



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN. 410.6.5.2023

Robert Stępień
Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
„Koleje Mazowieckie – KM” Spółka z o.o.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/017 „Funkcjonowanie systemów zarządzania kryzysowego na kolei”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Koleje Mazowieckie – KM Spółka z o.o. ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Robert Stępień, Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny (w całym okresie objętym kontrolą) (akta kontroli str. 962)
Zakres przedmiotowy kontroli	Wypełnianie przez przewoźnika kolejowego zadań w zakresie: 1. Spełniania warunków organizacyjnych i technicznych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych lub zarządzanej infrastruktury kolejowej lub ochrony środowiska w sytuacjach o charakterze kryzysowym występujących na kolei; 2. Ochrony pojazdów kolejowych, w tym znajdujących się w nich pasażerów lub towarów, lub ochrony zarządzanej infrastruktury kolejowej przed: napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, skutkami zdarzeń kolejowych, skutkami awarii, zagrożeniami o charakterze terrorystycznym itp. zdarzeniami, w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei lub mogącymi mieć wpływ na ich powstanie.
Okres objęty kontrolą	2020-2023 (I połowa)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Natasza Sikora, doradca prawny, upoważnienie do kontroli nr KIN/50/2023 z 3 lipca 2023 r. (akta kontroli str. 1-2)

¹ Dalej: Spółka

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

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

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka zapewniła warunki organizacyjne i techniczne umożliwiające bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, zarządzanej infrastruktury kolejowej lub ochrony środowiska w sytuacjach o charakterze kryzysowym występujących na kolei. Spółka podejmowała też działania mające na celu realizację zadań w zakresie ochrony pojazdów kolejowych i zarządzanej infrastruktury kolejowej oraz pasażerów w pociągach i innych pojazdach kolejowych na wypadek wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei.

Rzetelnie wdrożono procedury dotyczące bezpieczeństwa w Spółce tworząc System Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej: SMS), w tym „Zarządzanie kryzysowe”⁴, stanowiące załącznik do uchwały Zarządu Kolei Mazowieckich – KM sp. z o.o. z 18 marca 2020 r. Spółka, zgodnie z wymogami przepisów wewnętrznych, organizowała coroczne posiedzenia Zespołu Zarządzania Kryzysowego (dalej: ZZK) oraz w razie wystąpienia sytuacji kryzysowej, posiedzenia nadzwyczajne. W Spółce odbywały się również posiedzenia Zespołu Zarządzania Ryzykiem (dalej: ZZR), a po każdym posiedzeniu rzetelnie sporządzano Raport z oceny ryzyka, w którym znajdowały się informacje zarówno o aktualizacji dotychczasowych, jak i o nowych zagrożeniach występujących na kolei. W każdym roku Spółka przeprowadzała audyty wewnętrzne, których przedmiot obejmował m.in. proces zarządzania bezpieczeństwem kolejowym.

Z uwagi na pandemię SARS-CoV-2 w latach 2020-2022, nie odbyły się zaplanowane szkolenia z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, jednak zgodnie z obowiązującymi przepisami Spółka ma czas na ich realizację do końca 2023 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Spełnianie przez Spółkę warunków organizacyjnych i technicznych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych lub zarządzanej infrastruktury kolejowej lub ochrony środowiska w sytuacjach o charakterze kryzysowym występujących na kolei.

Opis stanu faktycznego

Organizację wewnętrzną Spółki określał Regulamin organizacyjny⁶, zgodnie z którym Prezes Zarządu był Dyrektorem Generalnym Spółki, a pozostali trzej członkowie Zarządu pełnili funkcję odpowiednio: Dyrektora Handlowego, Dyrektora Finansowego oraz Dyrektora Eksploatacyjnego. Dyrektorowi Eksploatacyjnemu podlegały komórki organizacyjne kluczowe dla realizacji SMS oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem (dalej: MMS) w Spółce, tj. Biuro Eksploatacyjno-Techniczne, Biuro Koordynacji Przewozów oraz Wydział Zamówień Publicznych.

Zakres wdrożonego w 2010 r. SMS w Spółce obejmował wszystkie procesy, zasoby i lokalizacje związane z realizacją przez Spółkę przewozów pasażerskich oraz

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ ZK-01.

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.

⁶ Obowiązujący w wersji aktualnej od 1 maja 2017 r.

przewozów przesyłek towarowych. Odpowiedzialnym za utrzymanie i doskonalenie SMS był Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem powołany również w 2010 r. przez Zarząd Spółki.

(akta kontroli str.3-289, 1291-1350, 1358-1362)

Wdrożony w 2010 r. w Spółce SMS był zgodny z wymaganiami i kryteriami wskazanymi w dyrektywie 2004/49/WE oraz właściwymi przepisami krajowymi. Powyższe potwierdzono Certyfikatami Bezpieczeństwa wydanymi przez Urząd Transportu Kolejowego (według stanu na dzień zakończenia kontroli ważnymi do 7 października 2025 r.).

W SMS ujęte zostały procedury związane z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym występującymi na kolei oraz mające na celu zapobieganie i przeciwdziałanie takim sytuacjom. Były to procedury dotyczące m.in. identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka operacyjnego, przygotowania planów postępowania na wypadek wystąpienia zdarzeń niepożądanych, zgłaszania i dokumentowania zdarzeń oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz zarządzania kryzysowego, a także instrukcje dla drużyn konduktorskich oraz dla maszynisty pojazdów trakcyjnych.

(akta kontroli str. 3-289, 404-499, 500-640, 1128-1179)

Spółka, zgodnie z wymogami SMS, opracowała system powiadamiania właściwych służb o wszystkich zdarzeniach kolejowych, sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych oraz zdarzeniach potencjalnie wypadkowych, w oparciu o procedury:

- Zgłaszanie i dokumentowanie zdarzeń oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych⁷,
- Zarządzanie kryzysowe⁸.

Spółka opracowała również:

- Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na obszarze kolejowym⁹,
- Instrukcję dla maszynisty pojazdów trakcyjnych¹⁰,
- Instrukcję dla drużyn konduktorskich¹¹.

(akta kontroli str. 3-289, 290-403)

W czasie wdrażania w Spółce SMS w 2010 r. sporządzono również Rejestr zagrożeń, zawierający analizę ryzyka realizacji przewozów kolejowych¹². W okresie objętym kontrolą, rejestr zagrożeń wraz z raportem z oceny ryzyka (dalej: raport), sporządzone były za rok 2020, 2021 oraz 2022 przez Zespół Zarządzania Ryzykiem, powoływany uchwałami Zarządu Spółki spośród jej pracowników. Zgodnie z instrukcją „Metody oceny ryzyka operacyjnego i zawodowego w Spółce”¹³, aktualizacja rejestru zagrożeń oraz wartości ryzyka dla tych zagrożeń odbywa się przynajmniej raz w roku, podczas posiedzenia ZZR. Zespół ten dokonywał aktualizacji SMS dla poszczególnych sytuacji o charakterze kryzysowym poprzez analizę i ocenę wartości ryzyka dla zagrożeń związanych z daną sytuacją.

ZZR w ramach ww. raportów za lata 2020-2022 przeprowadzał aktualizacje Rejestru zagrożeń i wartości poziomu ryzyka.¹⁴ Ostatni raport z oceny ryzyka przeprowadzonej 2 grudnia 2022 r. zawierał 302 zagrożenia, z których

⁷ Załącznik do Uchwały nr 12/Z/2020 Zarządu Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 8 sierpnia 2016 r. (PW-01).

⁸ Załącznik do Uchwały nr 114/Z/2020 Zarządu Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 18 marca 2020 r. (ZK-01).

⁹ Załącznik do Uchwały nr 603/Z/2016 Zarządu Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 7 grudnia 2016 r. (KMr-8).

¹⁰ Załącznik do Uchwały nr 113/Z/2020 Zarządu Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 18 marca 2020 r. (KWt-1).

¹¹ Załącznik do Uchwały nr 291/Z/2020 Zarządu Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 1 lipca 2020 r. (KMh-21).

¹² Analiza ryzyka w formie corocznie aktualizowanych raportów z oceny ryzyka.

¹³ Przyjętej uchwałą Zarządu Spółki nr 258/Z/2020 z 17 czerwca 2020 r. (INS-AR-01-01).

¹⁴ Na skutek ponownej oceny zagrożeń, dla których zidentyfikowano potencjalną zmianę na podstawie danych przekazanych przez komórki merytoryczne.

zaktualizowano 80. ZZR zidentyfikował sześć zagrożeń, których wartość wskaźnika RPN¹⁵ przekroczyła poziom tolerowany 120¹⁶. Dodano dziewięć nowych zagrożeń i nie stwierdzono takich, dla których ryzyko byłoby na poziomie nieakceptowalnym.

W raporcie z 2 grudnia 2022 r. zostały ujęte zagrożenia związane zarówno ze wstrzymaniem ruchu pociągów i innych pojazdów kolejowych, z zakłóceniem dostaw energii, usług informatycznych i telekomunikacyjnych, awarią urządzeń systemu sterowania ruchem kolejowym (dalej: srk) jak i nieuprawnionym użyciem sygnału alarmowego „Radio-Stop”.

(akta kontroli str. 3-289, 500-638, 640-954, 1128-1179, 1291-1350, 1352-1362)

Zgodnie z procedurą „Zarządzanie ryzykiem i szansami” w „Planie postępowania z ryzykiem i szansami”¹⁷, zostały opisane ryzyka związane m.in. z bezpieczeństwem podróży, takie jak:

- wzrost bójek/pobić i kradzieży na szkodę podróżnych, a w konsekwencji spadek poczucia bezpieczeństwa wśród podróżnych,
- niewystarczające działania podejmowane przez Policję i Straż Ochrony Kolei w kwestii dewastacji taboru,
- brak zapisów monitoringu lub jego niska jakość,
- błędne informacje przekazywane służbom porządkowym,
- prawdopodobieństwo ataku terrorystycznego.

Zarząd Spółki uchwałą z 18 marca 2020 r. ustanowił procedurę „Zarządzanie Kryzysowe” (ZK-01), która określała przede wszystkim cel, przedmiot i zakres stosowania, definicje oraz zasady postępowania obejmujące m.in. zasady powoływania ZZK oraz schemat postępowania w przypadku wystąpienia sytuacji potencjalnie kryzysowej lub kryzysowej.

Zgodnie z definicją zawartą w przedmiotowej procedurze, sytuacja kryzysowa to *sytuacja prowadząca do zakłóceń w procesie przewozowym realizowanym przez Spółkę KM, a w szczególności w ochronie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zdrowia i życia ludzkiego oraz mienia, która ma negatywny wpływ na Spółkę KM, stanowiąca zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi (klienci, pracownicy Spółki KM), majątku (...), procesów, które mają bezpośredni lub potencjalny wpływ na funkcjonowanie Spółki KM (jej wizerunek, zasoby finansowe i własność) (...).*

(akta kontroli str. 3-289, 502-638, 640-954, 1128-1179, 1291-1350, 1358-1362)

W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej wymagającej zwołania ZZK, poza zaplanowanym na dany rok posiedzeniem, zwoływane były nadzwyczajne posiedzenia ZZK. W okresie objętym kontrolą zaistniały dwie sytuacje o charakterze kryzysowym na kolei, które skutkowały zwołaniem nadzwyczajnego posiedzenia ZZK w Spółce. Przyczynami ich zwołania były - Pandemia SARS CoV-2 oraz potrzeba podjęcia działań w celu zminimalizowania ryzyka związanego z dostępem osób nieuprawnionych do pojazdów eksploatowanych przez Spółkę, w tym zminimalizowania ryzyka cyberataków. Posiedzenie obejmujące problematykę cyberataków odbyło się 18 kwietnia 2023 r. w związku z wystąpieniem cyberataku u jednego z przewoźników kolejowych współpracujących ze Spółką oraz w związku z rekomendacjami Prezesa UTK w przedmiocie tego zdarzenia. Z posiedzenia sporządzono protokół zawierający wnioski w postaci działań jakie muszą podjąć

¹⁵ RPN (ang. Risk Priority Number) – wskaźnik określający ryzyko w metodzie FMEA, nazywany „Priorytetową liczbą ryzyka”, wyznaczany jako iloczyn trzech parametrów według wzoru $RPN = P \times S \times W$ gdzie: P – wskaźnik odpowiadający prawdopodobieństwu wystąpienia zagrożenia; S – wskaźnik odpowiadający potencjalnym skutkom zdarzenia; W – wskaźnik odpowiadający wykrywalności zagrożenia przy zastosowaniu dotychczasowych narzędzi kontroli, tj. powyżej ryzyka tolerowanego. Wskaźniki wartościowano w skali 1-10.

¹⁶ W Spółce obowiązywały trzy klasy ryzyka: Klasa 1 Akceptowalne: $RPN \leq 120$; Klasa 2 Tolerowane: $120 < RPN \leq 150$; Klasa 3 Nieakceptowalne: $RPN > 150$.

¹⁷ Procedura przyjęta uchwałą Zarządu Spółki Nr 49/Z/2022 z 9 lutego 2022 r. – (PJ9-KM-04).

wyznaczone komórki organizacyjne Spółki. Działania podjęte w ramach wniosków z przedmiotowego posiedzenia ZZK były w trakcie realizacji (na dzień zakończenia kontroli).

Pracownicy Spółki brali też udział w pracach Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Warszawie (dalej: RZZK) na podstawie porozumienia zawartego z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.¹⁸ 30 października 2013 r. W skład RZZK powoływanego przez PKP PLK wchodził przedstawiciel przewoźników kolejowych oraz zarządcy infrastruktury kolejowej. Przykładowo, w 2022 r. przedstawiciele Spółki uczestniczyli w posiedzeniach RZZK dziewięciokrotnie, m.in. z powodu awarii urządzeń zasilających sieć trakcyjną, wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym, czy też imprezy sportowej organizowanej na Stadionie Narodowym. W przypadku zaistniałych zdarzeń, w toku posiedzeń omawiano ich skutki i podjęte działania. W przypadku zdarzeń przyszłych, np. związanych z imprezami masowymi na Stadionie Narodowym ustalano zadania do realizacji poszczególnym członkom RZZK, w tym Spółce.

(akta kontroli str. 3-289, 500-638, 640-954, 1128-1179, 1291-1350, 1352-1362)

Spółka przyjęła do stosowania również instrukcje PKP PLK, tj. m.in.: „Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów”¹⁹ oraz „Instrukcję o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych”²⁰.

Zasady współpracy Spółki ze służbami porządkowymi i bezpieczeństwa (w tym ze Strażą Ochrony Kolei - SOK) uregulowano:

- porozumieniem w sprawie *Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach* zawartym pomiędzy Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej a PKP PLK²¹ (zarządcą infrastruktury) oraz przewoźnikami kolejowymi - zawartym 8 października 2015 r.
- porozumieniem w sprawie *współdziałania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podróży na obszarze działania Komendanta Stołecznego Policji* - z 29 września 2015 r., zawartym pomiędzy Komendantem Stołecznym Policji a Spółką.

(akta kontroli str. 3-289, 290-403)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka zapewniła warunki organizacyjne umożliwiające bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym występujących na kolei.

¹⁸ Dalej: PKP PLK.

¹⁹ Załącznik do uchwały Nr 693/2017 Zarządu PKP PLK z dnia 27 czerwca 2017 r. - (Ir-1).

²⁰ Załącznik do uchwały Nr 686/2016 Zarządu PKP PLK z dnia 12 lipca 2016 r. - (Ir-8).

²¹ SOK był jednostką organizacyjną PKP PLK.

2. Realizacja przez Spółkę zadań w zakresie ochrony pojazdów kolejowych i zarządzanej infrastruktury kolejowej oraz pasażerów w pociągach i innych pojazdach kolejowych przed: napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, skutkami zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym, mogącymi mieć wpływ na powstanie sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą sprawdzano skuteczność przyjętych w SMS środków kontroli ryzyka przy realizacji przewozów, podczas corocznych przeglądów Systemu, audytów SMS, posiedzeń ZZK oraz ZZR. Raz w roku opracowywany był „Raport z oceny ryzyka”.

Zapoznanie pracowników Spółki z procedurami, instrukcjami, planami i decyzjami obowiązującymi w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony pojazdów, pasażerów oraz infrastruktury było obowiązkowe w okresie objętym kontrolą. Do 2023 r. dokumenty te przekazywano pracownikom w formie papierowej. Od 19 lipca 2023 r., do powyższych czynności wykorzystywano dedykowaną aplikację na wewnętrznej platformie Spółki - KMInfo²². Zamiana i wprowadzenie nowej aplikacji była wynikiem m.in. przeprowadzonego w 2023 r. audytu, który wskazał w jednej z Sekcji Spółki na „brak aktualnych wykazów pracowników zapoznanych z oceną ryzyka zawodowego” oraz „brak dowodnego zapoznania z większością procedur i instrukcji obowiązujących w Spółce”.

(akta kontroli str. 3-289, 500-683)

Weryfikacja skuteczności przyjętych w SMS środków kontroli ryzyka odbywała się na kilka sposobów, m.in. poprzez:

- przegląd SMS – raz w roku,
- sporządzanie za każdy rok Raportu w sprawie bezpieczeństwa²³,
- zwoływane posiedzenia ZZR – minimum raz w roku,
- zwoływane posiedzenia ZZK – minimum raz w roku,
- audyty SMS – zgodnie z harmonogramem audytów – cztery audyty w latach 2020, 2022 i 2023 i pięć w 2021 r.

(akta kontroli str. 3-289, 500-638, 1180-1290)

Sytuacje o charakterze kryzysowym na kolei omawiane były podczas pouczeń okresowych pracowników bezpośrednio związanych z ruchem i prowadzeniem pojazdów kolejowych w zakresie zagrożeń jakie mogą wystąpić, a także postępowania w przypadku ich wystąpienia. W pouczeniach zawarte były również zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Podczas pouczeń okresowych omawiane było m.in. postępowanie w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei na przykładzie zaistniałych w przeszłości lub możliwych do zaistnienia zdarzeń. Ramowym programem pouczeń okresowych w powyższym zakresie objęci byli m.in. pracownicy na stanowiskach: kierownik pociągu, konduktor, rewident taboru, dyżurny ruchu, zwrotniczy, manewrowy i ustawiacz. Dodatkowo

²² Dokumenty w KMInfo umieszczane były przez osoby zarządzające daną dokumentacją (np. w przypadku dokumentów SMS przez Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) ze wskazaniem komórek organizacyjnych/stanowisk, które były zobowiązane do zapoznania z danym dokumentem w terminie wskazanym przez osobę zarządzającą dokumentacją.

²³ Na podstawie art. 17 ust. 4a ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86 poz. 789).

prowadzone były również pouczenia dla maszynistów instruktorów i kontrolerów, którzy na co dzień zobowiązani byli do nadzoru pracy drużyn pociągowych i reagowania w przypadku sytuacji o charakterze kryzysowym. Realizacja okresowych pouczeń pod względem ilościowym (liczby uczestników pouczeń) wahała się od 67% w 2020 r. (dyżurni ruchu, zwrotniczy, manewrowy, ustawiacz), do 100% (np. rewidenci taboru z uprawnieniami manewrowego, ustawiacza w 2023 r.).

Szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej pasażerom powinny być organizowane dla członków drużyny pociągowej co dwa lata. Jednak ze względu na pandemię SARS-CoV-2 w latach 2020-2022, powyższych szkoleń nie organizowano. Pracowników objętych obowiązkiem przeszkolenia z zakresu pierwszej pomocy w 2023 r. było w Spółce 719. Do tej grupy zaliczali się kierownicy pociągu oraz osoby wyznaczone do obsługi apteczek pierwszej pomocy (w tym kasjerzy biletowi, pracownicy Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru oraz pracownicy administracyjni). Szkolenia z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej uzupełniane były na bieżąco i według stanu na 9 sierpnia 2023 r. szkolenia te odbyło 96 pracowników (36 administracyjnych oraz 60 kierowników pociągów)

(akta kontroli str. 640-954, 955-1127, 1128-1179, 1291-1348)

Minimum dwa razy w roku Spółka przeprowadzała próbne postępowanie kryzysowe tj. „akcję zima” oraz „akcję dostarczania wody w przypadku dłuższego postoju pociągu podczas wyższych temperatur”.

Ćwiczenia/symulacje umożliwiające sprawdzenie skuteczności działań zapobiegawczych lub likwidujących skutki zdarzeń występujących w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei wraz z zarządcami infrastruktury oraz służbami ratunkowymi planowano raz w roku. W latach 2020-2022, w których obowiązywał stan pandemii spowodowany zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 nie organizowano takich ćwiczeń/symulacji. Ostatnie trzy ćwiczenia symulujące zdarzenia o charakterze kryzysowym miały miejsce w:

- Nasielsku w 2018 r. – symulacja zdarzenia kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym.
- Ciechanowie w 2019 r. – symulacja zdarzenia kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym oraz atak terrorystyczny.
- Warszawie w 2023 r. – ćwiczenie ewakuacji pasażerów z pociągu w tunelu średnicowym.

(akta kontroli str. 955-1127, 1128-1179)

W Spółce obowiązywał system dyżurów, do których wyznaczeni byli maszyniści instruktorzy oraz kontrolerzy. Miesięczny plan całodobowych dyżurów zatwierdzany był przez Członka Zarządu Spółki. Osoba pełniąca dyżur zobowiązana była m.in. do reprezentowania Spółki w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, incydentach i wszelkiego rodzaju wypadkach kolejowych oraz zdarzeniach o charakterze kryzysowym. Dodatkowo, w przypadku przewidywania sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei (np. utrudnień w ruchu związanych z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy) wprowadzane były również dyżury Kierownictwa Spółki w celu niezwłocznego podejmowania decyzji mających na celu zniwelowanie zagrożeń powstałych w wyniku sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei.

(akta kontroli str. 3-289, 290-403, 404--499)

Zgodnie z wymogami wewnętrznymi Spółki, kierownicy komórek organizacyjnych zgłaszali na odpowiednim formularzu roczne zapotrzebowanie na szkolenia na następny rok kalendarzowy. Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa na jakie zapotrzebowanie zostało zgłoszone w 2023 r. to m.in.:

- szkolenie z zakresu zmian w rozporządzeniach, przepisach oraz instrukcjach zarządcy infrastruktury dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego na sieci PKP PLK,
- szkolenie z zakresu komputerowego sterowania ruchem,
- szkolenia, konferencje, seminaria z zakresu SMS, MMS,
- wykolejanie oraz awaryjne sprowadzanie pojazdów kolejowych,
- zarządzanie ryzykiem,
- zarządzanie zespołem w sytuacjach kryzysowych,
- zarządzanie bezpieczeństwem obiektów.

Szkolenia z zakresu zarządzania ryzykiem oraz innych zagadnień związanych z SMS oraz MMS prowadzone były również wewnętrznie przez pracowników Wydziału Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, przy udziale ekspertów zewnętrznych.

(akta kontroli str. 640-954, 1291-1348)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka podejmowała skuteczne działania w celu realizacji zadań w zakresie ochrony pojazdów kolejowych i zarządzanej infrastruktury kolejowej oraz pasażerów w pociągach i innych pojazdach kolejowych przed sytuacjami o charakterze kryzysowym na kolei. Stwierdzona w postępowaniu audytowym niezgodność w potwierdzaniu zapoznawania się z procedurami i instrukcjami przez pracowników była w trakcie usuwania, a nieprzeprowadzone, z uwagi na pandemię SARS-CoV-2 w latach 2020-2022, szkolenia były na bieżąco uzupełniane.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

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, grudnia 2023 r.

Kontroler prowadzący kontrolę
Szymon Tyburski
gł. specjalista kp.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
p.o. Dyrektor
Paweł Zambrzycki