



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN-4114-01-06/2012
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. Józef Łukowski, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 82453 z dnia 10 lipca 2012 r. (dowód: akta kontroli, str. 1-2) 2. Natasza Sikora, specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 82454 z dnia 10 lipca 2012 r. (dowód: akta kontroli, str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Przewozy Regionalne spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pani Małgorzata Kuczevska – Łaska, Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości ¹ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Przyjęta ocena wynika z ocen cząstkowych ośmiu badanych obszarów. Pomimo, że działalność Spółki w trzech obszarach została oceniona pozytywnie, to stwierdzone nieprawidłowości uzasadniają wydanie oceny pozytywnej mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Kontrola wykazała następujące nieprawidłowości: • Brak aktualizacji załącznika nr 2 Procedury wydawania świadectw maszynisty w zakresie listy ośrodków szkolenia, • Naruszenie art. 22b ust. 4 i 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym², poprzez nieujęcie procedury wydawania świadectwa maszynisty w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i nie podanie jej do publicznej wiadomości. • Uchwalanie procedury nr 321 zarządzania audytami wewnętrznymi SMS, zawierającej zapisy skutkujące brakiem niezależności zespołu audytującego przy przeprowadzaniu audytu w Biurze Bezpieczeństwa Spółki.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Dz.U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja zadań w zakresie wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w Spółce (SMS).

1.1. Sposób wdrożenia sms.

Opis stanu
faktycznego

System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) został w Spółce wprowadzony Uchwałą Zarządu "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. nr 465/2010 z 21 grudnia 2010 r. Do zarządzania dokumentacją SMS został upoważniony Dyrektor Biura Bezpieczeństwa. Za ustanowienie i wdrożenie w Spółce SMS odpowiada Prezes Zarządu Spółki.

SMS dla Spółki został zaakceptowany decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr TTN-0211-C-37/2010 z 10 grudnia 2010 r.

Zmiana w procedurze SMS została dokonana 15 listopada 2011 r. decyzją Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego Spółki i weszła w życie 1 grudnia 2011 r.

Na dzień 27 lipca 2012 r. dostęp do zakładki Share Point SMS posiadało 492 pracowników.

(akta kontroli, str. 6-12, 550-557)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

1.2. Realizacja programów i zachowanie procedur w zakresie sms.

Opis stanu
faktycznego

Spółka otrzymała certyfikat bezpieczeństwa – część A o nr identyfikacyjnym PL1120100038, wydany 17 grudnia 2010 r. przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE oraz właściwymi przepisami krajowymi. Certyfikat bezpieczeństwa potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez Spółkę w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE i przepisami krajowymi (certyfikat bezpieczeństwa część B), Prezes UTK wydał 28 grudnia 2010 r. (nr identyfikacyjny: PL1220100031).

Harmonogram wdrożenia SMS stanowi załącznik nr 2 do uchwały Nr 465/2010 z 21 grudnia 2010 r. i został w całości zrealizowany przez Spółkę. Przeprowadzone w badanym okresie audyty wewnętrzne oraz kontrole weryfikowały poprawność realizacji procesów zawartych w SMS. W każdym podsystemie zawartym w mapie procesów - stanowiącej zał. Nr 2 SMS, została zbadana przynajmniej jedna procedura – w zależności od badanego Zakładu i podsystemu. Wyniki z przeprowadzonych w 2011 r. kontroli oraz audytów wewnętrznych zostały zamieszczone m.in. w Raporcie z przeglądu zarządzania za rok 2011 oraz w Raporcie w sprawie bezpieczeństwa za rok 2011.

(akta kontroli, str. 10-18, 211-232, 385-394, 519-538, 1023-1033, 1041-1043)

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

Ustalone
nieprawidłowości

W wyniku przeprowadzonych w 2011 r. audytów wewnętrznych zidentyfikowano istotne oraz powtarzające się niezgodności w zakresie SMS, występujące w:

- Procesie przewozowym nr 02-04 – 6 niezgodności m.in. brak dowodów przeprowadzania analizy prędkościomierzy.

- Podsystemie utrzymania pojazdów kolejowych: proces nr 11 Zakup i utrzymanie pojazdów trakcyjnych – 4 niezgodności m.in. w zakresie prowadzenia dokumentacji związanej z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów oraz 2 powtarzające się niezgodności w Procesie nr 12 Utrzymania i zakupu wagonów.
- Podsystemie zarządzania kompetencjami: proces nr 21 (nabywanie kwalifikacji) i proces nr 23 (weryfikacja kwalifikacji pracownika) – 4 powtarzające się niezgodności, oraz proces nr 22 (doskonalenie zawodowe) i proces nr 24 (zarządzanie kompetencjami) – 3 niezgodności.
- Podsystemie doskonalenia SMS w procesie nr 33 Działania korygujące i zapobiegawcze SMS, stwierdzono przypadki braku realizacji działań m.in. brak dokumentowania wydarzeń kolejowych.
- Podsystemie zarządzania ważnymi informacjami: Proces nr 51 Nadzór nad dokumentami i zapisami SMS – m.in. przypadki pracy na podstawie nieaktualnych regulaminów oraz Proces nr 53 Zarządzanie zdarzeniami i raportowanie – 3 powtarzające się niezgodności np. brak prowadzenia książki wydarzeń.

Z udzielonych przez Panią Małgorzatę Kuczewską-Łaskę Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego Spółki wyjaśnień wynika, że większość zaleceń poaudytowych została zrealizowana, a pozostałe, wymagające czasu, w tym uzyskanie DSU - są w trakcie realizacji.

(akta kontroli, str. 211-232, 519-549)

1.3. Opracowanie przez Spółkę programów poprawy bezpieczeństwa przewoźnika i określenie w nich celów osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa.

Opis stanu faktycznego

Spółka corocznie sporządzała programy poprawy bezpieczeństwa przewoźników, które zgodnie z § 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym³ (zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa), określały cele oraz parametry ilościowe i jakościowe dla osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa oraz odpowiedzialne osoby i sposób przekazania informacji zawartych w programie pracownikom Spółki.

Programy te zatwierdzono decyzjami Prezesa Zarządu-Dyrektora Regionalnego „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia: 23 grudnia 2010 r. – na rok 2011 i 22 grudnia 2011 r. – na rok 2012. Programy zostały przekazane do realizacji upoważnionym pracownikom.

(akta kontroli, str. 17-18, 139-169)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

1.4. Opracowanie opisu wdrożonych w Spółce procedur i forma ich przekazania pracownikom

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z Uchwałą Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. nr 465/2010 z dnia 21 grudnia 2010 r. przeprowadzono szkolenia z zakresu SMS dla pracowników uczestniczących w realizacji zadań SMS od poziomu „kadry zarządzającej” do poziomu pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych

³ Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, Dz.U. Nr 60 poz. 407 ze zm.

z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zgodnie z harmonogramem nadano uprawnienia wyznaczonym pracownikom umożliwiające dostęp do SMS w formie elektronicznej, przeprowadzono pięć szkoleń, w tym: kadry zarządzającej, pracowników odpowiedzialnych za wdrożenie SMS w komórkach organizacyjnych, pracowników nadzoru i kierujących komórkami, pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz seminarium dla pracowników biur w centrali. Potwierdzono również wdrożenie SMS przez kierujących komórkami organizacyjnymi, w tym przesłanie listy pracowników zapoznanych z SMS.

Szkolenia doskonalące wiedzę z zakresu SMS dla stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego są realizowane corocznie w wymiarze jednej godziny, stosownie do Ramowego programu doskonalenia zawodowego.

(akta kontroli, str. 10-12, 17-18, 133-144)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

1.5. Liczba personelu zajmująca się bezpośrednio monitorowaniem i doskonaleniem SMS.

Zgodnie z §29 Regulaminu organizacyjnego, wprowadzonego uchwałą Rady Nadzorczej Spółki nr 22/IV/2011 z dnia 9 marca 2011 r. (Regulamin Organizacyjny), prowadzenie spraw związanych z SMS należy do Biura Bezpieczeństwa Przewozów (PBU). Według stanu na dzień 11 października 2012 r. w ww. Biurze zatrudnionych jest 12 osób – zgodnie z planem zatrudnienia, w tym 11 etatów: dyrektor biura, 5 etatów w Wydziale ds., monitorowania i doskonalenia SMS, stanowisko ds. bezpieczeństwa podróży i mienia oraz 4 etaty w Wydziale ds. kontroli bezpieczeństwa przewozów oraz 1 osoba na umowę zlecenie.

W 14 Zakładach Spółki zatrudniono po jednej osobie na samodzielnym stanowisku ds. bezpieczeństwa przewozów, a w Zakładzie w Poznaniu 2 osoby.

(akta kontroli, str. 485-513, 519-522, 1034-1037)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

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

2. Opracowanie procedur w zakresie utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych, programu ograniczenia usterek oraz realizacja zaleceń PKBWK i komisji kolejowych.

2.1. Opracowanie procedur w zakresie utrzymania taboru kolejowego (wagony, lokomotywy), nadzór nad realizacją tych procedur.

Opis stanu faktycznego

Wykazy taboru (wiek, sprawność, wyłączenia z eksploatacji) są prowadzone w aplikacjach: Ewidencja wagonów pasażerskich (EWP), ewidencja pojazdów trakcyjnych (EPT).

Zasady utrzymania taboru opisano w instrukcji o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych (Pw-1) oraz w instrukcji o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych (Pt-5).

Punkty utrzymania taboru posiadają świadectwo zgodności wydawane przez PBU, które upoważniają do wykonywania określonego poziomu utrzymania, określonych typów taboru. Świadectwo zgodności jest wydawane po stwierdzeniu, że dany punkt utrzymania posiada odpowiednie wyposażenie i kadrę pracowniczą, Komórka merytoryczna przygotowuje odpowiednią dokumentację, tj. DSU, decyzje, wytyczne, instrukcje itp. oraz procesy i procedury w SMS-ie, celem zapewnienia utrzymania taboru na poziomie zgodnym z prawem krajowym, Każdy pracownik zatrudniony przy utrzymaniu taboru posiada kartę charakterystyki stanowiska, przechodzi autoryzację i okresowe szkolenie w wysokości 4 godzin rocznie.

Monitorowanie procesu utrzymania odbywa się poprzez kontrole i audyty wewnętrzne. W 2011 r. przeprowadzono m.in. w zakładach Spółki audyty w zakresie Podsystemu utrzymania pojazdów kolejowych w tym: proces nr 11 *Zakup i utrzymanie pojazdów trakcyjnych* oraz proces nr 12 *Utrzymanie i zakup wagonów*.

(akta kontroli, str. 57-61, 472-484)

Na dzień zakończenia kontroli 131 z 1456 będących w dyspozycji Spółki pojazdów kolejowych nie posiadało zatwierdzonej DSU z czego: 40 wniosków oczekuje na akceptację Prezesa UTK, 63 jest na etapie uzgodnień z autorem dokumentacji (utrzymanie „zgodnie z zapisami zawartymi w ostatniej wersji dokumentacji zatwierdzonej przez autora”), a 9 pojazdów kolejowych jest utrzymywanych na podstawie niezatwierdzonej „Dokumentacji Technologicznej Systemu Utrzymania złożonej w UTK celem zatwierdzenia przez Prezesa UTK”. W wyjaśnieniach dwóch członków zarządu: Pani Danuta Bodzek oraz Pani Elżbieta Grudzień podały, że „Biuro Eksploatacji i Utrzymania Taboru prowadzi stały monitoring procesu zatwierdzania przez Urząd Transportu Kolejowego oraz prowadzi współpracę z podmiotami wprowadzającymi zmiany do opracowywanych DSU”. W sprawie ww. wniosków złożonych do UTK, urząd nie występował o uzupełnienia, a Spółka przewiduje wystąpić do Prezesa UTK z pytaniem o przewidywany termin zakończenia postępowań.

(akta kontroli, str. 472-484, 514-517)

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

2.2. Wycena i ocena ryzyka związanego z działalnością eksploatacyjną – metody dokonywania ocen i realizacja wniosków wynikających z tych ocen.

Opis stanu faktycznego

Wymagania dotyczące wyceny i oceny ryzyka eksploatacyjnego zostały określone w Procedurze zarządzania ryzykiem w związku z wprowadzeniem działalności eksploatacyjnej sms. Za rok 2011 zespół interdyscyplinarny dokonał oceny i wyceny ryzyka zagrożeń metodą FMEA, w odniesieniu do wykonanej pracy przewozowej w podziale na ryzyko: własne, wspólne i stron trzecich. W protokole z analizy ryzyka w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej za 2011 r. zespół dokonał analizy przypadków rozwiązania umów o prace na mocy art. 52 kodeksu pracy, z pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Protokół zawiera postulaty mające na celu zmniejszenie wystąpienia ryzyka w poszczególnych obszarach. Zespół postulował:

W przypadkach zdarzeń skutkujących uszkodzeniem ciała będącego następstwem wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu, należy kontynuować działania polegające na wyposażeniu taboru w blokady drzwi, podczas realizacji IV i V poziomu utrzymania.

W przypadkach zdarzeń na przejazdach oraz najechania pojazdu na osoby podczas przechodzenia przez tory, z uwagi na to, że działania może prowadzić tylko zarządca – wystąpić do zarządcy o ich zintensyfikowanie.

W protokole znalazły się również sugestie odnośnie poszerzenia zakresu wykonywanych kontroli wewnętrznych oraz zarządzenia załączania do sporządzanych Biuletynów informacyjnych po zaistnieniu zdarzenia szkicu sytuacyjnego dla lepszego zobrazowania okoliczności doprowadzenia do zdarzenia. Do dnia zakończenia kontroli nie zrealizowano jedynie regulacji w zakresie obowiązku załączania szkicu sytuacyjnego wypadku, który zgodnie z otrzymanymi wyjaśnieniami jest w trakcie realizacji.

(akta kontroli, str. 51-56, 170-181, 472-473)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.3. Programy szkoleń dla pracowników bezpośrednio związanych z realizacją przewozów, obsługą i utrzymaniem taboru.

Opis stanu faktycznego

Uchwałą Nr 471/2010 z 29 grudnia 2010 r., Zarząd „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. wprowadził do stosowania:

- Ramowy program doskonalenia zawodowego (w zakresie pouczeń okresowych) dla pracowników „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe - obowiązującego w 2011 roku,
- Ramowy program doskonalenia zawodowego (w zakresie pouczeń okresowych) dla pracowników „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., wykonujących czynności z zakresu stanowisk związanych: z obsługą podróży, z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych (z wyłączeniem stanowiska rewidenta taboru), oraz dla stanowiska maszynista instruktor - obowiązującego w 2011 roku.

Uchwałą Nr 530/2011 z 19 grudnia 2011 r. Zarząd „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. przyjął i wprowadził do stosowania:

- Ramowy program doskonalenia zawodowego dla pracowników „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe - obowiązujący w 2012 roku,
- Ramowy program doskonalenia zawodowego dla pracowników „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., wykonujących czynności z zakresu stanowisk związanych: z obsługą podróży, z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych (z wyłączeniem stanowiska rewidenta taboru), oraz dla stanowiska maszynista instruktor - obowiązujący w 2012 roku.

Pouczenia okresowe w 2011 r. zostały zrealizowane w następujący sposób:

- maszynista pojazdów trakcyjnych – zrealizowano 2784 z 2862 podlegające szkoleniom zatrudnione osoby,
- pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych – zrealizowano 77 z 83 zatrudnionych podlegających szkoleniom,
- kierownik pociągu – zrealizowano 2456 z 2514 podlegających pouczeniom zatrudnionych.

Przypadki braku uczestnictwa w pouczeniach okresowych pracowników wynikały z przyczyn niezależnych od pracodawcy i zostały uzupełnione

w 2012 r., poza przypadkami dalszej nieobecności lub rozwiązania/zmiany umowy o pracę.

W I połowie 2012 r. zrealizowano:

- maszynista pojazdów trakcyjnych - 2690 osób z 2730 podlegających pouczeniom,
- pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych - 29 osób z 30,
- kierownik pociągu – 2342 osób z 2436 podlegających pouczeniom.

Szkolenia z zakresu techniki ruchu dla maszynistów oprócz kontrolerów i instruktorów ruchu prowadzone są przez maszynistów instruktorów zgodnie z §1 instrukcji dla maszynisty instruktora (Pt-6). Zdaniem Spółki zakres szkolenia dla maszynistów instruktorów zapewnia zachowanie bezpieczeństwa ruchu. Kurs z zakresu zagadnień techniki ruchu i sygnalizacji na sieci kolejowej PKP obejmuje 55 godzin wykładów oraz 21 godzin ćwiczeń i kończy się egzaminem.

(akta kontroli, str. 271-352, 405-410, 558-567, 1034-1043)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.4. Realizacja przez Spółkę zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) i komisji kolejowych.

Opis stanu faktycznego

W 2011 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych nie prowadziła postępowań dla zdarzeń w których brał udział tabor lub pracownicy Spółki. W 2012 r. PKBWK prowadzi postępowanie po zaistnieniu zdarzenia w dniu 3 marca 2012 r. na szlaku Sprawa – Starzyny linii nr 64.

W 2011 r. miało miejsce ogółem 318 zdarzeń dla których zostały powołane komisje kolejowe, a w I połowie 2012 r. powołano komisje dla 141 zdarzeń.

Rekomendacje PKBWK za rok 2011 zostały zawarte w raporcie nr PKBWK1/2011 z badania poważnego wypadku zaistniałego 13 lipca 2010 r. na szlaku Kępice – Korzybie, zatwierdzonego 5 lipca 2011 r., oraz w piśmie Wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-09.1/KB/11 z 30 grudnia 2011 r. zawierającym przełożenie zaleceń Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) określonych w piśmie PKBWK 076-305/RL/R/11 z dnia 22 listopada 2011 r.

Zalecenia zostały wykonane, a o sposobie ich realizacji Spółka poinformowała UTK oraz PKBWK.

W 10 zbadanych postępowaniach prowadzonych przez komisje kolejowe, wszystkie zalecenia - środki zaradcze (dotyczące m.in.: wydania biuletynu powypadkowego i zapoznania z jego treścią pracowników, zwiększenia jazd kontrolno-instruktażowych, omówienia zdarzenia na pouczeniach okresowych) zostały zrealizowane. W 2 z 10 badanych spraw przewodniczącym komisji był pracownik Spółki i w dokumentacji znajdują się potwierdzenia wysłania protokołów ustaleń końcowych – zgodnie z §30 rozporządzenia Ministra Transportu z 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych⁴.

(akta kontroli, str. 93-135, 405-409, 1080-1089)

⁴ Dz.U. Nr 89 poz. 593;

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

3. Działania Spółki w zakresie utrzymania taboru i urządzeń w pojazdach trakcyjnych.

3.1. Ewidencja najpowszechniejszych usterek taboru (wagonowego i trakcyjnego), urządzeń shp, czuwaków i radiołączności wraz z podjętymi działaniami w celu zmniejszenie usterkowości.

Opis stanu faktycznego

Usterki taboru wagonowego i trakcyjnego są zapisywane w książkach pokładowych pojazdów z napędem i analizowane przez dyspozytora. Od lipca br. w aplikacji „Alicja” rejestruje się usterki taboru (wagonowego i trakcyjnego) z podziałem na zespoły i podzespoły – zgodnie z §22 ust. 10 instrukcji Pt-5. W aplikacji EWP są rejestrowane wszystkie wyłączenia wagonów z eksploatacji wraz z wpisaniem usterek. W wersji elektronicznej, w zakresie charakterystyki stanowiska Dyspozytura prowadzony jest system dyspozytorski „Wydarzenia” w którym znajdują się przypadki zaistniałych wydarzeń w dobie ze szczegółowym opisem (data wydarzenia, godz. Nr pociągu, relacja, miejsce oraz opis wydarzenia). Dyspozytura prowadzi również zestawienie powstałych usterek taboru.

(akta kontroli, str. 567, 1006-1022)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

3.2. Opracowanie przez Spółkę programów ograniczenia usterek (zgodnie z zasadą Pareto) i ich realizacja.

Opis stanu faktycznego

W spółce nie stosuje się zasady Pareto. Prezes Spółki w piśmie z 19 października 2012 r. wyjaśnił, że śledzenie usterek odbywało się przez dyspozytorów na podstawie zapisów w Książkach pokładowych pojazdu z napędem, a od lipca 2012 r. zapisywane są w systemie elektronicznym *Alicja*.

(akta kontroli, str. 567-571)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

3.3. Rzetelność danych w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa przekazywanych Prezesowi UTK.

Opis stanu faktycznego

Spółka, stosownie do art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, składała Prezesowi UTK coroczne raporty w sprawie bezpieczeństwa za rok poprzedni: 30 czerwca 2011 r. za rok 2010 oraz 27 czerwca 2012 r. za rok 2011.

Raporty zawierają informacje wymagane art. 17a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym tj. informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa; przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI); zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei; wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.

Prezes UTK nie zgłaszał uwag do ww. Raportów w sprawie bezpieczeństwa.

(akta kontroli, str. 182-232)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

4. Spełnianie przez drużyny trakcyjne i konduktorskie wymogów prawnych, w tym kontrola czasu pracy, szkolenia, obsada i spełnianie wymagań zdrowotnych.

4.1. Kontrola znajomości przez maszynistów obowiązujących przepisów dotyczących przewozów kolejowych.

Opis stanu faktycznego

W Spółce obowiązek zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami, poleceniami, decyzjami, w rozumieniu §3 ust 1 Instrukcji Bt-1, potwierdzony jest wpisem w „Książce pokwitowań przyjętych do wiadomości zarządzeń przez drużyny trakcyjne” – druk Mt – 570. Analiza zapisów zawartych w „Książce pokwitowań przyjętych do wiadomości zarządzeń przez drużyny trakcyjne” Zakładu Centralnego, Sekcji Przewozów i Eksploatacji Białostok wykazała, że maszyniści każdorazowo przyjęcie do wiadomości ogłoszeń, poleceń i decyzji potwierdzali własnoręcznym podpisem, wskazując jednocześnie datę przyjęcia ich do wiadomości.

Analiza wybranych 10 protokołów kontroli dokonanych w okresie styczeń 2011 – czerwiec 2012 roku podczas jazd próbnych nie wykazała przypadków rażącego zaniedbania obowiązków służbowych przez pracowników drużyn trakcyjnych, które skutkowałoby odsunięciem maszynisty od pełnienia obowiązków i skierowaniem go na egzamin weryfikacyjny.

(akta kontroli, str. 572-580)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

4.2. Znajomość szlaków przez maszynistów na poszczególnych liniach kolejowych.

Opis stanu faktycznego

Nabywanie znajomości szlaku przez maszynistów pojazdów trakcyjnych było realizowane na podstawie *Programu nabywania, rejestracji i posiadania znajomości typu pojazdu kolejowego oraz znajomości odcinków linii kolejowych przez maszynistów, pomocników maszynisty oraz kierowników pociągu „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.* – przyjętego 6 października 2009 r., uchwałą Zarządu Spółki nr 332/2009.

Analiza wybranych losowo z trzech Zakładów 10 Dokumentów (Kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych, Harmonogram nabywania odcinków linii kolejowych przez Kierowników pociągu, Książka ciągłości znajomości linii kolejowych przez Kierowników, maszynistów, pomocników maszynisty, Rejestr znajomości linii kolejowych przez Kierowników, maszynistów, pomocników maszynisty) wykazała, że personel delegowany do prowadzenia pociągów posiadał znajomość szlaków w rozumieniu obowiązujących przepisów, zgodnie z § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe⁵, dla stanowiska pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych – zgodnie z §25 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na

⁵ Dz. U. Nr 212, poz. 2152 ze zm.

stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra⁶.

Decyzją Nr 2/2012 Członka Zarządu - Dyrektora ds. Pracowniczych „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z 14 marca 2012 r., wdrożono *Procedury dokonania autoryzacji dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe* – dla stanowiska maszynisty pojazdów trakcyjnych i pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych.

(akta kontroli, str. 271-383, 581-656)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

4.3. Realizacja obowiązków maszynistów wynikających z § 8 Instrukcji Pt-2. Dokumentowanie ich wykonania i realizację wniosków w świetle analizy dokumentacji w tym zakresie.

Opis stanu
faktycznego

W wyniku analizy zapisów w wybranych losowo 14 kart pracy maszynisty i 10 Książek pokładowych pojazdu z napędem stwierdzono, że rozpoczęcie pracy potwierdzone było w karcie pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów (Mt-009) oraz zapisywane były informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy. W zależności od typu pojazdu maszynista wykonuje czynności zgodnie z §8 pkt 1-15 instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego (Pt – 2). Każdorazowo w książce pokładowej pojazdu z napędem odnotowuje fakt sprawdzenia sprawności radiolączności pociągowej i Radio – Stopu oraz urządzeń czujności maszynisty. W wyznaczonym czasie i miejscu zgłasza pojazd trakcyjny do pracy. Wszelkie nieprawidłowości, uniemożliwiające bezpieczne wykonywanie pracy na pojeździe trakcyjnym maszynista zgłasza dyspozytorowi oraz odpisuje powyższy fakt w książce pokładowej pojazdu z napędem. Spełnienie obowiązków przez maszynistów przy rozpoczynaniu pracy w rozumieniu przepisów ww. instrukcji dokonywane jest poprzez przeprowadzanie audytów wewnętrznych oraz kontroli na szczeblu poszczególnych zakładów.

(akta kontroli, str. 657-762)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

4.4. Organizacja obsługi technicznej pociągu przed wyprawieniem w trasę w tym przygotowanie do pracy urządzeń hamulcowych i dokumentowanie stanu technicznego tych urządzeń przez maszynistę w rozumieniu przepisów Instrukcji Pt-2 .

Opis stanu
faktycznego

Analiza wybranych zapisów w 6 Kartach próby hamulca i urządzeń hamulcowych będących w Zakładach w Szczecinie i Poznaniu, potwierdza wykonywanie prób urządzeń hamulcowych.

Wg zapisów w 15 Książkach pokładowych pojazdu z napędem (dla danego rodzaju pojazdu- lokomotywy) przed rozpoczęciem jazdy odnotowywane są: sprawność lokomotywy – świadectwo sprawności technicznej, radiolączności, czuwaka, wyposażenie lokomotywy, zgodność rozkazów szczególnych z rejestrem.

⁶ Dz.U. nr 59, poz. 301 ze zm.

Odnutowywane są również stwierdzone usterki w czasie, dokonywane przeglądy i roboty naprawcze.

(akta kontroli, str. 669-762)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

4.5. Kontrola posiadania przez maszynistę wymaganych dokumentów do przemieszczania się po wyznaczonej trasie.

Opis stanu faktycznego

Na podstawie wybranych losowo 10 dokumentów z dwóch Zakładów, ustalono m.in., że maszyniści posiadali dokumenty, o których mowa w pkt 4.4 (Prawo kierowania pojazdem trakcyjnym, Karta znajomości szlaku, Zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy, Karta pracy Mt0009 jako dokument potwierdzający wyznaczenie maszynisty do obsługi pojazdu trakcyjnego, aktualny rozkład jazdy pociągu oraz dodatek 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy z naniesionymi zmianami, Kartę próby hamulca). Dokumenty maszynisty są kontrolowane przez dyspozytora trakcji podczas ekspedowania maszynisty do obsługi pociągu i przez kontrolerów trakcji i jazdy instruktażowej przeprowadzanych przez maszynistów instruktorów. Dokonanie kontroli dokumentów w czasie jazd kontrolnych i instruktażowych, kontrolerzy i instruktorzy odnotowują w sprawozdaniach z tych jazd oraz w „Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem”.

(akta kontroli, str.763-768, 789-824)

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

4.6. Nadzór nad pracą maszynistów i drużyn konduktorskich w zakresie pracy eksploatacyjnej oraz czasu pracy.

Opis stanu faktycznego

W wyniku analizy dokumentów źródłowych (karta pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów P, informacje z przeprowadzonych jazd instruktażowych, plan i wykonanie pracy przez maszynistę instruktora) ustalono, że w oparciu o działający w spółce SMS w podległych zakładach prowadzony jest nadzór nad pracą pracowników drużyn trakcyjnych przez pracowników nadzoru i kontroli, tj. kierownictwo w zakładzie, zespół kontrolerski i maszynistów instruktorów. Nadzór przez maszynistów instruktorów nad pracą tych pracowników prowadzony jest w sposób ciągły oraz okresowo poprzez:

- jazdy kontrolne i instruktażowe (min. 1 raz w półroczu) przeprowadzane przez kontrolerów na podstawie planów kontroli na każdy miesiąc, kontrole doraźne drużyn trakcyjnych podczas pracy pociągowej i pozapociągowej, w toku których udzielany jest instruktaż praktyczny drużynom trakcyjnym, ocena stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, sprawdzanie warunków technicznych i organizacyjno-eksploatacyjnych linii kolejowych,
- analizę parametrów zarejestrowanych na taśmach prędkościomierzy elektro-mechanicznych przez maszynistów instruktorów wg przepisów instrukcji Pt-6 i w oparciu o wydaną Decyzję Nr 1/2012 Członka Zarządu – Dyrektora ds. Techniczno – Eksploatacyjnych Przewozy Regionalne z dnia 17 kwietnia 2012 r. w sprawie analiz parametrów zapisanych na taśmach prędkościomierzy. Nadzór okresowy realizowany jest przez organizowanie egzaminów okresowych nie rzadziej niż raz na 4 lata oraz doskonalenia zawodowego (pouczenia okresowe 2 razy w roku). Na podstawie wrywkowego przeglądu sporządzanych informacji

z wrywkowej analizy 15 taśm ustalono, że nie występowały nieprawidłowości w pracy maszynistów w zakresie m.in. przekroczenia dozwolonej prędkości rozkładowej i na odcinkach czasowego i stałego ograniczenia prędkości jazdy, uszkodzenia prędkościomierza. Natomiast występowały nieprawidłowości w zapisach danych dotyczących rejestracji ciśnienia w cylindrach hamulcowych i braku rejestracji użycia przycisku czujności w czasie jazdy z kabiny.

Kontrola czasu pracy była realizowana przez kontrolerów Biura Kontroli Terenowej Centrali Spółki, według zasad określonych w wewnętrznej procedurze wdrożonej Uchwałą Zarządu Spółki nr 236/2011 z 31 maja 2011 r. Od 1 stycznia 2011 roku do 20 lipca 2012 roku, Biuro Kontroli Terenowej przeprowadziło kontrole w 9 zakładach Przewozów Regionalnych, których przedmiotem był czas pracy oraz stosowanie przepisów prawa pracy. W wyniku przeprowadzenia ww. czynności kontrolnych stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na: przekroczeniu przez pracowników drużyn trakcyjnych limitu 150 godzin nadliczbowymi, o których mowa w art. 151 §3 kodeksu pracy, pracy przez trzy (lub więcej) kolejne niedziele (19 przypadków), zatrudnienie pracownika w trzech kolejno po sobie następujących porach nocnych (14 przypadków), nie zapewnienie dobowego wypoczynku – dot. drużyn konduktorskich w PR Wrocław (10 przypadków) i tygodniowego prawa do 36 godz. nieprzerwanego odpoczynku od pracy – dot. drużyn konduktorskich w PR Wrocław (7 przypadków), zatrudnianie pracownika bez ważnych badań lekarskich (6 przypadków). Pismem z 20 czerwca 2012 r. Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Przewozów polecił objąć kontrolę czasu pracy w ramach kontroli i audytów wewnętrznych SMS. Ponadto w Kartach pracy drużyny konduktorskiej kontrola czasu pracy sprawdzana jest przez Kierownika Zespołu drużyn konduktorskich.

(akta kontroli, str.25-50, 789-824, 892-894)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

4.7. Spełnianie wymagań obowiązujących przepisów przez drużyny trakcyjne (konduktorskie) przy obsadzie drużyn trakcyjnych obsługujących poszczególne odcinki szlaków kolejowych.

Opis stanu faktycznego

Obsada drużyny trakcyjnej spełnia wymogi §21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji⁷. Na obsługiwanych liniach kolejowych, zgodnie z rozkładem jazdy, nie przekracza się prędkości 130 km/h.

W opisanym wyżej Raporcie PKBWK Nr 1/2011 po zaistniałym wypadku w dniu 13.07.2010 r. zalecono w pkt 6, ppkt. 8: „Utrzymać obowiązek dwuosobowej obsady trakcyjnej lokomotyw jednokabinowych na odcinku linii Szczecinek – Słupsk w przypadku braku wymaganej łączności pociągowej lub ograniczoną widoczność szlaku i sygnalizacji lub jazdy tyłem”.

Wg. udzielonej przez Spółkę informacji, „mając na uwadze nakłady finansowe, na tym odcinku do obsługi pociągów wprowadzono autobusy szynowe z czołowymi kabinami w pojedynczej obsadzie, tj. tylko przez maszynistę. Lokomotywy jednokabinowe obsługują sporadycznie pociągi na tym odcinku”.

(akta kontroli, str. 825-851)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

⁷ Dz.U. Nr 172, poz. 1444 ze zm.

4.8. Spełnianie przez przewoźnika wymogów rozporządzenia MI z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty⁸, dotyczące prowadzenia ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów. Zgodność programów szkoleń z przepisami oraz nadzór Prezesa UTK nad ośrodkami.

Opis stanu faktycznego

W dniu 7 października 2011 r. Spółka została wpisana na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwa maszynisty.

Obowiązujący w Spółce Program szkolenia na licencję maszynisty został zatwierdzony przez Prezesa UTK decyzją Nr DBK- 5441- 03- PO1/11 z 24 listopada 2011 r.

Program szkolenia (teoretyczny i praktyczny) obejmuje elementy wymienione w art. 18d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym tj. znajomość tras pociągu i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych.

Spośród wylosowanych osób, które otrzymały licencję maszynisty wszystkie spełniały kryteria zawarte w art. 22 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Zrealizowano 4 szkolenia na licencję maszynisty w trzech ośrodkach (2 w Poznaniu oraz po 1 w Katowicach i Toruniu), w których wzięły udział 94 osoby. Do egzaminu przystąpiło 75 osób (po trzech pierwszych szkoleniach) i wszystkie go zdały.

Spółka jest w trakcie kompletowania dokumentów potrzebnych do wypełnienia wniosków o licencję maszynisty dla 65 pracowników Spółki, którzy zdali egzamin.

(akta kontroli, str.405-410, 412-416, 825-851)

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

Ustalone nieprawidłowości

Lista ośrodków szkolenia na stronie internetowej UTK różni się od listy ośrodków stanowiącej załącznik nr 2 Procedury wydawania świadectw maszynisty w Spółce. Aktualny stan faktyczny jest zgodny z listą zamieszczoną na stronie UTK, a zmiany dotyczące skreślenia z listy adresów ośrodka szkoleniowego w Opolu oraz dopisania 2 ośrodków: w Kielcach i Kędzierzynie Koźle zostały wprowadzone decyzją Prezesa UTK z dnia 17 maja 2012 r. nr DBK-5441-06/12, na wniosek Spółki. W wyjaśnieniach Pani Małgorzata Kuczevska – Łaska, Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny wskazała, że załącznik nr 2 do procedury zostanie usunięty, a w jego miejsce zostanie wprowadzony nowy.

(akta kontroli, str.405-410, 1044-1046)

4.9. Ustanowienie i podanie do publicznej wiadomości procedur wydawania świadectw maszynisty.

Opis stanu faktycznego

Procedura wydawania świadectwa maszynisty w Spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.” została zatwierdzona decyzją Nr 1/ 2012 Członka Zarządu- Dyrektora ds. Pracowniczych Przewozów Regionalnych sp. z o.o. z 14 marca 2012 r. W załączniku nr 1 do tej procedury został zawarty szczegółowo opisany program przygotowania do egzaminu na licencję maszynisty zawierający szkolenia teoretyczne i praktyczne.

⁸ Dz. U. Nr 66 poz. 346

Na stronie internetowej: www.przewozyregionalne.pl/o-nas.html można znaleźć informację, że Spółka prowadzi szkolenia i egzaminy w zakresie udzielania licencji i świadectwa maszynisty. Na stronie nie jest załączona procedura, a jedynie informacja, że można się z nią zapoznać w Centrali Spółki - Biurze Spraw Pracowniczych w Poznaniu pod wskazanym adres i telefonem.

(akta kontroli, str. 405-410, 421-471, 1041-1043, 1047)

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

Ustalone
nieprawidłowości

Zgodnie z art. 22b ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym, procedurę wydawania świadectw maszynisty, która stanowi części ich systemu zarządzania bezpieczeństwem, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej podają do publicznej wiadomości w sposób przyjęty u każdego z nich.

W Spółce uchwalona procedura wydawania świadectwa maszynisty nie jest ujęta w SMS oraz nie została podana do publicznej wiadomości. Na stronie internetowej Spółki została zamieszczona jedynie informacja wskazująca gdzie można się zapoznać z procedurą w Centrali Spółki w Poznaniu. Powyższe stanowiło naruszenie art. 22b ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym.

W wyjaśnieniach Pani Małgorzata Kuczevska – Łaska, Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny wskazała, że ww. procedura zostanie ujęta w przygotowywanej zmianie do SMS, a procedura została podana do wiadomości pracowników. Ponadto, Prezes Zarządu wskazała, że „takie ograniczenie zastosowano ze względu na zakres merytoryczny dokumentów zamieszczonych w procedurze i potrzebę udzielenia wyjaśnień osobom nieznającym specyfiki działania naszej Spółki”.

(akta kontroli, str. 417-420, 1041-1043)

4.10. Spełnianie przez maszynistów wymagań zdrowotnych, psychicznych i fizycznych określonych w obowiązujących przepisach.

Opis stanu
faktycznego

Spośród zbadanej dokumentacji 11 z 75 osób, które uzyskały w 2012 r. licencję maszynisty, wszystkie posiadały prawidłowe orzeczenie lekarskie wystawione na wzorze stanowiącym zał. Nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności⁹. Zaświadczenia zostały wydane przez podmioty uprawnione, znajdujące się na liście UTK.

Spośród zbadanej dokumentacji 16 pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty lub starszego maszynisty wszystkie osoby posiadały ważne orzeczenia/zaświadczenia lekarskie, wydane przez uprawniony podmiot umieszczony na liście UTK.

(akta kontroli, str. 411, 1048-1049)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

⁹ Dz.U. Nr 66, poz. 349

5. Utrzymanie i eksploatacja pojazdów trakcyjnych (wagonowych).

5.1. Posiadanie dla każdego eksploatowanego pojazdu trakcyjnego (wagonowego) ważnego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydanego przez Prezesa UTK oraz ważne świadectwo sprawności technicznej pojazdów kolejowych.

Opis stanu faktycznego

Na podstawie analizy 20 wybranych losowo świadectw sprawności technicznej pojazdu kolejowego ustalono, że wszystkie eksploatowane pojazdy posiadają ważne świadectwa sprawności technicznej, stanowiące warunek dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji (art. 24 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym). W przypadku utraty ważności świadectwa pojazdy są kierowane do naprawy (poziom 4 i 5 utrzymania) lub są odstawiane jako oczekujące naprawy lub kasacji.

(akta kontroli, str. 852-855)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

5.2. Zasady nadzoru nad utrzymaniem pojazdów trakcyjnych i wagonów, dokumentowanie czynności utrzymaniowych i naprawczych

Opis stanu faktycznego

Zasady nadzoru nad utrzymaniem pojazdów są określone w regulaminach pracy Zakładów Przewozów Regionalnych. System Utrzymania normalnotorowych wagonów osobowych (przeglądy techniczne, naprawy okresowe i pozaplanowe) zapisany jest w Pw-1, zaś warunki techniczne zasady i wymagania związane z utrzymaniem elektrycznych spalinowych i parowych pojazdów trakcyjnych zapisane są w instrukcji Pt-5.

Na podstawie wybranych losowo 10 dokumentów (książka pokładowa pojazdu trakcyjnego, przeglądów okresowych i napraw bieżących) ustalono, że czynności związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych i wagonów są dokumentowane i weryfikowane.

(akta kontroli, str. 657-762)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

5.3. Przeprowadzanie kontroli pracy maszynisty poprzez analizę taśm prędkościomierzy z poszczególnych jazd.

Opis stanu faktycznego

Biegły dokonał analizy 16 taśm prędkościomierzy, z wybranych linii kolejowych na których dokonywane są przewozy przez Spółkę.

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

Ustalone nieprawidłowości

W jednym przypadku na 16 zbadanych przez biegłego taśm prędkościomierzy, na linii Łódź Kaliska – Toruń Postojowa, na odcinku Turzno Kujawskie – Aleksandrów Kujawski, stwierdzono przekroczenie prędkości przez maszynistę o 30 km/h. Według rozkładu jazdy dopuszczalna prędkość na tym odcinku wynosiła 60 km/h, a prędkość rzeczywista wynosiła 90 km/h.

(akta kontroli, str. 1155-1161)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

6. Straty poniesione przez przewoźnika w związku ze zdarzeniami, karami umownymi oraz odszkodowaniami.

Opis stanu faktycznego

Koszty ogółem poniesione przez Spółkę wynikające ze zdarzeń (poważne wypadki, wypadki, incydenty i pozostałe wydarzenia) w 2010 r. wynosiły 21.845.578 zł; w 2011 r. – 5.650.637 zł i w 2012 r. (I połowa) - 1.116.289 zł. Spółka w 2011 r. poniosła koszty naliczone przez urzędy marszałkowskie w wysokości 6.010.262,58 zł, w tym 3.225.612,95 zł, z tytułu kar umownych naliczonych w wyniku nienależytej realizacji rozkładu jazdy (odwołania, opóźnienia), a w I półroczu 2012 r. w kwocie 328.945,00 zł z czego z tytułu odwołań i opóźnień w kwocie 234.413,00 zł. Koszty poniesione przez Spółkę w formie odszkodowań dla pasażerów z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu wyniosły odpowiednio: w 2011 r. – 23.657,23 zł (w tym 5.513,90 zł wypłacił ubezpieczyciel), a w I kwartale 2012 r. – 8.726,17 zł (w tym 344,10 zł wypłacił ubezpieczyciel).

Koszty ogółem powstałe na skutek zaistniałych zdarzeń (błędy ludzkie, zawodność techniczna pojazdów), których przyczyna bezpośrednio obciąża Spółkę to: rok 2010 – 14 937 922 zł; 2011 – 149 322 zł; a w 2012 (I półrocze) – 126 854 zł.

W wyniku prowadzonych postępowań windykacyjnych, na dzień 1 sierpnia 2012 r., odzyskano następujące koszty poniesione w 2011 r.

- Zakończone postępowania windykacyjne (118) dotyczyły strat w wysokości 2.067.784,24 zł z której odzyskano 1.471.069,13 zł, w tym od sprawcy zdarzenia – 330.625,71 zł, od ubezpieczyciela – 569.200,44 zł, od stron - osób trzecich – 571.242,98 zł (w tym m.in. straty pokryte przez PZU i Urząd Marszałkowski – 116.982,56 zł).
- Postępowania w toku (77) dotyczą strat w wysokości 3.850.454,27 zł, z których odzyskano 1.384.902,09 zł.

W piśmie z 5 listopada 2012 r. wyjaśniono m.in., że Spółka otrzymuje od zarządcy Infrastruktury – PKP PLK miesięczne zestawienia opóźnień pociągów uruchamianych przez Spółkę i materiał ten przekazywany jest do jednostek wykonawczych – Zakładów w celu podjęcia działań zmierzających do ograniczenia występowania przyczyn opóźnień leżących po stronie Spółki. Zakłady monitorują przebieg pociągów i porównują z danymi zawartymi w Programie SEPE. W piśmie z 8 listopada br. wyjaśniono m.in., że w ramach obowiązków bezpośredni i operatywny nadzór nad regularnością kursowania pociągów sprawują dyspozytorzy Zakładów. Kierownicy pociągów zobowiązani są do bieżącego informowania o przyczynie opóźnienia. Podejmowane są działania wyjaśniające z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej i Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w PKP PLK S.A. w celu składania reklamacji. W szczególnych przypadkach Spółka uruchamia komunikację zastępczą autobusową. Spółka dokłada starań aby zapisy w umowach z Organizatorami przewozów określały sytuacje w których kary mogą być naliczane i możliwość odwołania.

(akta kontroli, str. 136-137, 856-891, 1003-1004, 1077-1079)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

7. Funkcjonowanie systemu kontroli wewnętrznej. Czynności audytowe dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

7.1. System kontroli wewnętrznej

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym, w skład Centrali Spółki wchodzi m.in. Biuro Kontroli Terenowej, którego zakres działania został określony w §14 ww. Regulaminu. Wykonywanie kontroli z zakresu SMS należy zgodnie §29 ust. 1 ww. Regulaminu do zadań Biura Bezpieczeństwa Przewozów.

Zasady funkcjonowania zawarte są w podsystemie doskonalenia SMS nr 3 jako Procedura nr 341 - Procedura zarządzania kontrolami wewnętrznymi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Harmonogram Kontroli wewnętrznych SMS realizowany przez Centralę Spółki w roku 2011, przewidywał - po korekcie dokonanej 28 października 2011 r.- wykonanie 15 kontroli w Zakładach PR i wszystkie zrealizowano.

Harmonogram kontroli wewnętrznych SMS realizowany przez Centralę Spółki w 2012 r., przewiduje wykonanie 15 kontroli we wszystkich zakładach Spółki. Do końca lipca, zgodnie z harmonogramem, zrealizowano 9 kontroli.

W 2011 r. na skutek przeprowadzonych kontroli wydano 116 wniosków, z których 66 zrealizowano, jeden uznano za niezasadny, a pozostałe są w trakcie realizacji.

Spośród 89 wniosków z 2012 r., zrealizowano 43.

(akta kontroli, str. 22-49, 138-140, 399-404, 472-549, 1023-1033, 1053-1076)

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

Ustalone
nieprawidłowości

Część niezrealizowanych do dnia zakończenia kontroli wniosków z kontroli wewnętrznych (również działań korygujących wskazanych w raportach z audytu) dotyczy braku zatwierdzonej przez Prezesa UTK dokumentacji systemu utrzymania (DSU) pojazdów kolejowych.

7.2. Audyt

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym, w skład Centrali Spółki wchodzi m.in. Biuro Audytu Wewnętrznego, którego zakres działania został określony w §23 wspomnianego wyżej Regulaminu. Wykonywanie audytów z zakresu SMS należy zgodnie §29 ust. 1 ww. Regulaminu do zadań Biura Bezpieczeństwa Przewozów i jest przeprowadzany na podstawie Procedury zarządzania audytami wewnętrznymi SMS.

Harmonogram audytów wewnętrznych SMS realizowany przez Centralę Spółki w 2011 r., przewidywał - po korekcie dokonanej 17 sierpnia 2011 r.- wykonanie 19 audytów (15 w Zakładach PR oraz 4 w Centrali Spółki) i wszystkie zrealizowano.

Harmonogram audytów wewnętrznych SMS realizowany przez Centralę Spółki w 2012 r., przewiduje wykonanie 20 audytów (15 w Zakładach PR oraz 5 w Centrali Spółki). Do końca lipca, zgodnie z harmonogramem, zrealizowano 11 audytów wewnętrznych (9 w Zakładach PR oraz 2 w Centrali).

W wyniku przeprowadzenia audytów w 2011 r. wydano 84 karty spostrzeżeń/niezgodności oraz działań korygujących, z których zrealizowanych zostało 76, a 8 jest w trakcie realizacji, w tym 2 oczekują na zatwierdzenie przez Prezesa UTK.

Od 1 stycznia do 31 lipca 2012 r. sporządzono 13 kart spostrzeżeń/niezgodności oraz działań korygujących, z których zrealizowano 10.

Roczne harmonogramy audytów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) z II poziomu w latach 2011 i 2012 objęły komórki

wykonawcze – Sekcje, w 15 zakładach Spółki. W 2011 roku zgodnie z harmonogramem zaplanowano 57 audytów, natomiast w I półroczu 2012 roku zaplanowano 25 audytów. Wszystkie zaplanowane audyty wykonano.

(akta kontroli, str. 19-21, 62-92, 385-394, 485-513, 1050-1052)

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

Ustalone
nieprawidłowości

Zgodnie z procedurą nr 321 zarządzania audytami wewnętrznymi SMS, „członkowie zespołu audytującego muszą być niezależni od audytowanego procesu/obszaru, jak również niezależni od osób odpowiedzialnych za audytowany proces/obszar”. Raport z audytu zostaje przedstawiony do akceptacji Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa, który również powołuje zespół, a w związku z tym nie jest spełnione kryterium niezależności w przypadku przeprowadzanego audytu w Biurze Bezpieczeństwa. W wyjaśnieniach Pan Ireneusz Troszczyński Dyrektor Biura Bezpieczeństwa, podał, iż zmiana tej procedury jest w trakcie uzgodnień z właścicielami procesów.

(akta kontroli, str. 395-398)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

8. Analiza wskaźników w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego m.in. pracy przewozowej, wskaźników wypadkowości, stanu technicznego wagonów i lokomotyw ich awaryjności oraz posiadanych ilostanów taboru wagonowego i trakcyjnego (2007-2012 – I półrocze).

8.1. Praca przewozowa.

Opis stanu
faktycznego

Praca pociągowa uległa zmniejszeniu z 101,55 mln km w 2007 r. do 71,4 mln km w 2011 r. Wg informacji Spółki przyczyny zmniejszenia pracy pociągowej to powoływanie przewoźników przez Urzędy Marszałkowskie i ograniczenie kursowania pociągów przez Spółkę. W piśmie z 8 listopada br. członkowie Zarządu Spółki: Pani Danuta Bodzek i Elżbieta Grudzień wyjaśniły m.in., że: „Wykonanie niższej pracy eksploatacyjnej niż planowano na etapie zawierania umów nastąpiło z powodu odwołań pociągów wynikających np. z: wyboczenia toru, obniżonej sieci trakcyjnej, jej oblodzenia i zamknięć z powodu modernizacji linii kolejowych”. Wyjaśniono również, że: „... Spółka PR jako przewoźnik kolejowy wykonuje przewozy kolejowe na obszarze każdego województwa w zakresie wskazanym i zamówionym przez Organizatora Przewozów – Województwo...Przy udzielaniu zamówienia publicznego Organizator w SIWZ określa m.in. liczbę pociągów, liczbę połączeń, a tym samym wielkość pracy eksploatacyjnej”.

(akta kontroli, str. 895-921, 1003-1004)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

8.2. Liczba wypadków.

Opis stanu
faktycznego

Na podstawie ewidencji zdarzeń i wypadków w systemie elektronicznym ustalono m.in., że w badanym okresie liczba wypadków uległa zmniejszeniu z 355 w 2007 r.

do 223 w 2011 r. Analogicznie liczba incydentów z 242 do 95 a liczba ofiar (zabici i ciężko ranni) z 259 do 145. W 2011 r. na terenie zarządcy zaistniało 13 zdarzeń z udziałem taboru (7 z grupy B – najechanie na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę i 6 z grupy C – niezatrzymanie się przed sygnałem „Stój”), z czego 1 obciąża Spółkę. Zalecenia Komisji prowadzących postępowania dotyczyły m.in. wydania biuletynu powypadkowego i zapoznania pracowników z przyczynami powstałych zdarzeń oraz podjętych działań, zwiększenia jazd kontrolno – instruktażowych, omówienia zdarzeń na pouczeniach okresowych, zwiększenia częstotliwości nadzoru nad pracą na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem i wprowadzenia obsługi dwuosobowej lokomotyw jednokabinowych. Realizując powyższe wydano m.in. zakaz korzystania z telefonów komórkowych przez maszynistów podczas prowadzenia pociągów. Zgodnie z Decyzją Nr 13/2011 Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego z dnia 21 września 2011 r.), zawierającą „Wytyczne prowadzenia rejestracji i statystyki wypadków, poważnych wypadków, incydentów oraz związanych z bezpieczeństwem przewozów zaistniałych na obszarze działania Spółki” Biuro Bezpieczeństwa Przewozów posiada na wewnętrznym portalu intranetowym zakładkę o nazwie PIB (Zakłady w ujęciu kwartalnym), do której dostęp mają współpracujący na szczeblu zakładu pracownicy zatrudnieni na samodzielnych stanowiskach ds. bezpieczeństwa przewozów.

(akta kontroli, str.895-921, 922-937)

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

8.3. Stan techniczny

Opis stanu
faktycznego

Na podstawie wydruków systemu ewidencji taboru „Alicja” sytuacja wagonowa na dzień 18.10. br. przedstawiała się następująco: Ilostan inwentarzowy - 427 wagonów, Ilostan rozporządzalny - 427 wagonów, wagony niesprawne (NB, PO, Rew, Reklamacja,) - 36 wagonów, wagony oczekujące (NG i Rew) wyłączone bez aktualnego świadectwa sprawności technicznej - 167 (52 Rew i 115 NG), wagony oczekujące skreślenia – 39. Łącznie wagonów niesprawnych - 242. Wagonów sprawne - 185. Zapotrzebowanie do pociągów w dni robocze od 101 do 106 oraz w dni wolne i świąteczne 118. Wg wspomnianego systemu ewidencji park lokomotyw to: spalinowe: Ilostan inwentarzowy – 93, w tym 44 zdrowe. Zapotrzebowanie - 27, zapas – 14; elektryczne: Ilostan inwentarzowy – 10, w tym 9 zdrowe. Zapotrzebowanie - 9, zapas – 0. W/g wyjaśnienia Biura Eksploatacji i Utrzymania Taboru wagony „chore” przesyłane są do napraw i przeglądów okresowych, napraw głównych i okresowych oraz planuje naprawy lokomotyw i podniesienie komfortu podróżowania i bezpieczeństwa poprzez m.in. wymianę urządzeń radiolączności pociągowej (rtf) i dostęp do internetu (Wi-Fi).

(akta kontroli, str.945-948, 956-966)

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

8.4. Ilostan taboru trakcyjnego i wagonowego.

Wg stanu na 1 października 2012 r. Spółka PR dysponowała ogółem 1456 szt. taboru w tym 196 w dzierżawie. I tak:

- 125 autobusów szynowych, z czego 114 dzierżawionych, w tym m.in. 51 w wieku do 5 lat, 57 od 5 do 10 i 4 powyżej 30 lat. Autobusy będące własnością Spółki to 4 w wieku od 10 do 20 i 7 od 20 do 30 lat,
- 99 lokomotywami, z czego 8 w dzierżawie w wieku powyżej 30 lat, 14 w wieku od 20 do 30 lat i 77 powyżej 30 lat,

- 804 EZT w tym 74 w dzierżawie, z czego m.in. 9 w wieku do 5 lat oraz 14 zmodernizowanych, 23 w wieku 20 do 30 lat i 24 powyżej 30 lat. EZT będące własnością Spółki (730 szt.) to: 75 zmodernizowane w czasie 5-lat, 30 w wieku od 10 do 20 lat, 138 (20-30 lat) i 438 powyżej 30 lat,
- 428 wagonów będących własnością Spółki PR, w tym 16 zmodernizowanych w wieku do 5 lat, 226 (20-30 lat) i 186 powyżej 30 lat. Obecny średni wiek taboru wagonowego i trakcyjnego wynosi 30 lat i nie posiada systemów pokładowych. Posiadane ilostany taboru trakcyjnego i wag. są wystarczające w stosunku do potrzeb, które dla wagonów wynoszą od 101 do 118 a dla lokomotyw spalinowych 27 na 44 „zdrowe” i dla elektrycznych odpowiednio 9 na 9.

(akta kontroli, str.938-944, 949-966, 1006-1007)

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

8.5. Liczba defektów taboru trakcyjnego i wagonowego.

Opis stanu faktycznego

W 2010 r. zanotowano ogółem 3491 usterek taboru trakcyjnego (części biegowe i inne), z tytułu których powstały straty w kwocie 4.191.905 zł i taboru wagonowego 33 usterki na kwotę ogółem 13 390 zł. W 2011 r. odpowiednio: 1930 usterek na kwotę 4.904.578 zł i 48 usterek na 104.373 zł. W 2012 r. (I połowa) 990 usterek na kwotę 1.386.411 zł i 16 usterek na kwotę 23.126 zł. Ogółem: w 2010 r. było 3524 usterki na łączną kwotę 4.205.295 zł; w 2011 r. - 1978 usterek na kwotę 5.008.951 zł; a w 2012 r. - 1006 na kwotę 1.409.537 zł. Przyczyny to m.in. uszkodzenie przetwornic, silników i inne. Skutki to m.in.: odwołania i opóźnienia pociągów.

(akta kontroli, str. 967-986, 1006-1022)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

8.6. Liczba osób zatrudnionych zajmujących się bieżącym utrzymaniem i naprawą taboru wagonowego i trakcyjnego w latach 2007 – 2012 (I półrocze).

Wg stanu na 30 września 2012 r. liczba osób zajmująca się utrzymaniem i naprawą wagonów – 365; a taboru trakcyjnego 2205 osób. Według udzielonych przez Spółkę informacji ilość zatrudnionych osób w ww. zakresie jest wystarczająca.

(akta kontroli, str. 568-571)

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

8.7. Liczba personelu prowadzącego szkolenia (instruktorzy, kontrolerzy).

W Spółce PR liczby personelu szkolącego to: kontrolerzy ds. ruchu - 13 osób, instruktorzy ds. ruchu – 2 osoby, kontrolerzy ds. taboru - 17 osób, instruktor ds. taboru - 1 osoba, kontroler ds. trakcji - 3 osoby, kontroler ds. EZT- 1 osoba, maszyniści instruktorzy - 51 osób.

(akta kontroli, str. 568-571)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

8.8. Wielkość środków przeznaczonych na modernizację taboru wagonowego i trakcyjnego, urządzeń shp, i innych systemów wspomagających bezpieczeństwo przewozów.

Opis stanu faktycznego

W badanym okresie w ramach programów inwestycyjnych przyjętych Uchwałami Zarządu Spółki PR wielkość środków, o których mowa wyżej kształtowała się następująco:

W 2010 r. przeznaczono na modernizację taboru ogółem 23 378,6 tys. zł (12,3% planu ogółem – 189 968,1 tys. zł), w tym na wagony osobowe - 9 064,6 tys. zł, na EZT (elektryczne zespoły trakcyjne) - 13 101,6 tys. zł, autobusy szynowe – 1 212,4 tys. zł i na zakup środków trwałych (zakup adapterów i ślizgów do EZT) – 1 104,6 tys. zł.

W 2011 r. przeznaczono odpowiednio 3 808,2 tys. zł na EZT i 1 035,9 tys. zł (zakup środków trwałych, m.in. średnicówki WM-3, odległościomierze do pomiaru Az, suwmiarki elektroniczne do pomiaru profili kół, przyrząd do sprawdzania czuwaków, radiotelefony przenośne, tester do SHP). Dokonano zakupu taboru – lokomotyw el. – 5 760,0 tys. zł. Środki te stanowiły 10,6 % planu ogółem – 99 702,5 tys. zł.

W 2012 r. wydatkowano na zakup 11 lokomotyw el. – 9 510,0 tys. zł. Zaplanowano na modernizację taboru ogółem 299 547,0 tys. zł, z czego wg stanu na 30.06. wydatkowano 3 250,9 tys. zł – dot. EZT (1,25 % planu). Na zakup środków trwałych (defektoskopy, grubościomierze do pomiaru obręczy, SHP i elektromagnesy do SHP, stanowisko do badania zderzaków), na planowaną kwotę 1.214,1 tys. zł wydatkowano 246,1 tys. zł (20,3% planu). Środki te to 87,3% wielkości planu – 355.653,1 tys. zł.

Według udzielonych przez Spółkę informacji zaplanowane środki finansowe w 2012 r. na modernizację nie zostaną wykorzystane w całości, zaś planowana wielkość tych środków na modernizację taboru trakcyjnego i wagonowego na lata 2011 i 2012 były wystarczające w odniesieniu do potrzeb.

(akta kontroli, str. 987-999)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

8.9. Wielkość środków przeznaczonych na bieżące utrzymanie taboru wagonowego i trakcyjnego, urządzeń shp i innych systemów wspomagających bezpieczeństwo.

Opis stanu faktycznego

Wielkość środków finansowych ponoszonych na utrzymanie taboru trakcyjnego i wagonowego (działalność eksploatacyjna, utrzymaniowa, naprawcza, naprawcza zaplecza) w badanym okresie kształtowała się następująco: w 2007 r.- 461 033 176 zł; w 2008 r. – 524 559 043 zł; w 2009 r. – 307 228 000 zł; w 2010 r. – 269 348 049 zł; w 2011 r. – 324 985 805 zł; w 2012 (I pół.) – 168 864 291 zł.

W badanym okresie wielkości poniesionych środków na działalność naprawczą były większe od planowanych, jedynie w 2009 r. była mniejsza o 89,8% od planowanej.

(akta kontroli, str. 1000-1002)

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

Ocena częściowa

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. Podanie do publicznej wiadomości Procedury wydawania świadectwa maszynisty.
2. Włączenie Procedury wydawania świadectwa maszynisty do systemu zarządzania bezpieczeństwem.
3. Uaktualnienie załącznika nr 2 do Procedury wydawania świadectwa maszynisty.
4. Zwiększenie nadzoru nad czasem pracy maszynistów i w zakresie przekraczania szybkości przez maszynistów.
5. Zintensyfikowanie nadzoru nad realizacją wniosków z kontroli wewnętrznych w zakresie SMS.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 3 grudnia 2012 r.

Tekst ostateczny Wystąpienia pokontrolnego, ujednolicony na podstawie uchwały Nr KPK/KPO-415-020/2013 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 5 lutego 2013 r.

Warszawa, dnia 21 marca 2013 r.

RADCA PREZESA NIK
p.o. DYREKTORA
Departament Infrastruktury

Stanisław Jarosz