



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.002.08.2020

Pan
Bogdan Kondratowicz
Prezes Zarządu
Koleje Małopolskie sp. z o.o.
ul. Raławicka 56/416
30-017 Kraków

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Koleje Małopolskie sp. z o.o. ul. Raclawicka 56/416, 30-017 Kraków, zwane dalej również Spółką.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Bogdan Kondratowicz, Prezes Zarządu od 29 stycznia 2019 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: – Grzegorz Stawowy, Prezes Zarządu od 30 marca 2017 r. do 21 grudnia 2018 r., – Karol Pietras, Przewodniczący Rady Nadzorczej oddelegowany do pełnienia funkcji Prezesa Zarządu, w okresie od 21 grudnia 2018 r. do 29 stycznia 2019 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Wypełnianie zadań w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym: • utrzymanie taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów i ochronę środowiska; • wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów; • zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich; • unowocześnienie i odnowę eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwania dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowych lub modernizację posiadanych pojazdów kolejowych; • wykorzystywanie wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT), w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (I półrocze), z możliwością wykorzystania dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli byłoby to niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Andrzej Sykała, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/26/2020 z 6 maja 2020 r. (akta kontroli str. 1-2, 13-15)

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Kolei Małopolskich sp. z o.o. w latach 2018-2020 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka w okresie objętym kontrolą posiadała system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) spełniający wymagania dostosowane do charakteru działalności przewozowej. Wypełniała zadania i obowiązki określone przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych³.

Prawidłowo wykonywała zadania w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów. Ponadto podjęła działania zapewniające wykonywanie przewozów pasażerskich na warunkach określonych w § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii⁴.

Prowadziła analizy stanu technicznego eksploatowanych pojazdów trakcyjnych oraz podejmowała działania w celu dostosowania liczby posiadanego taboru do planowanej pracy przewozowej, jak również efektywnie współpracowała z zarządcą infrastruktury w zakresie wykorzystania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT).

Zapewniła skuteczny nadzór nad doskonaleniem zawodowym maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich. Prowadzony przez Spółkę ośrodek szkolenia umożliwiał pracownikom nabycie i podnoszenie kwalifikacji niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty, licencji maszynisty, zaspokajając w tym zakresie jej potrzeby, jako przewoźnika kolejowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Wykonywanie zadań w zakresie utrzymania taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów

1.1 Wprowadzony w Spółce system zarządzania bezpieczeństwem.

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą w jednostce obowiązywał SMS, który był dwukrotnie zmieniany uchwałami Zarządu Spółki:

- SMS v.2 wprowadzony uchwałą nr 7/2016 od 11 kwietnia 2016 r.,
- SMS v.3 zmieniony uchwałą nr 24/2019 od 21 maja 2019 r.,
- SMS v.4 zmieniony uchwałą nr 30/2019 od 30 maja 2019 r.

(akta kontroli str. 24)

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dz. U. z 2016 r., poz. 226 ze zm.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 522. Przepis ten określał, że w przypadku gdy „przemieszczanie się następuje środkami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 1a ust. 4 pkt 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) - środkiem tym można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób, niż wynosi połowa miejsc siedzących”.

⁵ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

Dokumentacja obowiązującego w Spółce SMS spełniała wymagania określone w § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym⁶, w szczególności:

- poszczególne elementy SMS były udokumentowane z określeniem odpowiedzialności w strukturze organizacyjnej Spółki;
- dokumentacja wskazywała, jak kierownictwo Spółki nadzorowało realizację SMS na wszystkich poziomach zarządzania a także przewidywała ciągłe doskonalenie SMS;
- dokumentacja zawierała:
 - programy poprawy bezpieczeństwa Spółki i określała cele w tym zakresie, ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa oraz sposób przekazywania informacji z programu pracownikom przedsiębiorstwa,
 - politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez kierownictwo jednostki,
 - plany realizacji celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa,
 - procedury utrzymania pojazdów kolejowych na poziomie zgodnym z właściwymi standardami i warunkami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania,
 - procedury i metody dokonywania w Spółce oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzoną działalnością oraz sposób sprawowania nadzoru nad oceną ryzyka,
 - systemy i programy szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, mające na celu zapewnienie kwalifikacji pracowników na poziomie gwarantującym właściwe i bezpieczne prowadzenie działalności,
 - rozwiązania zapewniające prawidłowy dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem w ramach przedsiębiorstwa oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego,
 - procedury zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów zapewniające, aby wszystkie takie zdarzenia były zgłaszane i badane w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych,
 - stosowane w Spółce postanowienie o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem.

(akta kontroli str. 24)

Spółka przedkładała zaktualizowane wersje SMS Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (UTK). Ponadto w okresie objętym kontrolą przedłożyła Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa, wraz z programami poprawy bezpieczeństwa na następny rok, w dniach: 19 czerwca 2018 r. – za rok 2017, 18 czerwca 2019 r. – za rok 2018 i 26 czerwca 2020 r. – za rok 2019.

(akta kontroli str. 24, 214-215)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

⁶ Dz. U. z 2016 r. poz. 328.

1.2 Realizacja utrzymania pojazdów kolejowych zgodnie z procedurami przyjętymi w SMS.

Opis stanu faktycznego

Procedury dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych zamieszczone zostały w obowiązującym w Spółce SMS w Załączniku nr 6 „Proces zakupu i utrzymania pojazdów kolejowych oraz współpracy z dostawcami”. Załącznik ten obejmował następujące procedury:

- C-01 – Zakup i utrzymanie pojazdów kolejowych,
- C-02 – Współpraca z podwykonawcami (dostawcami) w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych,
- C-03 – Leasing (dzierżawa) pojazdów kolejowych,
- C-04 – Zakup i utrzymanie zasobów technicznych zaplecza dla realizacji utrzymania pojazdów kolejowych,
- C-05 – Gromadzenie i wymiana informacji o niesprawnościach i usterkach stwierdzonych w pojazdach użytkowanych przez Spółkę „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

(akta kontroli str. 25)

W zakresie bieżącego utrzymania pojazdów procedury C-01 i C-02 odsyłały do szczegółowych uregulowań zawartych w dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR), dokumentacji systemu utrzymania (DSU) oraz w instrukcjach MK-1 i MK-5.

(akta kontroli str. 25)

W wyniku analizy dokumentacji dotyczącej bieżącego utrzymania wybranych 10 wagonów, wchodzących w skład zespołów trakcyjnych: EN77 nr 003, EN57FPS nr 1725 i EN57FPS nr 1576 eksploatowanych przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., nie stwierdzono przypadków nierzetelnej realizacji w latach 2018-2020 (I półrocze) procedur dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych ujętych w obowiązującym w Spółce SMS.

(akta kontroli str. 258-429)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1.3 Realizacja utrzymania pojazdów kolejowych zgodnie z rocznymi i wieloletnimi planami działalności.

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z prowadzonym rejestrem pojazdów kolejowych Spółka posiadała według stanu na maj 2020 r. łącznie 22 pojazdy kolejowe, w tym:

- 5 szt. zespołów trakcyjnych typu 32 WE, wniesionych aportem do spółki oraz 17 szt. pojazdów wydzierżawionych:
- 8 szt. zespołów trakcyjnych typu 31 WE,
- 5 szt. zespołów trakcyjnych typu 45 WE,
- 4 szt. zespołów trakcyjnych typu 40 WE.

Ponadto w związku z planowanym zwiększeniem przewozów po okresie epidemii SARS-Cov-2, Spółka wydzierżawiła 2 szt. zespołów trakcyjnych EN57-FPS na okres od 25 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. od Polski Tabor Szynowy sp. z o.o.

Koleje Małopolskie sp. z o.o. 18 czerwca 2020 r. wystąpiły do Prezesa UTK z wnioskiem o zmianę dysponenta ww. pojazdów trakcyjnych na okres ich dzierżawy.

W czasie trwania kontroli wszystkie pojazdy posiadane przez Spółkę były eksploatowane.

(akta kontroli str. 25-26, 243-246)

W okresie objętym kontrolą pojazdy były wyłączane z eksploatacji na czas naprawy (np. EN77-005 wyłączony został z eksploatacji na czas naprawy, w związku ze zdarzeniem dotyczącym wykolejenia 13 października 2019 r.; szereg prowadzonych napraw oraz szczegółowa ich weryfikacja pozwoliły na przywrócenie pojazdu do eksploatacji 17 lutego 2020 r.) oraz planowanych przeglądów (np. pojazdy EN64-006 oraz EN64-008 wyłączone były z eksploatacji 30 czerwca 2020 r. w związku z przeprowadzaniem planowanych przeglądów z poziomu utrzymania P4).

(akta kontroli str. 255)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.4 Rzetelność planowania i realizacji planów kontroli i audytów wewnętrznych w obszarze dotyczącym utrzymania taboru kolejowego w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji.

Opis stanu
faktycznego

Planowanie i monitorowanie realizacji planów kontroli i audytów wewnętrznych określone zostało w procedurach G-02 – „Zarządzanie audytami wewnętrznymi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwa” i G-04 – „Zarządzanie kontrolami wewnętrznymi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwa”.

Szczegółową analizą objęto kontrole i audyty wewnętrzne zaplanowane i przeprowadzone w Spółce w 2019 r. Harmonogram kontroli wewnętrznych na 2019 r. zatwierdzony został przez Zarząd Spółki 21 grudnia 2018 r. a harmonogram audytów wewnętrznych 27 grudnia 2018 r. Według przedmiotowych harmonogramów audyty i kontrole wewnętrzne dla poziomu I na rok 2019 powinny zostać zrealizowane w następujących miesiącach: Departament Kadr (KMDK) - kwiecień, Departament Przewozów i Utrzymania Taboru (KMDP) - maj, Departament Infrastruktury i Logistyki (KMDL) - czerwiec.

Ponadto Zarząd Spółki, z uwagi na konieczność aktualizacji certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A i cz. B, a także zapewnienie prawidłowego funkcjonowania oraz doskonalenia SMS w Spółce, podjął decyzję o przeprowadzeniu Audytu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz weryfikacji prowadzonej dokumentacji w jej komórkach organizacyjnych przez podmiot zewnętrzny. Przeprowadzony audyt SMS nie wykazał naruszeń z zakresu kolejnictwa.

Skutkiem zlecenia podmiotowi zewnętrznemu przeprowadzenia audytu SMS oraz weryfikacji dokumentacji prowadzonej przez komórki organizacyjne Spółki była konieczność modyfikacji harmonogramu audytów wewnętrznych na rok 2019 oraz kontroli wewnętrznych dla poziomu I, której Zarząd Spółki dokonał 10 lipca 2019 r. Wprowadzenie korekty harmonogramu audytów wewnętrznych na rok 2019 oraz korekty harmonogramu kontroli wewnętrznych na rok 2019 było zgodne z postanowieniami procedury G-04 – „Zarządzanie kontrolami wewnętrznymi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” (pkt 2.1.2) oraz procedury G-02 – „Zarządzanie audytami wewnętrznymi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” (pkt 3.1.4). Zaplanowane audyty wewnętrzne oraz kontrole wewnętrzne z poziomu I odbyły się w 2019 r. zgodnie z korektą harmonogramu audytów i kontroli wewnętrznych zatwierdzoną przez Zarząd Spółki 10 lipca 2019 r.

(akta kontroli str. 25, 463-464)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.5 Wykorzystanie wyników kontroli i audytów wewnętrznych i zewnętrznych w zakresie utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego.

Opis stanu
faktycznego

W toku kontroli nie stwierdzono przypadków dopuszczenia przez Spółkę do ruchu kolejowego pociągów pasażerskich bez przeprowadzenia: wymaganych kontroli okresowych, napraw i remontów lub pomimo awarii urządzeń (np. systemu zamykania drzwi, ogrzewania itp.).

(akta kontroli str. 497-501)

W latach 2018-2020 (I półrocze) w Spółce przeprowadzono łącznie 480 kontroli wewnętrznych związanych z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu kolejowego: 102 kontrole w 2018 r., 280 kontroli w 2019 r. i 98 kontroli w I półroczu 2020 r. W wyniku ww. kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

W 2018 r. w zakresie obejmującym bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego przeprowadzono również 8 kontroli zewnętrznych (7 kontroli przeprowadził Prezes UTK oraz jedną kontrolę Marszałek Województwa Małopolskiego). W 5 z nich stwierdzono nieprawidłowości.

W 2019 r. w ww. zakresie przeprowadzono 10 kontroli zewnętrznych (9 kontroli przeprowadził Prezes UTK oraz jedną kontrolę Biuro Bezpieczeństwa PKP PLK S.A.). W 3 z nich stwierdzono nieprawidłowości.

W I półroczu 2020 r. w Spółce prowadzono 7 kontroli zewnętrznych związanych z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu kolejowego (3 kontrole przeprowadził Prezes UTK, jedną kontrolę – Marszałek Województwa Małopolskiego, 2 kontrole – Najwyższa Izba Kontroli i 1 kontrolę – Minister Infrastruktury). W wyniku 3 kontroli stwierdzono w Spółce nieprawidłowości (wyniki 3 kontroli nie wpłynęły do Spółki do końca I półrocza 2020 r.).

Nieprawidłowości stwierdzono łącznie w wyniku 11 kontroli (44%) spośród 25 kontroli zewnętrznych przeprowadzonych w Spółce w latach 2018-2020 (I półrocze). Spółka niezwłocznie podjęła działania w celu ich usunięcia. Ponadto dokonano analizy i w koniecznym zakresie aktualizacji obowiązującego SMS oraz instrukcji wewnętrznych (np. „Instrukcji o utrzymaniu pojazdów kolejowych MK-1”).

(akta kontroli str. 18, 430-501)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.6 Realizacja rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w zakresie utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego.

Opis stanu
faktycznego

Spółka realizowała rekomendacje wydane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, w latach 2018-2020 (I półrocze), w zakresie dotyczącym utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji. Informację o sposobie realizacji zaleceń PKBWK, wydanych w 2018 r. i 2019 r., przesłała do Prezesa UTK w następujących terminach:

- 23 sierpnia 2018 r. – realizacja zaleceń z Raportów nr PKBWK/01/2018 i PKBWK/02/2018,
- 2 kwietnia 2019 r. – realizacja zaleceń z Raportów nr PKBWK/01/2018 i PKBWK/02/2018, PKBWK/03/2018, PKBWK/04/2018, PKBWK/05/2018, PKBWK/06/2018, PKBWK/07/2018 oraz Raportu rocznego za 2017 rok,
- 13 listopada 2019 r. – realizacja zaleceń z Raportów nr PKBWK/01/2019 i PKBWK/02/2019,
- 30 marca 2020 r. – realizacja zaleceń z Raportów nr PKBWK/03/2019 i PKBWK/04/2019, PKBWK/05/2019, PKBWK/06/2019, PKBWK/07/2019 oraz Raportu rocznego za 2019 rok.

(akta kontroli str. 153-154)

Pismem DMB-WMIC.464.4.2019.2.MK 18 listopada 2019 r. Prezes UTK przekazał Spółce do realizacji zalecenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych: „Certyfikowani przewoźnicy kolejowi sprawdzą zabudowanie systemów rejestracji obrazu pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu”. Spółka zgodnie z procedurą D-02 Zarządzanie ryzykiem w związku z prowadzeniem bieżącej działalności eksploatacyjnej Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem powołała zespół interdyscyplinarny celem wyceny zagrożenia określonego w raporcie PKBWK/01/2019_2. Zespół wprowadził zagrożenie pt. „Awaria monitoringu w pojeździe” do Rejestru zagrożeń i ocenił je na poziomie akceptowalnym. O sposobie realizacji zaleceń Prezes UTK powiadomiony został przez Spółkę 13 listopada 2019 r.

(akta kontroli str. 153-154)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.7 Monitorowanie przez Spółkę wpływu stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych na bezpieczeństwo realizowanych przewozów pasażerskich.

Opis stanu
faktycznego

Spółka monitorowała w latach 2018-2020 (I półrocze) stan techniczny eksploatowanego taboru kolejowego. Informacje dotyczące wieku, stanu technicznego, przeprowadzonych badań, napraw i remontów pojazdów wykazywane były w rejestrze prowadzonym w programie MS-Excel i okresowo drukowanym. Zagadnienia dotyczące stanu technicznego eksploatowanych pojazdów były przedmiotem spotkań przedstawicieli Kolei Małopolskich Sp. z o.o. i producentów (gwaranta) taboru oraz obrad Zarządu Spółki.

(akta kontroli str. 86-146, 276-429)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.8 Wypełnianie zadań w zakresie diagnostyki pojazdów kolejowych w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami prawa oraz zapewniający rzetelną ocenę ich stanu techniczno-eksploatacyjnego.

Opis stanu
faktycznego

Na podstawie analizy dokumentacji prowadzonej w Spółce dla wybranych wagonów pasażerskich (wchodzących w skład zespołów trakcyjnych: EN77 nr 003, EN57FPS nr 1725 i EN57FPS nr 1576) nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie wypełniania zadań w zakresie diagnostyki pojazdów kolejowych w sposób zgodny

z obowiązującymi przepisami prawa oraz zapewniający rzetelną ocenę ich stanu techniczno-eksploatacyjnego.

Przeprowadzone badania diagnostyczne w ramach przeglądów poziomu utrzymania P1 i P2 zostały utrwalone na piśmie w postaci Kart Pomiarowo-Parametrycznych Przeglądów zgodnych z Dokumentacją Systemu Utrzymania pojazdów kolejowych, a wyniki badań diagnostycznych uzasadniały dopuszczenie pojazdów do ruchu kolejowego po przeprowadzonych przeglądach.

(akta kontroli str. 258-429)

W latach 2018-2020 (I półrocze) odnotowano następującą liczbę przypadków zderzeń pojazdów Spółki ze zwierzętami:

- w 2018 r.: 51 przypadków,
- w 2019 r.: 65 przypadków,
- w 2020 r. (I półrocze): 36 przypadków.

W wyniku zderzeń ze zwierzętami Spółka poniosła następujące koszty naprawy powstałych szkód:

- w 2018 r.: 35 741,50 zł,
- w 2019 r.: 354 843,40 zł,
- w 2020 r. (I półrocze): 70 355,00 zł.

Poniesione koszty zostały pokryte z własnych środków bądź z ubezpieczenia „casco”.

W latach 2018-2020 (I półrocze) w Spółce odnotowano następującą liczbę wypadków lub poważnych wypadków kolejowych, które w okresie objętym kontrolą miały miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D:

- 19 czerwca 2018 r.: 1 wypadek kategorii B21,
- 2 marca 2019 r.: 1 wypadek kategorii B21,
- w 2020 r. (I półrocze): nie odnotowano wypadków na przejazdach kategorii D.

Stan techniczny pojazdów uczestniczących w ww. wypadkach pozwalał na dokonanie ich naprawy. W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka poniosła następujące koszty związane z naprawami szkód powstałych w wyniku zderzeń na przejazdach kategorii D:

- w 2018 r.: 45 774,75 zł,
- w 2019 r.: 137 191,50 zł,
- w 2020 r. (I półrocze): 0 zł.

Wszystkie koszty zostały pokryte z ubezpieczenia sprawcy zdarzenia.

(akta kontroli str. 149-158)

W celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa na obszarze kolejowym został powołany Regionalny Małopolski Zespół ds. Bezpieczeństwa, którego zadaniem było monitorowanie szeroko pojętego bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, jak również w pociągach. W skład Zespołu wchodził przedstawiciel Policji, SOK, PKP PLK S.A., Żandarmerii Wojskowej oraz przewoźnicy kolejowi – w tym przedstawiciele Spółki. Spotkania Zespołu odbywały się cyklicznie w zależności od potrzeb, ale nie rzadziej niż raz na kwartał. W trakcie spotkań omawiane były wydarzenia kolejowe oraz wskazywane zadania do realizacji przez wyznaczone podmioty, w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa. W przykładowych protokołach z posiedzenia Zespołu zapisano, że poruszone zostały m.in. zagadnienia dotyczące najechania na przeszkodę na torze, w tym zderzenia ze zwierzętami jak również zdarzenia na przejazdach kolejowo-

drogowych w jednym poziomie. Działania podejmowane przez Zespół miały zarówno charakter prewencyjny, jak i informacyjno-edukacyjny.

(akta kontroli str. 149-158)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka w okresie objętym kontrolą posiadała SMS spełniający wymagania dostosowane do charakteru działalności przewozowej. Wypełniała zadania i obowiązki określone przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych. Uchybienia w tym zakresie, stwierdzone przez kontrole zewnętrzne, były niezwłocznie usuwane.

OBSZAR

2. Wykonywanie zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów.

2.1 Wyposażenie pociągów pasażerskich w urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie przez pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się oraz ułatwiające podróżowanie osobom głuchoniemym i obcokrajowcom.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą wszystkie uruchamiane przez Spółkę pociągi (zespoły trakcyjne) były wyposażone w środki techniczne umożliwiające wsiadanie i wysiadanie przez pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się.

(akta kontroli str. 16, 254-255)

W ramach działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa podczas podróży dla osób głuchoniemych oraz obcokrajowców, Spółka podjęła następujące działania:

- kadra zatrudniana na stanowiskach sprzedawca i kierownik pociągu posiada znajomość języków obcych przynajmniej w stopniu komunikatywnym;
- tabor obsługujący połączenia uruchamiane przez Spółkę wyposażony został w wyświetlacze zewnętrzne i wewnętrzne z rozkładem jazdy oraz komunikaty głosowe w języku polskim i angielskim;
- w ramach przewidywanych dostaw taboru dla Spółki pojazdy kolejowe miały być wyposażone w system wspomagania słuchu, tzw. pętle indukcyjne;
- uczestniczyła w cyklicznych spotkaniach Zespołu zadaniowego ds. osób niepełnosprawnych przy Prezesie UTK w sprawie zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami;
- w ramach prac ww. Zespołu zadaniowego podjęto wypracowanie jednego dla wszystkich przewoźników kolejowych formularza zgłoszenia przejazdu osób z niepełnosprawnościami.

(akta kontroli str. 157-158)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

2.2 Wyposażenie pociągów w defibrylatory serca.

Opis stanu
faktycznego

Eksploatowane przez Spółkę w okresie objętym kontrolą 22 elektryczne zespoły trakcyjne wyposażone były w defibrylatory serca. Przeprowadzone 22 lipca 2020 r., podczas przeglądu P-1, oględziny dwóch zespołów trakcyjnych EN57 Feniks 57 nr 1725 i nr 1576 wykazały, że w wagonach pasażerskich wchodzących w skład

tych pociągów (łącznie 6 wagonów) nie było defibrylatorów serca. Pociągi te zostały wydierżawione przez Spółkę od Polskiego Taboru Szynowego sp. z o.o. na okres od 24 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.

(akta kontroli str. 249-251, 487)

W umowie na dzierżawę ww. zespołów trakcyjnych nie występowały wymagania dotyczące wyposażenia pojazdów w defibrylatory serca z uwagi na krótki okres dzierżawy oraz komercyjny charakter tej umowy. Spółka w odniesieniu do umowy dzierżawy zawartej 24 lipca 2020 r. wystąpiła do wydierżawiającego o wyrażenie zgody na montaż systemu AED (defibrylatorów) wraz ze wskazaniem miejsca ogólnodostępnego, w którym system ten mógłby zostać zamontowany.

W Spółce nie było procedury nakładającej obowiązek wyposażania pojazdów w defibrylatory AED. Spółka w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa podjęła działania mające na celu zapewnienie systemu AED w pojazdach, które eksploatuje. W nowo podpisanych przez Spółkę umowach, na zakup pojazdów kolejowych, zawarte zostało postanowienie dotyczące wyposażenia ich w system AED.

(akta kontroli str. 256-257)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

2.3 Wyposażenie pociągów w system monitoringu bezpieczeństwa osób przebywających w wagonach pasażerskich.

Opis stanu
faktycznego

Wszystkie eksploatowane przez Spółkę pociągi były wyposażone w monitoring wizyjny z zapisem obrazu. Objęte były również monitoringiem ze strony pracowników ochrony.

(akta kontroli str. 20, 249-251)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

2.4 Wyposażenie pociągów w czyste oraz we właściwym stanie technicznym: przedziały, miejsca, toalety, system ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji, zalegalizowane urządzenia i środki ppoż., oznakowanie, informacje i narzędzia zapewniające sprawną ewakuację w przypadku zagrożeń oraz umożliwienie przejazdu bez nadmiernego zatłoczenia.

Opis stanu
faktycznego

W wyniku oględzin zespołów trakcyjnych EN77 nr 003, EN57FPS nr 1725 i EN57FPS nr 1576, (łącznie 10 wagonów) eksploatowanych przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., przeprowadzonych 22 lipca 2020 r. podczas przeglądu P-1, stwierdzono, że wszystkie zespoły były wyposażone w:

- urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie przez pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się,
- defibrylator serca,
- system ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji,
- zalegalizowane gaśnice,
- wyjścia awaryjne, oznakowanie i informacje zapewniające sprawną ewakuację w przypadku zagrożeń,
- kamery systemu monitoringu,

- czyste oraz we właściwym stanie technicznym: siedzenia oraz toalety (w tym dla osób o ograniczonej zdolności poruszania),
- a także informacje umożliwiające przejazd bez nadmiernego zatłoczenia.

(akta kontroli str. 249-251)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

2.5 Wykorzystanie wyników kontroli wewnętrznych i zewnętrznych dot. czystości oraz stanu technicznego: przedziałów, miejsc, toalet, systemu ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji, zalegalizowania urządzeń i środków ppoż., oznakowania, informacji i narzędzi zapewniających sprawną ewakuację w przypadku zagrożeń.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2018-2020 (I półrocze) kontrole w pociągach uruchamianych przez Spółkę w 4 przypadkach stwierdziły brak zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków higieny:

- 17 stycznia 2020 r. kontrola realizowana przez pracowników Departamentu Infrastruktury Drogowej i Kolejowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, stwierdziła:
 - w pociągu nr 33124 relacji Krynica Zdrój – Kraków Główny brak wody w toalecie dla niepełnosprawnych,
 - w pociągu nr 33323 relacji Kraków Główny – Kraków Lotnisko brak papieru w toalecie dla niepełnosprawnych,
 - w pociągu nr 33222 relacji Kraków Lotnisko – Kraków Główny brak papieru w toalecie dla niepełnosprawnych,
- 13 marca 2020 r. w pociągu nr 33413 relacji Krzeszowice – Wieliczka Rynek-Kopalnia kontrolerzy z Urzędu Transportu Kolejowego stwierdzili brak mydła w toalecie.

Stwierdzone podczas kontroli braki środków higienicznych zostały uzupełnione przez Spółkę.

(akta kontroli str. 477-478)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

2.6 Wdrożenie w pierwszej połowie 2020 r. planu działania ustalającego sposób organizacji transportu w warunkach zagrożenia epidemiologicznego

Opis stanu
faktycznego

Spółka sporządziła i wdrożyła do realizacji plan działania ustalający sposób organizacji transportu w 2020 r. w warunkach epidemii. Regulacje wewnętrzne w tej sprawie zostały wprowadzone w formie 14 zarządzeń Prezesa Zarządu, wydanych w okresie od 27 lutego do 1 czerwca 2020 r.

Zarządzenia Prezesa Zarządu wydane w związku ze stanem epidemii były zgodne z powszechnie obowiązującym prawem, w szczególności z ustawą z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi⁷, rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii i rozporządzeniem

⁷ Dz. U. 2019 r. poz. 1239, ze zm.

Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii z dnia 20 marca 2020 r. oraz z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce (regulaminami i instrukcjami stanowiskowymi).

(akta kontroli str. 27-85)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka w okresie objętym kontrolą prawidłowo wykonywała zadania w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów. Rzetelnie i niezwłocznie wykonywała zalecenia i wnioski pokontrolne sformułowane w wyniku przeprowadzonych w Spółce kontroli zewnętrznych. Ponadto podjęła działania zapewniające wykonywanie przewozów pasażerskich na warunkach określonych w § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii.

OBSZAR

3. Wykonywanie zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanego taboru pasażerskiego

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą Spółka eksploatowała 22 elektryczne zespoły trakcyjne, a od czerwca 2020 r. wydzierżawiła dodatkowo 2 jednostki EN57FPS. Był to tabor nowy lub zmodernizowany, pozostający w okresie obsługi gwarancyjnej.

(akta kontroli str. 20-23, 27-28)

Spółka współpracowała z producentami taboru (Newag SA i Pesa Bydgoszcz SA) w zakresie napraw i modernizacji taboru dokonywanych w ramach gwarancji oraz podnoszenia współczynników gotowości i niezawodności pojazdów.

Zadanie powiększenia taboru kolejowego Spółki o nowe elektryczne zespoły trakcyjne określone zostało jako cel strategiczny w okresowych sprawozdaniach rocznych reprezentanta Województwa Małopolskiego w Radzie Nadzorczej Kolei Małopolskich sp. z o.o., za rok 2018, 2019 i dwa kwartały 2020 r.

W 2018 r. powiększenie liczby taboru stanowiącego własność Spółki nastąpiło w wyniku zawartej 8 listopada 2018 r. Umowy przeniesienia przedmiotu aportu pomiędzy „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. a Województwem Małopolskim. W rezultacie Województwo Małopolskie wniosło do Spółki aportem 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych EN77 zakupionych w 2011 r. w wyniku realizacji projektu p.n.: „Zakupy taboru kolejowego”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013.

W 2019 r. liczba taboru kolejowego eksploatowanego przez Spółkę nie uległa zmianie.

W 2020 r. (I półrocze) Województwo Małopolskie ogłosiło i rozstrzygnęło dwa przetargi na dostawę dla Spółki taboru kolejowego wraz ze świadczeniem kompleksowej usługi serwisowo-utrzymawczo-naprawczej przez okres 5 lat. W wyniku rozstrzygnięcia przetargu, Pesa Bydgoszcz miała dostarczyć 4 nowe pociągi czterowagonowe, których zakup sfinansowany miał zostać w ramach projektu pn.: „Zakup taboru kolejowego: nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby rozwoju kolei małopolskich (POLiŚ 2014-2020)”. Zgodnie z zawartą z Pesa Bydgoszcz umową, dostarczenie pojazdów ma nastąpić w 2021 r.

Firma Newag SA wygrała przetarg na dostawę dla Spółki 7 pojazdów czterowagonowych z opcją na dodatkowe dwa pojazdy. Zakup objęty został dofinansowaniem w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego 2014/2020. Dostarczenie pojazdów zaplanowane zostało w 2021 r.

Ponadto Spółka podpisała umowę z Polskim Taborem Szynowym sp. z o.o. na dzierżawę dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57FPS, w okresie od 24 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Dzierżawione zespoły trakcyjne miały zastąpić tabor kierowany do przeglądów technicznych poziomu utrzymania P3 i P4.

(akta kontroli str. 86-146, 430-496)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka rzetelnie prowadziła analizy stanu technicznego eksploatowanych pojazdów trakcyjnych oraz podejmowała działania w celu dostosowania liczby posiadanego taboru do planowanej pracy przewozowej. Zakupy nowego taboru planowane są przez Województwo Małopolskie w 2021 r.

OBSZAR

4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą Spółka realizowała przewozy na szlakach kolejowych, z których trzy lokalizacje wyposażone były w urządzenia dSAT:

- linia nr 8 Kraków Główny – Warszawa Zachodnia odcinek, po którym realizowane były przewozy pasażerskie Kraków Główny - Sędziszów; w kilometrze 293,709 na szlaku Słomniki - Niedźwiedź tor nr 1 w kilometrze 293,675 na szlaku Niedźwiedź - Słomniki tor nr 2;
- linia nr 91 Kraków Główny – Medyka odcinek, po którym realizowane były przewozy pasażerskie Kraków Główny - Tarnów w kilometrze 41,636 na szlaku Bochnia - Brzesko Okocim tor nr 1 w kilometrze 41,636 na szlaku Brzesko Okocim - Bochnia tor nr 2;
- linia nr 96 Tarnów – Leluchów odcinek, po którym realizowane były przewozy pasażerskie Kraków Główny - Nowy Sącz/Muszyna w kilometrze 3,755 na szlaku Tarnów Filia - Kłokowa (szlak jednotorowy dwukierunkowy).

W latach 2018-2020 (I półrocze) wszystkie informacje o ewentualnych awariach i uszkodzeniach, generowanych przez system dSAT były automatycznie przekazywane do dyżurnego ruchu. Odnotowano przy tym przypadki, w których system detekcji informował Spółkę o przekroczeniu dopuszczalnej wartości. Przypadki te nie stanowiły jednak poważnego zagrożenia i nie stwarzały ryzyka uszkodzenia taboru lub infrastruktury. O takich sytuacjach powiadomiany był dyspozytor Spółki oraz maszynista prowadzący pociąg. W każdym z takich przypadków dokonywano szczegółowej obserwacji pojazdu kolejowego a podczas postoju – na najbliższej stacji – oględzin technicznych. Żaden z ww. przypadków nie eliminował pojazdu z wykonywania dalszej jazdy.

24 marca 2020 r. Spółka złożyła wniosek o przyznanie dostępu i uprawnień do Systemu Informatycznego Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru, udostępnianego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z postanowieniami pkt 4.9.3. ppkt 10 Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Dostęp do ww. systemu został przyznany dla dwóch pracowników Spółki zatrudnionych w Departamencie Przewozów i Utrzymania Taboru. System pozwalał pracownikom

na prowadzenie nadzoru nad bezpieczeństwem i minimalizowaniem ryzyka uszkodzenia taboru oraz elementów infrastruktury kolejowej.

W okresie objętym kontrolą odnotowano następującą liczbę stanów awaryjnych pojazdów kolejowych Spółki zasygnalizowanych przez urządzenia dSAT:

- w 2018 r. – 4 przypadki,
- w 2019 r. – 7 przypadków,
- w I półroczu 2020 r. – nie stwierdzono stanów awaryjnych.

We wszystkich ww. przypadkach zasygnalizowania stanów awaryjnych pociągi zostały zatrzymane na szlaku i po oględzinach (dokonanych przez drużynę pociągową) dalsza ich jazda była kontynuowana z prędkością rozkładową.

W latach 2018-2020 (I półrocze) nie odnotowano w Spółce przypadków awarii taboru polegających na: zagrzeniu łożysk osiowych, zakleszczonych hamulcach, deformacji bieżni kół, przekroczenia nacisków kół wywieranych przez pojazdy szynowe, poluzowaniem obręczy kół.

(akta kontroli str. 149-158)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka efektywnie współpracowała z zarządcą infrastruktury w zakresie wykorzystania wskazań urządzeń dSAT. Stan techniczny eksploatowanego przez Spółkę taboru, pomimo wykazania przez te urządzenia stanów awaryjnych pojazdów kolejowych, w żadnym przypadku nie powodował konieczności wyłączenia ich z ruchu kolejowego.

OBSZAR

5. Wykonywanie zadań w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.

5.1 Określenie w obowiązującym SMS wymagań w zakresie kwalifikacji, obowiązków i uprawnień osób zatrudnionych na stanowiskach maszynistów oraz pracowników drużyn konduktorskich.

Opis stanu
faktycznego

Procedury dotyczące zarządzania kompetencjami maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich zatrudnionych w Spółce, w tym wymagania dotyczące: kwalifikacji, obowiązków i uprawnień, zamieszczone zostały w obowiązującym SMS w Załączniku nr 5 „Proces zarządzania kompetencjami”. Załącznik ten obejmuje w szczególności następujące procedury:

- B-01 – Zarządzanie kompetencjami pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe,
- B-02 – Zarządzanie kompetencjami pracowników na stanowisku maszynisty,
- B-03 – Wydawanie, aktualizacja i status świadectwa maszynisty w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.,
- B-05 – Składanie i przyjmowanie oświadczeń maszynistów.

(akta kontroli str. 25)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

5.2 Sprawowanie nadzoru nad posiadaniem kwalifikacji określonych w przepisach i wykonywaniem zadań przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich.

Opis stanu faktycznego

W strukturze Departamentu Kadr funkcjonował „Ośrodek Szkoleń Zawodowych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.”, wykonujący między innymi zadania ośrodka szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Ośrodek szkolenia został zarejestrowany przez Prezesa UTK pod numerem PL/26/2017 i był corocznie kontrolowany przez ten organ w zakresie spełniania wymagań określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁸ oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów⁹.

W Spółce obowiązywała „Instrukcja MK-10b - nabywania licencji maszynisty oraz nabywania i utrzymania ważności świadectwa maszynisty w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.”, określająca procedury dotyczące nadzoru nad posiadaniem i utrzymaniem kwalifikacji zawodowych maszynistów. Zgodnie z uregulowaniami wprowadzonymi w ww. instrukcji każdy maszynista miał obowiązek odbycia:

1. Badań lekarskich (ogólnych i psychologicznych) w Kolejowej Medycynie Pracy w celu zachowania ważności świadectwa maszynisty:
 - co 2 lata do 55 roku życia
 - co 1 rok powyżej 55 roku życia,
2. Pouczeń okresowych nie rzadziej niż 3 razy do roku. Minimalna roczna liczba godzin pouczeń okresowych wynosiła 24 godziny. Tematyka pouczeń okresowych znajdowała się w załączniku nr 1 do ww. instrukcji.
3. Szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego – nie rzadziej niż raz w roku w wymiarze 3 godzin począwszy od 1 stycznia 2019 r.
4. Okresowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności niezbędnego dla zachowania świadectwa maszynisty, który przeprowadza się w zakresie znajomości:
 - pojazdów kolejowych – co 3 lata,
 - infrastruktury kolejowej – co 3 lata.

Wszystkie obowiązkowe etapy doskonalenia zawodowego wskazanych pracowników udokumentowane zostały w ich aktach osobowych.

W Spółce obowiązywała „Instrukcja MK-10a - przygotowania i doskonalenia zawodowego oraz przeprowadzania egzaminów dla stanowisk kolejowych w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.”, określająca procedury dotyczące nadzoru nad posiadaniem i utrzymaniem kwalifikacji zawodowych przez pracowników drużyn konduktorskich. Zgodnie z instrukcją MK-10a, każdy pracownik drużyn konduktorskich miał obowiązek odbycia:

1. Badań lekarskich zgodnie z terminem określonym w Orzeczeniu lekarskim przez lekarza orzecznika Kolejowej Medycyny Pracy lub:
 - badania ogólne co 2 lata,
 - badania psychologiczne co 4 lata.
2. Pouczeń okresowych nie rzadziej niż 3 razy do roku. Minimalna roczna liczba godzin pouczeń okresowych wynosi 16. Tematyka pouczeń okresowych znajduje się w Załączniku nr 6 do w/w Instrukcji.

⁸ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043.

⁹ Dz. U. z 2014 r. poz. 1566 ze zm.

3. Egzaminu okresowego, który przeprowadza komisja powołana przez pracodawcę nie rzadziej niż raz na 4 lata.

Wszystkie obowiązkowe etapy doskonalenia zawodowego pracowników udokumentowane były w ich aktach osobowych.

W ramach przeprowadzania pouczeń okresowych prowadzone były dodatkowe szkolenia dla pracowników drużyn pociągowych, dotyczące w szczególności:

- Pierwszej pomocy i obsługi defibrylatora AED,
- Zagadnień psychologicznych dotyczących radzenia sobie z „trudnym klientem”,
- Zagadnień psychologicznych dotyczących radzenia sobie ze stresem pourazowym po wydarzeniach kolejowych.

Doskonalenie zawodowe zatrudnionych w Spółce pracowników drużyn pociągowych miało prowadzić do podniesienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz usystematyzowania i uaktualnienia ich wiedzy o wprowadzonych zmianach w przepisach z zakresu pasażerskiego transportu kolejowego. Miało również umożliwić tym pracownikom zapoznanie się z zaleceniami komisji kolejowych i PKBWK w celu uniknięcia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych mogących wydarzyć się w przyszłości.

(akta kontroli str. 149-158)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

5.3 Spełnianie przez maszynistów oraz pracowników drużyn konduktorskich wymagań określonych w przepisach i uregulowaniach wewnętrznych obowiązujących w Spółce.

Opis stanu
faktycznego

W 2018 r. 10 pracowników zatrudnionych w Spółce przeszło szkolenie i zdało z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na licencję maszynisty. Egzaminy na świadectwo maszynisty zostały zaplanowane na przełomie kwietnia i maja 2019 r. oraz marca i kwietnia 2020 r.

W 2019 r. zakończono egzaminami szkolenie pierwszej grupy maszynistów stażystów – w czerwcu 2019 r. egzamin kwalifikacyjny na świadectwo maszynisty zdało z wynikiem pozytywnym 16 osób.

W związku z ogłoszeniem w Polsce stanu epidemii koronawirusa COVID-19 oraz związanymi z tym obostrzeniami 3 kwietnia 2020 r. zawieszony został etap szkolenia maszynistów stażystów „prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem”. Po wykorzystaniu zaległych urlopów wypoczynkowych stażyści odbywali zdalne szkolenie teoretyczne prowadzone przez maszynistę instruktora, mające na celu utrwalenie i usystematyzowanie wiadomości zdobytych w czasie całego procesu szkolenia. 16 maja 2020 r. decyzją Zarządu Spółki wznowione zostało szkolenie praktyczne maszynistów stażystów – prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem.

30 czerwca 2020 r. zakończony został proces szkolenia maszynistów stażystów na świadectwo maszynisty dla 19 pracowników Spółki (jedna osoba zrezygnowała z uczestnictwa w szkoleniu) – egzamin na świadectwo maszynisty z wynikiem pozytywnym zdało 19 kandydatów.

(akta kontroli str. 430-496)

W okresie objętym kontrolą Spółka prowadziła również szkolenia dla maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych oraz obsługi pasażerów, w tym osób

o ograniczonej zdolności poruszania się i udzielania pomocy przedlekarskiej. W 2018 r. przeprowadzono łącznie 54 szkolenia, którymi objęto 211 pracowników, w tym 126 maszynistów. W 2019 r. przeprowadzono 80 szkoleń, w których uczestniczyło łącznie 481 osób, w tym 312 maszynistów. W I półroczu 2020 r. przeprowadzono 21 szkoleń, w których uczestniczyło 214 osób, w tym 127 maszynistów.

W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka prowadziła kontrole trzeźwości maszynistów obsługujących pociągi metodą oceny stanu psychofizycznego pracownika przez maszynistę instruktora podczas realizacji jazdy instruktażowej. W 2018 r. przeprowadzono 26 takich kontroli trzeźwości maszynistów, w 2019 r. 205 kontroli trzeźwości a w I półroczu 2020 r. – 68 kontroli trzeźwości. W okresie objętym kontrolą nie kontrolowano w Spółce trzeźwości pracowników drużyn konduktorskich. Żadna z przeprowadzonych kontroli trzeźwości nie wykazała nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 17, 19)

Ponadto 19 marca 2019 r. odnotowano jeden przypadek, w którym zaistniało podejrzenie, że maszynista stażysta przed wykonywaniem powierzonych czynności służbowych był pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Zgodnie z art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości przeciwdziałaniu alkoholizmowi¹⁰ na wniosek Naczelnika Oddziału Przewozów badanie stanu trzeźwości pracownika przeprowadził uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego - policja (V Komisariat Policji w Krakowie). Po przeprowadzonym badaniu zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu (z wynikiem negatywnym – pracownik trzeźwy) został on przywieziony do obsługiwanego pociągu, w celu kontynuowania dalszej pracy.

(akta kontroli str. 149-158)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka zapewniała skuteczny nadzór nad doskonaleniem zawodowym maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich. Sprawowała również rzetelny nadzór nad spełnianiem przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymagań w zakresie stanu zdrowia, niezbędnych do wykonywania pracy na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego. Prowadzony przez Spółkę ośrodek szkolenia umożliwiał pracownikom podnoszenie kwalifikacji, zaspokajając w tym zakresie jej potrzeby, jako przewoźnika kolejowego.

¹⁰ Dz.U. z 2018 r. poz. 2137 ze zm.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od sformułowania wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

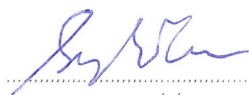
Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Warszawa, 24 sierpnia 2020 r.

Kontroler
Andrzej Sykała
doradca techniczny


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor

2 up.
p.o. WICEDYREKTORA
Departamentu Infrastruktury

.....
Marek Stolarczyk
podpis

ANALYTICAL
REPORT

ANALYST: [illegible]