



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.18.1.2023

Dominika Żelazek
Prezes Zarządu
Arriva RP Sp. z o.o.
ul. gen. Jana Henryka Dąbrowskiego 8/24,
87-100 Toruń

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/017 Funkcjonowanie systemów zarządzania kryzysowego na kolei

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Arriva RP Sp. z o.o. ¹ , ul. ul. gen. Jana Henryka Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dominika Żelazek, Prezes Zarządu, od 28 lipca 2023 r. ² W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Piotr Halupczok
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Spełnianie 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. Ochrona 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	Lata 2020-2023 (I połowa roku), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, które miały wpływ na kontrolowaną działalność ³
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	1. Robert Elwertowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/76/2023 z 29 maja 2023 r. 2. Michał Trempała, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/133/2023 z 21 września 2023 r.

(akta kontroli str. 1-18)

¹ Dalej: „Spółka” lub „przewoźnik”.

² Dalej: „Prezes Zarządu”.

³ Czynności kontrolne zakończono 6 października 2023 r.

⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą przyjęty przez Spółkę system zarządzania oraz jej rozwiązania organizacyjne umożliwiały bezpieczną realizację przewozów pasażerskich w przypadku wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym.

Przewoźnik określił, aktualizował oraz dokonał oceny ryzyka ujawnionego w obszarach związanych z potencjalnymi napadami, dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych oraz innymi zagrożeniami mającymi wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów. NIK pozytywnie ocenia coroczne sporządzanie Programu Poprawy Bezpieczeństwa dla zagrożeń, których ryzyka były ostatecznie niedopuszczalne, nieakceptowalne bądź warunkowo akceptowalne. Prawidłowo wdrożono i aktualizowano zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem i jakością (SMS/QMS). Opracowane przez przewoźnika procedury, instrukcje i plany określały zasady działania w przypadku wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym.

Liczba zdarzeń kolejowych (wypadków) na obszarze działalności⁶ Spółki w poszczególnych latach wynosiła: pięć w 2020 r.; trzy w 2021 r.; 10 w 2022 r. oraz dwa w 2023 r. (I półrocze). Wdrożone środki kontroli ryzyka, w tym m.in. identyfikacja zagrożeń, a następnie podjęte działania w celu minimalizacji jego poziomu umożliwiały utrzymanie odpowiedniego bezpieczeństwa pasażerów w przewozach kolejowych.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych bezpośrednio z pracą przewozową⁷ podlegali obowiązkowym cyklicznym szkoleniom dotyczącymi m.in. zarządzania bezpieczeństwem na kolei.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Spółka obsługiwała linie kolejowe województwa kujawsko-pomorskiego, a także w niewielkiej części województwa pomorskiego i mazowieckiego.

⁷ Ustawiacz; manewrowy; maszynista; pomocnik maszynisty; rewident taboru; kierownik pociągu; konduktor.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁸ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Spełnianie 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

W strukturze organizacyjnej Spółki wyodrębniono Dział Nadzoru i Bezpieczeństwa Kolejowego⁹. Do zadań Działu należało m.in.: prowadzenie spraw w zakresie bezpieczeństwa kolejowego; uczestnictwo w komisjach kolejowych powypadkowych, dokonywanie analiz i ocen przyczyn wypadków; opracowywanie programów bezpieczeństwa i wewnętrznych aktów prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowym; dokonywanie przeglądów ocen ryzyka i analizowanie wpływu zaistniałych zdarzeń oraz skutków na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Kierownik Działu pełnił funkcję Pełnomocnika Zarządu ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i Jakością.

(akta kontroli str. 19)

W okresie objętym kontrolą Spółka corocznie przekazywała do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego¹⁰ raporty w sprawie bezpieczeństwa. Analiza ww. dokumentów wykazała, że liczba wypadków oraz incydentów kolejowych na obszarze działania Spółki w poszczególnych latach wyniosła: 12¹¹ w 2020 r.; sześć¹² w 2021 r.; 20¹³ w 2022 r.; pięć¹⁴ w 2023 r. (I półrocze). W szczególności dotyczyły one: wypadków na przejazdach drogowo-kolejowych (13); najechania na osobę postronną (siedem); zdarzeń na rogatkach kolejowych (13); obrzucenia kamieniami/zrzućcenia słupka betonowego na pojazd (dwa).

W raportach w sprawie bezpieczeństwa wskazano, że główną przyczyną ww. zdarzeń była nieuwaga kierowców samochodów i nieprzestrzeganie znaków drogowych na przejazdach kolejowo – drogowych oraz przebywanie osób postronnych w miejscach niedozwolonych.

Zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w zakresie bezpieczeństwa, łącznie w ww. okresie, zostały zrealizowane w 28 spośród 29 przypadków¹⁵. Nie odnotowano sytuacji o charakterze kryzysowym związanych z zakłóceniem pracy maszynistów lub dopuszczeniem do ruchu niesprawnych pojazdów.

(akta kontroli str. 91-146, 422-425)

Kierownik Działu podał, że w celu zmniejszenia występowania ww. potencjalnych zdarzeń przeprowadzano cyklicznie analizę i ocenę ryzyka związaną z działalnością operacyjną Spółki w zakresie zapewnienia bezpiecznej realizacji przewozów pasażerskich. Pozwalało to na identyfikację zagrożeń, a następnie w celu minimalizacji poziomu ryzyka sporządzano program poprawy bezpieczeństwa.

⁸ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁹ Dalej: „Dział”.

¹⁰ Dalej: UTK”.

¹¹ W tym pięć wypadków oraz siedem incydentów.

¹² W tym po trzy wypadki i incydenty.

¹³ W tym po 10 wypadków i incydentów.

¹⁴ W tym dwa wypadki i trzy incydenty.

¹⁵ Spółka jest w trakcie instalowania urządzeń rejestrujących szlak w pojazdach będących w eksploatacji.

Podejmowano również działania *ad hoc* jak np. zaangażowanie służb mundurowych do przejazdu w pociągach Spółki. Dodatkowo w celu zapobiegania podobnym zdarzeniom w przyszłości realizowano zalecenia bezpieczeństwa komisji kolejowych, zawarte w protokołach ustaleń końcowych dotyczących poszczególnych zdarzeń.

(akta kontroli str. 373)

Przewoźnik określił i aktualizował ryzyka realizacji przewozów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym. Proces zarządzania ryzykiem uregulowany był w procedurze ZR-01¹⁶. Dane wejściowe do analizy i oceny ryzyka stanowiły m.in.: informacje dotyczące wyników przeprowadzonych audytów/kontroli wewnętrznych i zewnętrznych (przeprowadzonych między innymi przez UTK); statystyki dotyczące wypadków i incydentów oraz status działań z nimi związanych, w tym wnioski i zalecenia komisji kolejowych i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych; informacje dotyczące podjętych działań w wyniku wcześniejszych analiz ryzyka; zmieniające się okoliczności, w tym zmiany wymagań prawnych i innych, związanych z aspektami bezpieczeństwa; dane dotyczące realizacji celów, zadań i programów poprawy bezpieczeństwa. Do analizy, oceny i postępowania z ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa powoływany był Zespół Zarządzania Ryzykiem¹⁷. W okresie objętym kontrolą ZRR corocznie sporządzał Raport szacowania ryzyka¹⁸ w którym dokonywano oceny ujawnionego ryzyka. Macierz ryzyka¹⁹, w zależności od roku szacowania, identyfikowała łącznie od 207 do 237 zagrożeń²⁰ w 10 obszarach²¹ w tym m.in.: wykoślenie pociągu, brak łączności oraz automatycznej funkcji radio-stop; brak możliwości sterowania pojazdem; niedrożność szlaku; nadmierne używanie sygnału radio-stop; błąd systemu sterowania ruchem; pęknięcie szyny; zerwanie sieci; ingerencja w urządzenia: energetyczne, łączności, sterowania ruchem kolejowym; układanie przeszkód na torze.

(akta kontroli str. 64-85)

Przewoźnik dokonał oceny poziomu ryzyka ujawnionego. W celu określenia przebiegu i sposobu postępowania z ryzykiem wynikającym z bieżącej działalności Spółki bądź powstałym w związku z zachodzącymi zmianami w zakresie bezpieczeństwa realizowanych przewozów pasażerskich stosowano procedurę ZR-02²². Dla zagrożeń, których ryzyka były ostatecznie niedopuszczalne, nieakceptowalne bądź warunkowo akceptowalne sporządzano corocznie Program Poprawy Bezpieczeństwa. Zawierał on m.in. status ryzyka; działania zaradcze wraz z opisem ich realizacji w celu obniżenia ryzyka; termin wykonania; cele jakościowe i ilościowe.

(akta kontroli str. 20-51, 64)

Spółka 11 maja 2009 r. wdrożyła System Zrządzania Bezpieczeństwem (SMS²³), który był aktualizowany²⁴. 18 czerwca 2012 r. wprowadzono do stosowania Zintegrowany System SMS rozszerzony o zarządzanie jakością (SMS/QMS), a 12 grudnia 2021 r. wprowadzono dodatkowo System Zarządzania Utrzymaniem

¹⁶ „Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, utrzymania i jakości”.

¹⁷ Dalej: „ZZR”.

¹⁸ Dalej: „raport ryzyka”.

¹⁹ Na którą nanoszono kombinację czynników: prawdopodobieństwa, wpływu i poziomu kontroli ryzyka dla zagrożeń.

²⁰ 207 zagrożeń w 2020 r.; 232 w 2021 r.; 230 w 2022 r.; 220 w 2023 r.

²¹ Personel i BHP; utrzymanie taboru i urządzeń; komunikacja i informacja; realizacja procesu przewozu; obsługa pasażerów; działalność zarządcy infrastruktury; działalność dostawców; działalność osób postronnych; zdarzenia kolejowe; bocznic kolejowe.

²² „Opracowanie Programu Poprawy Bezpieczeństwa oraz jego wdrożenie i nadzorowanie”.

²³ Z ang. Safety Management System.

²⁴ Zmian w księdze SMS dokonywano czterokrotnie: 2 lutego 2016 r.; 8 maja 2018 r.; 20 lutego 2020 r.; 17 grudnia 2021 r.

w Transporcie Kolejowym (SMS/QMS/MMS). Integralną część systemu zarządzania SMS/QMS/MMS stanowiły opracowane i wdrożone przez przewoźnika wewnętrzne procedury i instrukcje w tym również w sytuacjach o charakterze kryzysowym, dotyczące m.in.:

- zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów (APMw-56 instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego; APW-3 postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych; ZR-01 zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa; NS-04 działania korygujące i zapobiegawcze; APz-1 instrukcja pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów kolejowych; P- 05 zarządzanie konfiguracją oraz elementami krytycznymi dla bezpieczeństwa; APZP-57 właściwego zestawiania pociągów; AAPU-1 utrzymanie pojazdów kolejowych; APlr-5 utrzymanie i eksploatacja urządzeń radiolączności pociągowej; APMt-1 instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, elektrycznego i spalinowego; ZK-01 postępowanie w sytuacji kryzysowej; UT-01 utrzymanie pojazdów kolejowych w całym cyklu żywotnym taboru);
- zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów (PP-02 planowanie przewozów i zakup tras; MW-01 analizowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa; OK-02 ułatwianie dostępu dla pasażerów niepełnosprawnych oraz ograniczonych ruchowo; PP-01 realizacja usług przewozowych; ZR-01 zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa; ZK-01 postępowanie w sytuacji kryzysowej; APW-3 postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych);
- określające środki kontroli ryzyka (ZR-01 zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa; INS ZR-01-01 instrukcja identyfikacji, analizy oraz oceny nowych zagrożeń; INS ZR-01-02 identyfikacja, analiza oraz ocena zagrożeń w ramach bieżącej działalności; ZR-01-01 rejestr zagrożeń; ZR-01-02 macierz oceny zagrożeń; ZR-02 opracowanie Programu Poprawy Bezpieczeństwa oraz jego wdrożenie i nadzorowanie; MW-01 analizowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa; NS-04 działania korygujące i zapobiegawcze);
- ustalające zasady powołania zespołu zarządzającego bezpieczeństwem (ZK-01 postępowanie w sytuacji kryzysowej; ZR-01 Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa i utrzymania);
- informowania odpowiednich służb i organów o wykryciu zagrożenia w procesie przewozowym (MW-02 zgłaszanie i dokumentowanie wszystkich zaistniałych zdarzeń; APH-21 instrukcja pracy drużyn konduktorskich; ZK-01 postępowanie w sytuacji kryzysowej; APW-3 postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych; instrukcja pracy dyspozytora; APMt-1 instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego);
- określające konieczność opracowania planów i instrukcji na wypadek wystąpienia zagrożenia w procesie przewozowym (AR-02 przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zdarzeń niepożądanych)

(akta kontroli str. 86-89, 148-304)

Spółka posiadała również plany postępowania kryzysowego na wypadek: klęski żywiołowej i zagrożeń naturalnych, niepokoi społecznych (strajki), awarii pojazdu, zamachu terrorystycznego, sabotażu.

(akta kontroli str. 305-328)

Przewoźnik posiadał opracowaną procedurę ZL-01 Planowanie i realizacja szkoleń wewnętrznych i zewnętrznych oraz egzaminów i badań lekarskich. Określała ona zasady i tryb postępowania podczas planowania i realizacji szkoleń, programu doskonalenia zawodowego oraz pouczeń okresowych. Swoim zakresem obejmowała w szczególności pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i oraz prowadzących pojazdy szynowe. Każdy nowo przyjęty pracownik szkolony był w zakresie przepisów BHP i p.poż. oraz zapoznawany z zasadami systemu SMS/QMS/MMS funkcjonującego w Spółce. Doskonalenia zawodowe, w zależności od sposobu ich przeprowadzania dzieliły się na: 1) szkolenia/pouczenia okresowe – przeprowadzane w punktach pouczeń; 2) pouczenia doraźne – przeprowadzane bezpośrednio na stanowiskach pracy z częstotliwością w zależności od potrzeb jednostki organizacyjnej.

Liczba szkoleń oraz osób przeszkolonych²⁵ w zakresie BHP wynosiła w poszczególnych latach: 16 i 58 w 2020 r.; 14 i 47 w 2021 r.; 20 i 118 w 2022 r.; siedem i 52 w 2023 (I półrocze).

(akta kontroli str. 368, 372, 378)

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych bezpośrednio z pracą przewozową²⁶ podlegali obowiązkowym szkoleniom/pouczeniom okresowym w rocznym wymiarze 27 godzin z częstotliwością trzy razy w roku. Tematyka szkoleń obejmowała²⁷ zagadnienia m.in. dotyczące: systemu zarządzania bezpieczeństwem²⁸; techniki i organizacji ruchu kolejowego oraz sygnalizacji²⁹; dróg i linii kolejowych³⁰; elektroenergetyki kolejowej³¹; eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych³². W poszczególnych latach liczba osób pouczonych³³ okresowo wyniosła: 185 w 2020 r. (tj. 84%); 292 w 2021 r. (89%); 283 w 2022 r. (81%); 85 w 2023 (I półrocze) (77%). Udział w szkoleniu potwierdzany był na liście obecności. Badanie przeprowadzone na próbie czterech list obecności wykazało, że w marcu 2021 r. odbyło je 49 osób z drużyn trakcyjnych i 43 z drużyn konduktorskich, a w kwietniu 2022 r. odpowiednio – 54 i 26 osób.

(akta kontroli str. 368-370)

Opracowywany corocznie Raport Poprawy Bezpieczeństwa przedkładany był Prezesowi UTK wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa. Jego realizacja następowała m.in.: poprzez: pouczenia, szkolenia okresowe, przeprowadzanie jazd kontrolnych i audytów oraz statystyczną analizę danych. Spółka posiadała procedury pozwalające na wyciąganie wniosków ze statystyk, wypracowanie działań zapobiegawczych i korygujących. M.in. zgodnie z procedurą MW-01³⁴ gromadzono dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczeństwa w ramach realizowanych czynności utrzymania. Statystyka zdarzeń kolejowych, trudności eksploatacyjnych PKP PLK oraz innych wydarzeń niezwiązanych z ruchem kolejowym, stanowiła materiał bazowy do identyfikacji zagrożeń oraz

²⁵ Tj. wszystkich nowozatrudnionych pracowników Spółki

²⁶ Ustawiacz; manewrowy; maszynista; pomocnik maszynisty; rewident taboru; kierownik pociągu; konduktor.

²⁷ W zależności od zajmowanego stanowiska.

²⁸ W tym: analiza stanu bezpieczeństwa i higieny pracy za ubiegły rok; zasady postępowania w przypadku zaistnienia zdarzeń kolejowych; wypadki przy pracy; ryzyko zawodowe; obowiązujące zarządzenia wewnętrzne oraz instrukcje BHP; udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej; definicje i podstawowe elementy SMS; program poprawy bezpieczeństwa na dany rok; procedura ZR-01 zarządzanie ryzykiem oraz PP-01 realizacja usług przewozowych.

²⁹ W tym: manewry przez przejazdy i przejścia; zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

³⁰ W tym: zasady zgłaszania zauważonych braków oraz usterek w infrastrukturze kolejowej.

³¹ W tym: środki ochrony stosowane przed porażeniem prądem elektrycznym; sieć energetyczna – zasady bezpieczeństwa.

³² W tym budowa i zasada działania układu hamulcowego w typach pojazdu obsługiwanych przez przewoźnika.

³³ Zatrudnionych w drużynach trakcyjnych i konduktorskich.

³⁴ „Analiza i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”.

przeprowadzania wszelkiego rodzaju analiz wypadkowości, w tym analiz i ocen ryzyka. Skuteczność przyjętych środków kontroli ryzyka była analizowana i sprawdzana m.in. podczas audytów wewnętrznych oraz przy tworzeniu macierzy ryzyka na dany rok. Najczęściej podejmowanymi działaniami naprawczymi były pouczenia/szkolenia okresowe pracowników.

(akta kontroli str. 20-51, 65)

W latach 2017-2019 przewoźnik przeprowadzał ćwiczenia w warunkach symulowanych na wypadek wystąpienia zdarzeń niepożądanych. Celem ich było m.in. sprawdzenie skuteczności oraz ocena działań przyjętych procedur postępowania w sytuacjach o charakterze kryzysowym. Przebieg poszczególnych ćwiczeń dokumentowano w protokołach z uwzględnieniem płynących z nich wniosków. Scenariusze symulacji zakładały: (w 2017 r.) awarię autobusu na przejeździe drogowo-kolejowym, atak terrorystyczny na pociąg oraz jego uprowadzenie, zdarzenie kolejowe, pomoc poszkodowanym w wypadku; (w 2018 r.) pożar wewnątrz budynku dworca, wyciek substancji niebezpiecznych oraz ewakuację pasażerów; (w 2019 r.) pożar pojazdu kolejowego w rejonie stacji tankowania, pomoc poszkodowanym osobom. Ćwiczenia odbywały się z udziałem m.in.: Straży Ochrony Kolei, Policji, Straży Pożarnej, PKP PLK S.A., Pogotowia Ratunkowego, Gdańskiego Oddziału Urzędu Transportu Kolejowego, przedstawicieli Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego oraz Urzędu Marszałkowskiego. Kierownik Działu podał, że w okresie objętym kontrolą ww. działania symulacyjne zostały zawieszone ze względu na pandemię COVID-19 a ich wznowienie zaplanowane zostało na 2024 r.

(akta kontroli str. 52-62)

Analiza opracowanych przez przewoźnika instrukcji³⁵ oraz procedur³⁶ dotyczących pracy przewozowej, zestawiania pociągów oraz eksploatacji taboru wykazała, że określono w nich zasady:

- przebywania w kabinie maszynisty osób trzecich w trakcie realizacji przewozów. Dodatkowo poleceniem nr 4 z 20 lipca 2016 r. wprowadzono nakaz bezwzględnego zamykania drzwi kabin maszynisty w celu nieumożliwienia dostępu osobom niepowołanym;
- wykonania oględzin pojazdu kolejowego przez uprawnionych pracowników przed przyjęciem pojazdu kolejowego i formowaniem składu pociągu;
- przeprowadzania hamowania kontrolnego pociągu po jego uruchomieniu. Kierownik Działu podał, że weryfikacja hamowania kontrolnego dokonywana była m.in. przez instruktora maszynistę podczas kontroli rejestratorów pojazdu, których to wykonywano około 100 rocznie.

(akta kontroli str. 90, 367, 372)

W okresie objętym kontrolą, na wypadek wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym przewoźnik wprowadził system dyżurów wypadkowych³⁷ w celu weryfikacji przyczyn sytuacji o charakterze kryzysowym przy realizacji przewozów kolejowych.

(akta kontroli str. 426)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

³⁵ APZP-57 instrukcja właściwego zestawiania pociągów; APMw – 56 obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego; APMt-1 dla maszynisty pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego; APz – 1 pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów kolejowych.

³⁶ PP-01 Realizacja usług przewozowych.

³⁷ Badaniem kontrolnym objęto próbę planów dyżurów wypadkowych dla losowo wybranych trzech miesięcy z każdego roku objętego kontrolą.

OBSZAR

2. Ochrona 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

Opis stanu faktycznego

Spółka posiadała, wydany przez Prezesa UTK, certyfikat bezpieczeństwa potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Pociągi przewoźnika wyposażone były w monitoring a baza utrzymaniowo-naprawcza znajdowała się na terenie zamkniętym z dostępem osób tylko upoważnionych. W latach 2020-2023 (I półrocze) przeprowadzano analizę ryzyka oraz dokonano oceny poziomu ryzyka ujawnionego w obszarach związanych z potencjalnymi napadami, kradzieżami, dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych oraz innymi zagrożeniami mającymi wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów. W macierzy ryzyka (szerzej opisanej w obszarze pierwszym wystąpienia) zidentyfikowano m.in. zagrożenia: akty przemocy, wandalizmu, agresja, kradzież ze strony pasażerów, zranienie, napad na obsługę w pociągu, spożywanie alkoholu; graffiti; obrzucenie kamieniami lub innymi przedmiotami; dewastacja taboru; kradzież tabletu maszynisty; uszkodzenie torowiska zerwanym elementem konstrukcji pojazdu; pożar w taborze; ostrzelanie pociągu; możliwość wejścia oraz uruchomienia pojazdu przez osoby postronne; układanie przeszkód na torze; napaść na maszynistę, najechanie pociągu na pojazd drogowy lub odwrotnie.

(akta kontroli str. 64)

Przewoźnik ujął w systemie zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz wdrożył i aktualizował procedury, instrukcje, plany określające zasady działania w przypadku wystąpienia potencjalnych sytuacji o charakterze kryzysowym, związanych z ewentualnymi napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, uszkodzeniem lub dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych lub elementów infrastruktury kolejowej, skutkami zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym w tym m.in.:

- ustalające sposób i zasady powołania zespołu zarządzającego bezpieczeństwem (ZK-01 postępowanie w sytuacji kryzysowej; ZR-01 Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa i utrzymania);
- określające środki kontroli ryzyka występującego przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, związanych z ww. zdarzeniami (ZR-01 zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa; INS ZR-01-01 instrukcja identyfikacji, analizy oraz oceny nowych zagrożeń; INS ZR-01-02 identyfikacja, analiza oraz ocena zagrożeń w ramach bieżącej działalności; ZR-01-01 rejestr zagrożeń; ZR-01-02 macierz oceny zagrożeń; ZR-02 opracowanie Programu Poprawy Bezpieczeństwa oraz jego wdrożenie i nadzorowanie; MW-01 analizowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa; NS-04 działania korygujące i zapobiegawcze);

- ustalające zasady współpracy oraz informowania odpowiednich osób, służb i organów o wykryciu zagrożeń lub powstaniu sytuacji kryzysowej na kolei w tym ze SOK (MW-02 zgłaszanie i dokumentowanie wszystkich zaistniałych zdarzeń; ZK-01 postępowanie w sytuacji kryzysowej; APW-3 postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych; instrukcja pracy dyspozytora; APH-21 instrukcja pracy drużyn konduktorskich; plany postępowania kryzysowego na wypadek zamachu terrorystycznego lub sabotażu; APMt-1 instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego).

(akta kontroli str. 148)

Przewoźnik przeprowadzał analizy i sprawdzał skuteczność przyjętych w systemie SMS środków kontroli ryzyka przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, związanych z potencjalnymi napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, uszkodzeniem lub dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych lub elementów infrastruktury kolejowej, skutkami zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym. Skuteczność przyjętych środków była analizowana i sprawdzana m.in. podczas audytów wewnętrznych oraz przy tworzeniu macierzy ryzyka na dany rok.

Liczba przeprowadzonych audytów wyniosła: po sześć w 2020 r. i 2021 r.; pięć w 2023 r. oraz trzy w 2023 r. (I półrocze).

(akta kontroli str. 64-65, 372)

W okresie objętym kontrolą przeprowadzano pouczenia okresowe, których celem było zapoznanie pracowników z procedurami, instrukcjami i planami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych kolejną pasażerów. Tematyka oraz liczba szkoleń zostały opisane w obszarze pierwszym wystąpienia.

(akta kontroli str. 368-370)

Przewoźnik przeprowadzał ćwiczenia w warunkach symulowanych związane z potencjalnymi napadami i zagrożeniami terrorystycznymi, które zostały opisane w obszarze pierwszym wystąpienia.

(akta kontroli str. 52-62)

Stwierdzona
nieprawidłowość

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność przewoźnika w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa izba kontroli nie formułuje uwag ani 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 Delegatury NIK w Bydgoszczy. 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.

Bydgoszcz, 17 października 2023 r.

Kontroler
(-) Michał Trempała
główny specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli
w Bydgoszczy
z up. (-) Adam Kończak
p.o. Wicedyrektor