trakcyjnych zdrowych (suma pojazdów czynnych, podlegających przeglądom okresowym, wolnych od pracy i zapas) do liczby pojazdów ogółem (suma pojazdów zdrowych i chorych) wynosił od 65,2% w 2005 r. do 55,3% w 2012 r., co wskazuje na pogarszanie się stanu technicznego pojazdów trakcyjnych. Na pogorszenie stanu technicznego pojazdów trakcyjnych wskazuje również wzrost liczby defektów (uszkodzenia pojazdu trakcyjnego), powstałych podczas prowadzenia pociągu lub wykonywania pracy manewrowej, którego charakter spowodował konieczność wymiany pojazdu. Od 2009 r. występuje stała tendencja wzrostu liczby defektów tj. z 643 w 2009 r. do 1323 w 2011 r. W I połowie 2012 r. zanotowano 729 defektów. Jednym z czynników wpływających na wzrost defektów pojazdów trakcyjnych była rozpoczęta od 2007 r. modernizacja lokomotyw elektrycznych serii ET-22. Liczba zmodernizowanych lokomotyw na dzień 10.09.2012 r. wyniosła 64 sztuki, co stanowiło 7,2% liczby lokomotyw tej serii ogółem. Modernizacji poddano trzy typy konstrukcyjne ww. lokomotyw tj.:

- 28 sztuk ET-22 – 201Em – jednostkowa cena modernizacji 4.427 tys. zł,
- 20 sztuk ET-22 - 201Ek – jednostkowa cena modernizacji 2.950,2 tys. zł,
- 17 sztuk ET-22-201EI – jednostkowa cena modernizacji 2.862,4 tys. zł.

Łączny koszt modernizacji ww. lokomotyw wyniósł 231.620,8 tys. zł.

Wskaźnik defektów dla zmodernizowanych lokomotyw według stanu na dzień 30.06.2012 r. kształtował się odpowiednio: dla ET-22 – 201Em - 48,73, dla ET-22 – 201Ek – 38,25, a dla ET-22 – 201 EI – 29,08. Wskaźnik ten dla niezmodernizowanych lokomotyw ET-22 – 201E wynosił 18. Wskazuje to na znacznie większą awaryjność zmodernizowanych lokomotyw w stosunku do lokomotyw niezmodernizowanych, który w zależności od zakresu modernizacji wyniósł: od 270% w przypadku serii ET-22 – 201EM do 161% w przypadku ET-22 – 201EI. Z analiz Biura Taboru wynika, że do najistotniejszych przyczyn wzrostu usterkowości należał m.in. brak doświadczenia wykonawcy przy realizacji tak rozległej i głębokiej modernizacji oraz niewłaściwy wybór podwykonawców.

W związku z małą efektywnością modernizacji, Spółka podejmowała następujące działania:

- ograniczyła liczbę modernizowanych lokomotyw,

- zmniejszyła zakres modernizacji,
- spowodowała uruchomienie serwisu przez wykonawcę modernizacji,
- spowodowała wydłużenie okresu gwarancji na modernizowane lokomotywy.

(dowód: akta kontroli str. 530-532, 1292-1296)

Spółka prowadziła analizy defektów pojazdów trakcyjnych w podziale na Zakłady Spółki, rodzaj trakcji, serie lokomotyw, jak również przyczyny usterek w podziale na trakcję i serie lokomotyw.

W analizie za 2011 r. stwierdzono między innymi:

„W 2011 roku nastąpił spadek ogólnego wskaźnika liczby defektów o 4% w porównaniu do 2010 r. W poszczególnych grupach pojazdów o podobnym przeznaczeniu eksploatacyjnym stwierdzono występowanie dużej awaryjności niektórych serii lokomotyw w ruchu towarowym. Wskaźnik defektów (liczba defektów na 1 mln pojazdów-kilometrów) kształtował się jak następuje:

- 46,20 dla lokomotyw spalinowych liniowych ST 44 i 33,52 dla ST 43,
- 14,66 dla lokomotyw manewrowych – zmodernizowanych SM 42,
- 39,35 dla lokomotyw elektrycznych – zmodernizowanych ET22, oraz 26,18 dla ET 42”.

I dalej między innymi: „Wnioski:

1. Biuro Taboru wraz z Zakładami Spółki, eksploatującymi zmodernizowane lokomotywy ET 22, będą kontynuować podjęte działania mające na celu zmniejszenie usterkowości pojazdów.
2. Biuro Taboru wraz z Wydziałem Bezpieczeństwa Ruchu, przeprowadzi kontrolę stanu technicznego taboru w dwóch wybranych Zakładach Spółki charakteryzujących się najwyższymi wskaźnikami defektów.
3. Biuro Taboru wraz z Zakładami Spółki, eksploatującymi lokomotywy ST 45, podejmie działania mające na celu zmniejszenie ich usterkowości.
4. Zakłady Spółki: Dolnośląski, Śląski, Zachodniopomorski, Północny sporządzą do dnia 30.03.2012 r. szczegółowe analizy usterkowości pojazdów i przedstawią szczegółowe programy naprawcze zmierzające do zmniejszenia awaryjności taboru trakcyjnego.”

(dowód: akta kontroli str. 530-531, 539-554)

Kontrolującym przedstawiono dokumenty wskazujące na realizację ww. wniosków. Z materiałów tych wynika między innymi, że istotnym czynnikiem wpływającym na awaryjność taboru trakcyjnego były nieprawidłowo wykonywane zabiegi utrzymaniowe. Przykładowo:

- z analizy Dolnośląskiego Zakładu Spółki wynikało, że w Sekcji Wrocław Brochów na 72 defekty lokomotyw, w 27 przypadkach przyczyną była nieodpowiednio wykonana naprawa, i odpowiednio w Sekcji Jelenia Góra na 19 defektów w 2 przypadkach,
- z kontroli doraźnej przeprowadzonej w Dolnośląskim Zakładzie Spółki wynikało, że na 94 przypadki defektów zanotowanych w 2012 r. w 19 przypadkach winni byli gwaranci wykonujący naprawy, zaś w 3 przypadkach niewłaściwie wykonane naprawy lub przeglądy,

- z kontroli doraźnej przeprowadzonej w Śląskim Zakładzie Spółki w 2012 r. wynikało, że spośród wszystkich defektów odnotowanych w Zakładzie (brak danych w protokole kontroli co do liczby defektów) w 6 przypadkach winę przypisano konkretnym pracownikom wykonującym przeglądy lub naprawy lokomotyw.

(dowód: akta kontroli str. 530-531, 539-554)

Analiza dokumentacji źródłowej służb utrzymania taboru w Mazowiecko-Podlaskim Zakładzie Spółki, którą objęto 10 (losowo wybranych) księzek pokładowych i świadectw sprawności technicznej pojazdu kolejowego, 4 (losowo wybrane) książki naprawy bieżącej następujących pojazdów: SM 48 – 111, SM 48-112, SM 42-350, SM 42-537, SM 42-600, SM 42-626, SM 42-632, SM 42-634, SM 42-665, SM 42-733, SM 42-740 i SM 42-944, wykazała:

- niezgodnie z postanowieniami § 10 ust. 4 Instrukcji CT-3 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych odnotowywanie wyłączenia i dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji,
- brak imiennych pieczętek oraz czytelnych podpisów w książkach pokładowych pojazdów z napędem, co uniemożliwiało weryfikację, czy osoby wykonujące ww. czynności były do nich uprawnione,
- upoważnienia do wyłączenia i dopuszczenia pojazdów trakcyjnych pracowników zakładu nastąpiło z naruszeniem § 9 ust. 3 instrukcji CT-3,
- wykaz upoważnionych pracowników w Warszawie nie zawierał stanowisk pracy zajmowanych przez tych pracowników, zaś z wykazów z Białegostoku i Małaszewiczach wynikało, że upoważniono pracowników zajmujących stanowiska nie wymienione w ww. przepisie,
- nierzetelne wypełnianie księzek pokładowych pojazdów z napędem, polegające na nieodnotowywaniu włączeń i dopuszczania pojazdów do eksploatacji, nieodnotowywaniu dokonywanych napraw w części III książki, odnotowywanie napraw w części II książki,
- dopuszczanie do ruchu lokomotyw z niesprawnymi radiotelefonami, co miało bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (na analizowane 4 książki pokładowe lokomotyw, stwierdzono dwa tego typu przypadki, przy czym w odniesieniu do lokomotywy SM 48-112 niesprawność radiotelefonu wykazywano w okresie od 08.07.2011 r. do 20.07.2011 r.),
- niezgodnie z postanowieniami § 21 ust. 8 instrukcji CT-3, prowadzono książki przeglądów okresowych i napraw bieżących. Na jedną lokomotywę prowadzono jedną książkę, w której odnotowywano wyłącznie przeglądy okresowe. Wybór rodzaju książki, tj. książki przeglądów okresowych lub książki napraw bieżących był przypadkowy. Przepis o prowadzeniu księzek nakazywał prowadzenie dwóch odrębnych księzek dla jednej lokomotywy. Zapisy § 22 ust. 4 instrukcji CT-3 stanowił, że wykonanie naprawy bieżącej lub awaryjnej w zakładzie taboru Spółki potwierdza się w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz książce przeglądów okresowych i książce napraw bieżących. Zapis ten wprowadzał konieczność wpisywania napraw bieżących i awaryjnych w książkach przeglądów okresowych, których nazwa, jak również rubryki w niej zawarte nie pozwalały na dokonywanie tego typu wpisów.

Ewidencja uszkodzeń i awarii w pojazdach trakcyjnych, prowadzona w Zakładzie Spółki nie odpowiadała wzorowi określone w § 22 ust. 9 instrukcji Ct-3.

Lokomotywy, których książki pokładowe były przedmiotem analiz NIK, posiadały świadectwa sprawności technicznej, odpowiadające regulacjom wewnętrznym, jak również postanowieniom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330). Na 251 pojazdów trakcyjnych, będących na stanie inwentarzowym Zakładu, wszystkie eksploatowane pojazdy posiadały ważne świadectwa sprawności technicznej (147 pojazdów). 102 pojazdy oczekujące na naprawę lub na skreślenie nie posiadały ważnych świadectw sprawności technicznych. Zakład dysponował uwierzytelnionymi kopiami świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych eksploatowanych w Zakładzie, których wzory były zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103, poz. 1090 ze zm.).

(dowód: akta kontroli str. 579-589)

W złożonych przez Z-ca Dyrektora Zakładu ds. Technicznych i Utrzymania Taboru wyjaśnieniach w sprawie nieprawidłowego prowadzenia książek przeglądów okresowych i książek napraw bieżących, prowadzeniu ewidencji uszkodzeń i awarii w pojazdach trakcyjnych niezgodnie z instrukcją Ct-3, nie wyjaśniono przyczyn ww. nieprawidłowości. Poinformował jednocześnie o podjęciu działań w celu ich wyeliminowania.

(dowód: akta kontroli str. 627-644)

Z informacji Dyrektora Biura Taboru wynikało, że biuro to prowadziło na bieżąco analizy awaryjności taboru trakcyjnego na podstawie codziennych raportów sporządzanych i przesyłanych przez Zakłady Spółki. Na podstawie tych analiz wydawało szereg zaleceń, które przesyłane były do zainteresowanych komórek organizacyjnych i podmiotów gospodarczych.

(dowód: akta kontroli str. 674-676)

W związku z ustaleniami kontroli NIK w Mazowiecko-Podlaskim Zakładzie Spółki, co do ewidencji uszkodzeń i awarii prowadzonych w Spółce, wyjaśnienie w tej sprawie złożył Dyrektor Biura Taboru. Z wyjaśnienia i załączonych dokumentów wynika, że biuro na podstawie przesyłanych informacji z Zakładów Spółki prowadziło analizy awaryjności taboru, w różnych wariantach i czasookresach. Dyrektor Biura podał również podstawy prawne na podstawie których realizowany jest proces utrzymania taboru kolejowego w Spółce.

(dowód: akta kontroli str. 677-710)

W latach 2005 – I połowa 2012 r. liczba wagonów będących na stanie inwentarzowym Spółki zmniejszyła się z 85.673 sztuk w 2005 r. do 64.210 sztuk w I połowie 2012 r. tj. o 21.463 sztuki (25%). Jednocześnie zanotowano spadek przewiezionej masy towarowej z 144,7 mln ton w 2005 r. do 130,5 mln ton tj. o 9,8 % co oznacza, że nastąpiła racjonalizacja realizowanych przez Spółkę przewozów towarowych. W tym samym okresie wzrósł procentowy udział nieczynnego taboru wagonowego z 28,9 % w 2005 r. do 32,8% w I połowie 2012 r. Jednocześnie nastąpiło zmniejszenie liczby defektów taboru wagonowego w przeliczeniu na jeden milion przewiezionej masy towarowej tj. z 2384,4 defektów w 2005 r. do 1377,2 defektów w I półroczu 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 530-531)

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

1. Procedura P/12 Systemu SMS „Utrzymanie sprawności taboru” nie odzwierciedlała całości procesu utrzymania taboru w Spółce, co uniemożliwiało ocenę prawidłowości realizacji tego procesu na jej podstawie. Odpowiedzialny: Zarząd Spółki (dowód: akta kontroli str. 574-578)

2. Nierzetelne prowadzenie ksiąg pokładowych pojazdów z napędem: brak czytelnych podpisów i pieczęci imiennych osób wyłączających i dopuszczających pojazdy do eksploatacji, uniemożliwiający weryfikację uprawnień niezbędnych do wykonywania tych czynności, nieodnotowywanie wszystkich wyłączeń i dopuszczeń pojazdów do eksploatacji, nieodnotowywanie w części III ksiąg wszystkich napraw bieżących lokomotyw. Odpowiedzialny: pracownicy uprawnieni do dopuszczania i wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji. (dowód: akta kontroli str. 579-589)

3. Upoważnienie części pracowników, do wyłączania i dopuszczania do eksploatacji pojazdów, niezgodnie z postanowieniami § 9 ust. 3 instrukcji CT-3. Odpowiedzialny: Zastępca Dyrektora Zakładu ds. Technicznych i utrzymania taboru. (dowód: akta kontroli str. 579-589)

4. Dopuszczanie do ruchu lokomotyw z niesprawnymi radiotelefonami, co miało bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Odpowiedzialny: Dyrektor Zakładu. (dowód: akta kontroli str. 579-589)

5. Nierzetelne prowadzenie ksiąg napraw bieżących i przeglądów okresowych, jak również prowadzenie ich niezgodnie z postanowieniami § 21 ust. 8 instrukcji CT-3. Odpowiedzialny: pracownicy uprawnieni do dopuszczania i wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji. (dowód: akta kontroli str. 579-589)

6. Brak nadzoru nad systemem utrzymania taboru przez pracowników nadzoru technicznego w Mazowiecko-Podlaskim Zakładzie Spółki. Odpowiedzialny: Zastępca Dyrektora Zakładu ds. Technicznych i utrzymania taboru. (dowód: akta kontroli str. 579-589).

4. Raport w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

7. PKP Cargo S.A. przesłała w dniu 27 czerwca 2012 r. do Urzędu Transportu Kolejowego, zgodnie z przepisami art. 17a ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.), raport w sprawie bezpieczeństwa za 2011 r. Z danych raportu wynika między innymi, że w 2011 r. odnotowano wzrost liczby wypadków z 29 do 53 powstałych z winy Spółki. I tak zanotowano:

- 39 wykolejeń taboru kolejowego (wzrost z 18 do 39 w stosunku do 2010 r.),
- 12 najechań na przeszkodę (wzrost z 3 do 12 w stosunku do 2010 r.),
- 1 pożar pojazdu kolejowego (spadek z 3 do 1 w stosunku do 2010 r.),
- 1 z udziałem pracownika spółki (spadek z 2 do 1 w stosunku do 2010 r.),
- 0 inne wypadki (w 2010 r. odnotowano 3 tego typu wypadki).

8. Na tak znaczący wzrost liczby wypadków największy wpływ miały wypadki spowodowane uszkodzeniem lub złym stanem technicznym wagonów (wzrost z 11 w 2010 r. do 29 w 2011 r.) oraz niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać, albo uruchomienie

pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (wzrost z 2 w 2010 r. do 7 w 2011 r.).

9. W 2011 r. odnotowano 51 wypadków z udziałem taboru kolejowego PKP Cargo S.A. na przejazdach kolejowych zarządcy PKP PLK S.A., w wyniku których śmierć poniosło 5 osób, a ciężko rannych zostało 12 osób. Poza przejazdami kolejowymi odnotowano 69 wypadków, w wyniku których zginęło 47 osób, a 20 zostało ciężko rannych.

(dowód: akta kontroli str. 711-767)

10. Wskaźnik wypadkowości (mierzony jako iloczyn liczby wypadków i pracy pociągowej mierzonej w mln.poc.km), w okresie 2005 - I połowa 2012 r., kształtował się jak następuje.

11.

Rok	Poważny wypadek/katastrofa	Wypadek (ogółem/z przyczyn stanu technicznego lokomotywy)		Praca przewożowa [mln.poc.km]	Wskaźnik wyp.poc. [ilość wyp./mln.poc.km]	Incident*				
		pociągowy	manewrowy			C-44	C-50	C-54	C-55	C-59
2005	1	22/3	17/0	198,48	0,116	-	-	-	-	-
2006	3	28/12	32/6	178,86	0,157	-	-	-	-	-
2007	2	24/8	26/0	169,65	0,141	-	-	-	-	-
2008	0	32/5	26/0	158,38	0,202	6	14	331	7	13
2009	0	22/2	14/1	131,79	0,167	7	1	58	5	17
2010	0	15/2	23/0	68,74	0,218	4	5	71	3	9
2011	0	35/3	19/0	71,74	0,488	3	9	52	4	6
I - VI 2012	0	3/0	13/0	31,33	0,096	0	4	21	7	3

* Incydenty rejestrowane były od 2008 r.

12. W latach 2005 – 2011 (z wyjątkiem 2009 r. w stosunku do 2008 r.) następował stały wzrost tego wskaźnika, co oznaczało pogorszenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 528 i 1303)

13. W I połowie 2012 r. nastąpiła znacząca poprawa wskaźnika wypadkowości. Wynikało to, że zmniejszenia liczby wypadków. I tak, w odniesieniu do I połowy 2011 r. odnotowano zmniejszenie o 15 liczby wypadków ogółem (z 31 wypadków do 16), odnotowano zmniejszenie o 17 liczby wypadków pociągowych ogółem (spadek z 20 do 3 przypadków), przy jednoczesnym zwiększeniu liczby wypadków manewrowych z 11 do 13 przypadków. Na tak znaczny spadek wypadków największy wpływ miał spadek wypadków spowodowany uszkodzeniem lub złym stanem technicznym wagonów z 18 przypadków w I połowie 2011 r. do 4 w I połowie 2012 r.

14. W I połowie 2012 r. odnotowano wzrost wypadków zawinionych przez PKP Cargo S.A. z 9 do 11. Zwiększeniu uległa liczba zawinionych wypadków manewrowych z 7 do 11 przypadków, przy zmniejszeniu wypadków pociągowych z 2 do 0. Zmniejszeniu uległa liczba wypadków:

- na przejazdach kolejowych kategorii „D” (przejazdy bez sygnalizacji świetlnej i bez rogatek) z 24 do 18,
- z udziałem osób postronnych poza przejazdami kolejowymi z 24 do 18.

15. Zmniejszeniu uległa również liczba incydentów kolejowych z ogółem 52 w I połowie 2011 r. do 37 w I połowie 2012 r. Zaznaczyć należy, że odnotowano 21 incydentów spowodowanych uszkodzeniem lub złym stanem technicznym wagonów i koniecznością ich wyłączenia z ruchu, przy 27 tego typu przypadków w I połowie 2011.

(dowód: akta kontroli str. 768-780)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej
działalności

Do 2011 r. występowała stała tendencja pogarszania się stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Spółce. I połowa 2012 r. wykazała znaczącą poprawę w tym zakresie. Należy pozytywnie ocenić tę tendencję, tym niemniej okres I półrocza 2012 r. nie może przesłonić negatywnego trendu z lat ubiegłych. Należy pilnie śledzić wskaźniki bezpieczeństwa w Spółce i podejmować dalsze działania dla umocnienia zarysowującej się pozytywnej tendencji.

5. Programy szkolenia pracowników.

Opis stanu
faktycznego

W Spółce w latach 2005 – I połowa 2012 r. liczba personelu zajmującego się szkoleniem utrzymywała się na podobnym poziomie.

(dowód: akta kontroli str. 533)

W ramach doskonalenia zawodowego pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, Spółka prowadziła w 2011 r. oraz I półroczu 2012 r. systematyczne szkolenia, zgodnie z programem pouczeń okresowych. Pouczenia, ich częstotliwość, wymiar godzin i zakres tematyczny był zgodny z zatwierdzonymi i obowiązującymi w Spółce regulacjami wewnętrznymi².

Instrukcje regulujące zagadnienia związane z wykonywaną działalnością przez Spółkę były zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz wdrożone do stosowania.

Prowadzone doskonalenie zawodowe pracowników, w tym kontrolowanie ich wiedzy z zakresu znajomości przepisów dotyczących przewozów kolejowych poprzez m.in. pouczenia okresowe, oraz przeprowadzane egzaminy okresowe, dokumentowano w prowadzonych odpowiednio: dziennikach pouczeń okresowych oraz rejestrach egzaminów pracowników.

(dowód: akta kontroli str. 800-848)

Spółka jako podmiot wpisany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwa maszynisty posiadała, zatwierdzony decyzją Prezesa UTK, szczegółowy program szkolenia na licencję maszynisty PKP CARGO S.A. Zasady organizowania szkoleń na licencję i świadectwo maszynisty, w tym program

² Do dnia 28 lutego 2012 r. szkolenia pracowników prowadzone były zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ca-1 (A5) „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach pracowników PKP CARGO S.A.” zatwierdzona uchwałą Nr 2947 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 4 maja 2006 r. Uchwałą nr 95/2012 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 28 lutego 2012 r. przyjęto w Spółce do stosowania: Instrukcję Ca-4 „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w PKP CARGO S.A.,” zatwierdzona decyzją Prezesa UTK nr DBK-500-291-11-12, „Szczegółowy program szkolenia na licencję maszynisty”, zatwierdzony decyzją Prezesa UTK nr DBK-5441-07-PO1/11-291-11/12, „Program szkolenia celem uzyskania świadectwa maszynisty”, Instrukcję Ca-1 „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach pracowników PKP CARGO S.A.

szkolenia celem uzyskania świadectwa maszynisty, zostały wprowadzone do stosowania w Spółce Decyzją nr 4 Członka Zarządu ds. Pracowniczych PKP CARGO S.A. oraz Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych PKP CARGO S.A. z dnia 28 lutego 2012 r.

Proces dotyczący trybu wydawania świadectw, jego zawieszania i cofania, tryb i warunki przeprowadzania szkoleń i egzaminów niezbędnych do uzyskania świadectwa, został uregulowany w Procedurze P/07 Zarządzanie Zasobami Ludzkimi w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem PKP CARGO S.A. oraz w instrukcji Ca-4 oraz podany do wiadomości w sposób przyjęty w zakładach Spółki poprzez umieszczenie ich na ogólnie dostępnych tablicach ogłoszeń.

(dowód: akta kontroli str. 800-802, 1018-1047)

Spółka nie prowadziła ośrodków szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty.

(dowód: akta kontroli str. 800-802)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena
częstkowa

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

6. Zalecenia i wnioski Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz komisji kolejowej.

Opis stanu
faktycznego

Spółka prawidłowo realizowała zalecenia i wnioski Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz terminowo przekazała Komisji informację o realizacji zaleceń oraz podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

W zakresie dotyczącym napraw okresowych wagonów towarowych i napraw zestawów kołowych z rewizją maźnic wagonów towarowych, Spółka dokonała stosownych zmian w dokumentacji systemu utrzymania wagonów węglarek budowy normalnej serii E, w zakresie podsystemu WAG-E ze zmianą „a”, polegających na obowiązku wymiany śrub mocujących pierścieni dociskowy łożyska toczne na czopie na nowe każdorazowo podczas naprawy zestawów kołowych zgodnie z poziomem utrzymania P4 i P5. Zmiany w dokumentacji zostały zatwierdzone Decyzją Prezesa UTK nr DBK-512-197/2012 z dnia 23 lipca 2012 r. W przypadku pozostałych podsystemów tj. WAG-FT, WAG-GH, WAG-KRS, WAG-UZ, zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi przez Dyrektora Biura Taboru PKP CARGO S.A., aktualnie trwają prace, mające na celu zatwierdzenie przez Prezesa UTK zmian w powyższym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 849-861)

W 2012 r. Spółka zgodnie z zaleceniami Urzędu Transportu Kolejowego³ wydanymi na podstawie rekomendacji Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przeprowadziła lub była w trakcie prowadzenia, szkoleń dla zespołów pracowników prowadzących ruch kolejowy, prowadzących pojazdy kolejowe, kierowników pociągów oraz dyżurnych ruchu w zakresie m.in. zasad nabywania znajomości szlaku, kontroli czasu pracy, postępowania w sytuacjach wyjątkowych podczas prowadzenia pociągu oraz przeprowadzania dodatkowych jazd instruktażowych z każdym zatrudnionym maszynistą.

³ Pisma Wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr: DBK-550/R-09.1/KB/11 z 28 grudnia 2011 r. oraz nr DBK-550/R-03/KB/2012 z 30 maja 2012 r.

W pierwszym kwartale 2012 r. w Zakładach Spółki przeprowadzono dodatkowe pouczenia okresowe, polecane przez Wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego pismem nr DBK-550/R-09.1/KB/11 z dnia 28 grudnia 2011 r., czym zrealizowano rekomendację Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Informacja uwzględniająca terminy przeprowadzonych szkoleń, liczbę osób poddanych szkoleniom z podziałem na zespoły pracownicze została przesłana przez wszystkie Zakłady Spółki do Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu do dnia 31 marca 2012 r.

Spółka jest w trakcie realizacji polecenia z dnia 22.08.2012 r., dotyczącego przeprowadzenia dodatkowych szkoleń w zespołach maszynistów kolejowych i drużyn trakcyjnych oraz dodatkowych jazd instruktażowych z każdym zatrudnionym maszynistą, określonego pismem nr DBK-550/R-03/KB/2012 z dnia 30 maja 2012 r. Wiceprzewodniczącego Urzędu Transportu Kolejowego. Pismem z dnia 22 sierpnia 2012 r. Dyrektora Zarządzającego – Pełnomocnika Zarządu ds. zarządzania zasobami i optymalizacji procesów, zarządzono przeprowadzenie ww. szkoleń oraz jazd instruktażowych we wszystkich Zakładach Spółki oraz ustalono termin zakończenia ww. procesu szkolenia do dnia 31 grudnia 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 800- 802, 862-866)

Informację dot. realizacji wniosków i zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych po poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach zaistniałych w 2011 r., zgodnie z dyspozycją art. 28 l pkt 10 ustawy o transporcie kolejowym⁴, Spółka pismem z dnia 21.03.2012 r. przekazała Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 867-884)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

7. Prowadzenie pojazdów kolejowych.

7.1. Uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych.

Opis stanu
faktycznego

Spółka na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych, zatrudnia pracowników posiadających zdane egzaminy kwalifikacyjne adekwatne do zajmowanych stanowisk pracy. Pracownicy poddawani byli wymaganym przepisami prawa egzaminom autoryzacyjnym i okresowym oraz posiadali aktualne badania lekarskie i psychologiczne.

Kontrola akt osobowych pracowników zatrudnionych w Zakładzie Mazowiecko-Podlaskim na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych pod kątem spełnienia warunków formalnych poprzedzających zatrudnienie na stanowisku związanym z prowadzeniem pojazdów kolejowych, tj. warunków określonych w art. 22 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, oraz warunkami określonymi w aktach wykonawczych do tej ustawy⁵ wykazała m.in. posiadanie przez ww. pracowników: wymaganego wykształcenia, potwierdzenie pozytywnego

⁴ Dz. U. nr 16 poz. 94 z ze zm.

⁵ W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy 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).

zdania egzaminu kwalifikacyjnego i zaliczonej jeździe próbnej, potwierdzone orzeczeniem lekarskim, wykonanym w podmiotach uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich, posiadanie zdolności fizycznej i psychicznej do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty.

(dowód: akta kontroli str. 885-999)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

7.2. Obsługa tras kolejowych.

Opis stanu
faktycznego

Obsługa pojazdów trakcyjnych na poszczególnych szlakach lub ich odcinkach przez stosowne obsady drużyn trakcyjnych odbywała się zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi⁶, regulacjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury oraz regulacjami wewnętrznymi Spółki⁷.

Podczas przeprowadzonych w okresie 2011 – I połowa 2012, we wszystkich Zakładach Spółki, jazd instruktażowo – kontrolnych przez maszynistów – instruktorów oraz kontroli zespołowych, nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie przestrzegania zasad stosowania pojedynczej obsługi trakcyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 1278-1291)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

7.3. Nabywanie i utrata znajomości szlaku.

Opis stanu
faktycznego

Znajomość warunków technicznych danej linii lub jej odcinka dokumentowana była przez poszczególnych maszynistów w kartach znajomości szlaku. Nabywanie lub odnowienie znajomości szlaku przez maszynistów odbywało się zgodnie z obowiązującymi w Spółce procedurami tj. po dokonaniu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzonego, z czego dwie wykonywano w porze między zmrokiem a świtem (nabycie znajomości szlaku) lub po dokonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego jedną wykonano w porze między zmrokiem a świtem (odnowienie znajomości szlaku) i dokumentowane było w „Wykazach poznania szlaku przez maszynistę”. Stwierdzone utraty znajomości szlaku (w kontrolowanym Zakładzie Mazowiecko – Podlaskim Spółki PKP CARGO S.A. wystąpiło 26 przypadków utraty znajomości szlaku) przez maszynistów spowodowane były długoterminową chorobą bądź brakiem planowej obsługi na danym odcinku.

W jednym przypadku stwierdzono, że na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Warszawa Grochów pociąg prowadzony był przez maszynistę, który utracił znajomość ww. szlaku. Zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi przez maszynistę instruktora, jazda na przedmiotowym odcinku przez maszynistę, który utracił znajomość szlaku, wymuszona została koniecznością awaryjnego sprowadzenia składu pociągu do stacji postojowej, a maszynista przejechał ten odcinek z prędkością dopuszczalną dla tego rejonu 30 km/h tj. prędkością niższą od dopuszczalnej prędkości prowadzenia pociągu w takim przypadku tj. 40 km/h.

⁶ §21 ust 4 i ust 9 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444 ze zm.).

⁷ §15 ust 3 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), §2 ust 1 do 4 Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Ct-1 (Mt-1), Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy (Załącznik nr 14, ust 21).

(dowód: akta kontroli str. 1000-1017)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

Opis stanu
faktycznego

7.4. Dokumentowanie pracy pracowników drużyn trakcyjnych.

Posiadanie przez maszynistów dokumentów, koniecznych do prowadzenia pociągów po danej linii kolejowej lub jej odcinku było na bieżąco dokumentowane i weryfikowane. Dokonywano kontroli taśm prędkościomierzy pod kątem czytelności zapisów, przestrzegania rozkładowych prędkości jazdy pociągów, rejestracji wymaganych parametrów urządzeń czujności.

W Mazowiecko-Podlaskim Zakładzie Spółki w ramach programu działań w PKP CARGO S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa w okresie 2011 – I połowa 2012 r. sporządzono 342 protokoły kontroli, przeprowadzono 3410 audytów wewnętrznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz wykonano 92.236 kontroli stanu trzeźwości. W ramach prowadzonych kontroli dokonywano sprawdzenia pracy drużyny trakcyjnej w tym: wyposażenie w dokumenty oraz ich aktualizację, stan psychofizyczny drużyny, techniki prowadzenia jazdy itp., stan techniczny pojazdu trakcyjnego oraz stan wyposażenia pojazdu trakcyjnego. W przeprowadzonych kontrolach nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie posiadanych przez maszynistów dokumentów niezbędnych do prowadzenia pojazdów trakcyjnych, stanu psychofizycznego drużyny, stanu technicznego oraz stanu wyposażenia pojazdu trakcyjnego. Stwierdzone nieprawidłowości były eliminowane jeszcze w trakcie prowadzonych kontroli bądź formułowane były wnioski i zalecenia pokontrolne, które realizowano na bieżąco.

Z wyjaśnień udzielonych przez Naczelnika Działu w Mazowiecko – Podlaskim Zakładzie Spółki wynika, że w przeprowadzonych kontrolach dot. zapisów parametrów taśm prędkościomierzy w Mazowiecko – Podlaskim Zakładzie Spółki nie stwierdzono przekroczenia prędkości w odniesieniu do rozkładu jazdy oraz wydanych ostrzeżeń stałych i czasowych. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in. braku zapisów na taśmach godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy w pojeździe trakcyjnym, braku zapisów daty i numeru obsługiwanej pociągu, uszkodzenia mechaniczne taśm. W stosunku do pracowników, u których stwierdzono nieprawidłowości wdrożono postępowania wyjaśniające.

(dowód: akta kontroli str. 1088-1263)

Fakt zapoznania się przez maszynistów z przepisami potwierdzano w Książce pokwitowań przyjętych do wiadomości zarządzeń przez drużyny trakcyjne. Dyspozytorzy dane dotyczące pracy maszynisty lub lokomotywy odnotowywali w książce wyjścia – wejścia pojazdu trakcyjnego oraz w kartach pracy drużyny trakcyjnej Mt-514a, a fakt wydania karty pracy odnotowywano w ww. książce.

(dowód: akta kontroli str. 1264-1274)

Przeprowadzona przez biegłego analiza 20 taśm prędkościomierzy wykazała, że w przypadku 11 taśm stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości:

- w przypadku dwóch taśm przekroczenie prędkości. I tak, na odcinku Dęblin – Chelm odnotowano czterokrotne przekroczenie prędkości przez maszynistę (od 3 do 5 km/h), na odcinku Pruszków – Kalisz przekroczenie prędkości przez maszynistę o 8 km/h,
- brak częściowej rejestracji następujących parametrów: użycia hamulca (w 9 taśmach), urządzeń czujności maszynisty (w 2 taśmach), parametrów

SHP (w jednej taśmie).

(dowód: akta kontroli str. 1297-1299)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Przekraczanie przez maszynistów dozwolonych prędkości. Odpowiedzialni: maszyniści (dowód: akta kontroli str. 1297-1299)
2. Dopuszczanie pojazdów trakcyjnych z niesprawnymi urządzeniami rejestrującymi parametry pojazdu. Odpowiedzialni: Dyrektorzy Zakładów Spółki. (dowód: akta kontroli str. 1297-1299)

Uwagi dotyczące
badanej
działalności

Należy podkreślić, że kontrola NIK wykazała szereg istotnych nieprawidłowości w zakresie utrzymania taboru kolejowego (patrz punkt 3 wystąpienia pokontrolnego NIK). W świetle tych ustaleń wątpliwości budzi rzetelność przeprowadzanych kontroli i audytów opisana w niniejszym podpunkcie (patrz sprawozdania do protokołów kontroli od strona 1088 do strony 1228 akt kontroli).

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie z nieprawidłowościami działalność Spółki w ww. zakresie.

7.5. Dokumentowanie i realizowanie wykonania przygotowania do pracy urządzeń hamulcowych.

Opis stanu
faktycznego

Zasady obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego zostały uregulowane w Instrukcji Cw - 1 (Mw – 56) wprowadzonej Zarządzeniem Nr 152 Zarządu PKP Cargo S.A. z dnia 14 lipca 2006 r.

Stosowane przez Spółkę Karty próby hamulca były zgodne z kartą wzoru określoną w załączniku nr 4 do ww. instrukcji.

Kontroli poddano 10 (losowo wybranych) kart próby hamulca. W żadnym przypadku nie stwierdzono, aby procent rzeczywistej masy hamującej był mniejszy od procenta wymaganej masy hamującej, a wartość ciśnienia w przewodzie głównym na końcu pociągu we wszystkich przypadkach, była wyższa od wartości granicznej wskazanej w ww. Instrukcji.

W kartach próby hamulca m.in. po kolejnych próbach hamulca nie dokonywano wpisów dot. długości oraz liczby pojazdów, dokonanie próby hamulca nie było potwierdzone podpisami pracownika przeprowadzającego próbę oraz maszynisty, a w 50% skontrolowanych prób hamulca nie wskazano godziny ich wykonania. Powyższe działania były niezgodne z postanowieniami Instrukcji Cw-1.

(dowód: akta kontroli str. 1066-1087, 1275-1277)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Nierzetelne wypełnianie kart próby hamulca. Karty te wypełniano niezgodnie z postanowieniami Instrukcji Cw-1.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie sposób prowadzenia kart próby hamulca.

8. Świadczenie pracy przez maszynistów u innych przewoźników.

Opis stanu
faktycznego

Spółka podejmowała działania zmierzające do przeciwdziałania podejmowaniu przez pracowników zespołów drużyn trakcyjnych zatrudnionych w PKP CARGO S.A. konkurencyjnej pracy w prywatnych firmach przewozowych. W Zakładach Spółki wdrożono umowy o zakazie konkurencji ze wszystkimi pracownikami zatrudnionymi

na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w Regulaminie pracy PKP CARGO S.A. wprowadzono zapisy zobowiązujące pracowników do powstrzymania się od podejmowania działalności konkurencyjnej, nawet w przypadku braku określenia w umowie o pracę lub odrębnej umowie ww. obowiązku, a także zagadnienia zatrudnienia maszynistów poza godzinami pracy w firmach konkurencyjnych omawiano na pouczeniach okresowych drużyn trakcyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 800-802, 1049-1064)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

9. Koszty strat poniesionych przez Spółkę w związku ze zdarzeniami na kolei.

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na dzień 5 listopada 2012 r. koszty związane z zaistniałymi wypadkami w okresie 2011 – I połowa 2012 r. wyniosły łącznie 6.810,86 tys. zł z czego 5.578,53 tys. zł wyniosły koszty związane z wypłatą odszkodowań za wypadki kolejowe powstałe z winy Spółki, a 1.232,34 tys. zł wyniosły koszty wypadków kolejowych zaistniałych z winy innych podmiotów niż PKP CARGO S.A. Spółka podjęła działania zmierzające do odzyskania środków poniesionych w związku z zaistnieniem wypadków z winy innych podmiotów niż PKP CARGO S.A. i według stanu na dzień 5 listopada 2012 r. odzyskała kwotę 692,44 tys. zł tj. 56,2 % kwoty 1.232,34 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 711-767, 1065)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność związaną z podejmowaniem działań zmierzających do odzyskania kwot poniesionych z tytułu wypadków zaistniałych z winy innych podmiotów.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁸, wnosi o:

1. Doprowadzenie do zgodności zapisów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem z regulacjami wewnętrznymi Spółki.
2. Wprowadzenie w procedurze P/08 „Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa” obowiązku przeprowadzania analizy stanu realizacji programów z uwzględnieniem efektywności prowadzonych działań.
3. Opracowanie procedury P/12 „Utrzymanie sprawności taboru” uwzględniającej całokształt zadań realizowanych w ramach tego procesu.
4. Przeprowadzanie audytów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem umożliwiających ocenę stanu realizacji procedur we wszystkich komórkach organizacyjnych Spółki i efektywności ich wdrażania.

⁸ Dz. U. z 2012 r., poz.82

5. Formułowanie zadań, realizowanych w ramach procedury P/19 „Ciągłe doskonalenie”, w sposób umożliwiający rzetelną analizę ich wykonania.
6. Wyznaczenie w poszczególnych komórkach organizacyjnych Spółki osób odpowiedzialnych za realizację systemu SMS.
7. Uwzględnianie w corocznych sprawozdaniach Biura Kontroli Wewnętrznej wyników kontroli wykonywanych w Zakładach Spółki, celem informowania Zarządu Spółki o stanie realizacji zadań kontrolnych tych jednostek i ich efektywności.
8. Doprowadzenie do zgodności pomiędzy dokumentacją związaną z procesem utrzymania taboru a obowiązującymi w Spółce regulacjami wewnętrznymi.
9. Wyeliminowanie przypadków dopuszczania do eksploatacji pojazdów trakcyjnych z niesprawnymi urządzeniami łączności i rejestratorami parametrów pojazdów trakcyjnych.
10. Przeszkolenie pracowników nadzoru technicznego Spółki w zakresie obowiązujących regulacji wewnętrznych dotyczących zasad utrzymania taboru kolejowego.
11. Wzmocnienie nadzoru nad pracownikami odpowiedzialnymi za wykonywanie próby hamulca w zakresie prawidłowego dokumentowania tych czynności.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania
uwag i wykonania
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 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, o której mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 13 grudnia 2012 r.

Tekst ostateczny Wystąpienia pokontrolnego, ujednolicony na podstawie uchwały Nr KPK/KPO-415-030/2013 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 5 lutego 2013 r.

Warszawa, dnia 21 marca 2013 r.

RADCA PRZEZESA NIK
p.o. DYREKTORA
Departamentu Infrastruktury

Stanisław Jarosz

