



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.19.1.2023

Pan
Maciej Lignowski
Prezes Zarządu
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
ul. Morska 350A
81-002 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku
ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk
T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05
lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia (dalej: „Spółka”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maciej Lignowski, Prezes Zarządu, od 29 czerwca 2009 r.
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 ochrona 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.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontroler	Krzysztof Holli, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/120/2023 z 29 czerwca 2023 r. oraz nr LGD/123/2023 z 12 lipca 2023 r. (akta kontroli str. 1-2, 5-12)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie funkcjonowanie w latach 2020-2023 (I półrocze) systemów zarządzania kryzysowego w Spółce.
Uzasadnienie oceny ogólnej	W kontrolowanym okresie w Spółce funkcjonował aktualizowany system zarządzania bezpieczeństwem. Opracowane przez Spółkę procedury, instrukcje i plany działania określały zasady działania w przypadku wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym. Przyjęte rozwiązania organizacyjne umożliwiły bezpieczną realizację przewozów pasażerskich w przypadku wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym. W Spółce określono ryzyka realizacji przewozów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei i poddano je weryfikacji. Dokonała oceny ryzyka ujawnionego w obszarach związanych z potencjalnymi: napadami, dewastacją pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej oraz innymi zagrożeniami (w tym o charakterze technicznym i naturalnym), mającymi wpływ na bezpieczeństwo przewożonych pasażerów. Kontrolowanie ryzyk poprzez identyfikację zagrożeń oraz działania w celu minimalizacji ich poziomu przyczyniły się do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom. Pracownicy Spółki związani z przewozem pasażerów cyklicznie uczestniczyli w szkoleniach związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na kolei.

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej³ 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

1.1. Spółka działa na podstawie⁴: ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych⁵, umowy Spółki⁶ oraz regulaminu organizacyjnego Spółki⁷.

Według umowy Spółki przedmiotem jej działalności były m.in.: transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski, transport kolejowy pasażerski międzymiastowy, działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany, naprawa i konserwacja urządzeń elektronicznych i optycznych, naprawa i konserwacja urządzeń elektrycznych i pozostałego sprzętu transportowego, obrona narodowa, roboty związane z budową dróg szynowych i kolei podziemnej.

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej wydał Spółce koncesję Nr TK5-483-57/2001 z 29 czerwca 2001 r. na wykonywanie działalności gospodarczej polegającej na zarządzaniu liniami kolejowymi. Na jej podstawie Spółka zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia i jest zarządcą infrastruktury w rozumieniu ustaw: z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁸ oraz z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”⁹.

Zarządzanie przez Spółkę infrastrukturą kolejową – linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia (SKM) polegało na: budowie i utrzymaniu infrastruktury kolejowej, prowadzeniu ruchu pociągów na linii kolejowej nr 250, utrzymywaniu infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, udostępnianiu tras pociągów dla przejazdu pociągów na linii kolejowej nr 250 i świadczeniu usług z tym związanych, zarządzaniu nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej – linii kolejowej nr 250, zapewnieniu jej rozwoju i modernizacji¹⁰.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego decyzjami nr:

- TRL/1/04 z 27 lutego 2004 r. zezwolił Spółce na wykonywanie przewozów kolejowych osób na zarządzanej linii kolejowej nr 250 pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych,
- UPT/046/2004 z 27 lutego 2004 r. przyznał Spółce licencję na udostępnianie pojazdów trakcyjnych,

³ 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.

⁴ Źródło: <https://bip.skm.pkp.pl/c19/podstawy-i-zasady-funkcjonowania>

⁵ Dz.U. z 2022 r. poz. 1467, ze zm.

⁶ Akt założycielski z 22 grudnia 2000 r. Do Krajowego Rejestru Sądowego Spółka została wpisana 1 marca 2002 r. pod numerem KRS 0000076705, a samodzielną działalność rozpoczęła 1 lipca 2001 r.

⁷ Z kwietnia 2019 r. wraz z aneksami.

⁸ Dz.U. z 2023 r. poz. 1786, ze zm. (dalej: „ustawa o transporcie kolejowym”).

⁹ Dz.U. 2022 poz. 2542, ze zm.

¹⁰ Źródło: <https://www.skm.pkp.pl/infrastruktura/pkp-skm-jako-zarzadca-infrastruktury>.

- WPO/047/2004 z 27 lutego 2004 r. przyznał Spółce licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób.

Spółka łączyła funkcję zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego na podstawie obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 lutego 2016 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców łączących funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego¹¹.

W regulaminie organizacyjnym Spółki wyodrębniono m.in.:

- Wydział Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym i Audytu, do którego należało zapewnienie bezpieczeństwa zarządzania działaniem przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury kolejowej oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych poprzez opracowywanie, wdrażanie, monitorowanie oraz uaktualnianie procesów i przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (jako zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnika kolejowego), w tym prowadzenie działań na rzecz utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego; prowadzenie w formie audytu niezależnej działalności weryfikującej i doradczej w celu usprawnienia operacyjnego organizacji i wniesienie do niej wartości dodanej poprzez systematyczne i metodyczne podejście do oceny i doskonalenia skuteczności procesów zarządzania ryzykiem, kontroli i zarządzania organizacją;
- Samodzielne Stanowisko Pracy ds. Ochrony Informacji Prawem Chronionych i Spraw Obronnych, do którego należały m.in. realizacja i nadzorowanie przedsięwzięć w sprawach obronnych oraz koordynowanie zadań związanych z ochroną infrastruktury krytycznej Spółki;
- Komendanta Straży Ochrony Kolei, do którego zadań należało m.in. prowadzenie działań w celu ochrony życia i zdrowia ludzi, mienia oraz kontroli przestrzegania przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym zarządzanym przez Spółkę, a także w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego.

W zakresie ryzyk realizacji przewozów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym występującym na kolei w Spółce w czerwcu 2016 r., sporządzono „Analizę zagrożeń, zapobiegania, przygotowania i reagowania w sytuacjach kryzysowych na obszarach, obiektach oraz pojazdach kolejowych na linii kolejowej nr 250 zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.” (dalej: „Analiza”), którą w czerwcu 2016 r. zatwierdził Członek Zarządu Spółki – Dyrektor ds. Przewozów. Głównym celem opracowania analizy było wskazanie potencjalnych zagrożeń oraz ich typów wywołujących bezpośrednio sytuację kryzysową lub mogących prowadzić do jej wystąpienia oraz określenie pożądanych działań zapobiegania, przygotowania i reagowania nakierowanych na zmniejszenie prawdopodobieństwa zaistnienia tych zagrożeń, jak również ograniczenie ich skutków w procesie eksploatacyjno-przewozowym realizowanym przez Spółkę.

W związku ze zmianami organizacyjnymi Spółki (powołano nowe pionierzy i komórki organizacyjne) sporządzono aktualizację Analizy i na przełomie 2022 i 2023 r. przekazano ją do uzgodnień komórkom merytorycznym. W wyniku jej aktualizacji nie stwierdzono nowych potencjalnych zagrożeń jak i zwiększenia ich klasy ryzyka. W czerwcu 2023 r. Prezes Zarządu zatwierdził zaktualizowaną Analizę.

(akta kontroli str. 13-199, 252-265, 305-343, 2906-2945, 3006-3011)

¹¹ Dz. Urz. MliB z 2016 r. poz.13.

1.2. W Analizie¹² zdefiniowano nw. zagrożenia:

- a) terrorystyczne – przyjęto pięć scenariuszy: 1) podłożenie/informacja o podłożeniu, detonacja materiału wybuchowego, 2) atak z użyciem BMR (broń biologiczna, chemiczna, jądrowa), 3) cyberatak (dotyczy zakłóceń dla usług informatycznych i telekomunikacyjnych), 4) zajęcie obiektu ważnego dla prawidłowego funkcjonowania Spółki, 5) opanowanie pociągu przez grupę terrorystyczną;
- b) ekstremalne zjawiska naturalne – przyjęto siedem scenariuszy: 1) silne wiatry i huragany, 2) długotrwałe wysokie/niskie temperatury, 3) wyładowania atmosferyczne powodujące poważne długotrwałe uszkodzenia elementów infrastruktury zabezpieczających proces eksploatacyjno-przewozowy, 4) intensywne opady śniegu powodujące zawieje i zamiecie śnieżne, 5) oblodzenie sieci trakcyjnej, 6) intensywne i długotrwałe opady deszczu, powódzie, podtopienia, 7) wstrząsy sejsmiczne, osuwanie i zapadanie się ziemi;
- c) techniczne – przyjęto pięć scenariuszy: 1) brak zasilania w energię elektryczną powodujący długotrwałe zakłócenia w działalności eksploatacyjno-przewozowej Spółki (dotyczy urządzeń sterowania ruchem kolejowym – dalej: „urządzenia srk”) oraz zakłóceń w dostawach energii elektrycznej), 2) katastrofa budowlana na stacji, kładkach, wiaduktach i w tunelach lub na szlaku kolejowym, 3) poważny wypadek, 4) poważna awaria systemu sterowania, ograniczenie bądź całkowita utrata łączności radiowej i telefonicznej w procesie eksploatacyjno-przewozowym, 5) uszkodzenia infrastruktury powodujące długotrwałe zakłócenia w działalności eksploatacyjno-przewozowej Spółki;
- d) społeczne – przyjęto dwa scenariusze: 1) masowa odmowa wykonania czynności w miejscu pracy, 2) protesty społeczne związane z blokadą torów, posterunków ruchu, stacji;
- e) pożarowe – przyjęto dwa scenariusze: 1) pożary umyślne i nieumyślne, 2) pożary w wyniku awarii instalacji elektroenergetycznych poważnie zakłócające działalność eksploatacyjno-przewozową Spółki.

Analiza składała się m.in. z arkuszy kalkulacyjnych, w których wskazano zagrożenia, zapobieganie, przygotowanie oraz reagowanie odpowiednio do scharakteryzowanych zagrożeń i poziomu ryzyka z nimi związanego. W dokumencie opisano również metodologię przyjętą dla realizacji poszczególnych procesów.

W Analizie nieuprawnione użycie sygnału alarmowego „Radio-Stop” nie zdefiniowano jako zagrożenie w sytuacji kryzysowej na kolei – ujęto je w rejestrze zagrożeń działalności Spółki.

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu wynikało, że nieuprawnionego użycia sygnału alarmowego „Radio-Stop” nie zdefiniowano jako sytuację kryzysową gdyż wystąpienie takiej sytuacji powoduje zatrzymanie w miejscu będących w ruchu pojazdów kolejowych w określonym obszarze, gdzie zachodzi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Za pośrednictwem urządzeń samoczynnego hamowania pociągu następuje wówczas zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w zasięgu urządzenia. Nieuprawnione użycie sygnału alarmowego „Radio-Stop” powoduje utrudnienia w realizacji procesu przewozowego. Przywrócenie sytuacji standardowej¹³ odbywa się zgodnie z procedurami określonymi w regulacjach wewnętrznych Spółki¹⁴. Zagrożenia związane z nieuprawnionym

¹² W brzmieniu obowiązującym przez cały okres objęty kontrolą.

¹³ Sytuacja standardowa to wg wyjaśnień sytuacja prowadzenia ruchu kolejowego na zarządzanej infrastrukturze bez zakłóceń i zgodnie z obowiązującymi regulacjami.

¹⁴ Przywrócenie sytuacji standardowej opisano w: procedurze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) nr PZI/SMS/10 Zarządzanie procesami prowadzenia ruchu kolejowego; SKM r-1 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów; SKM e-1 Instrukcji sygnalizacji; SKM r-2 Instrukcji dla pracowników posterunków nastawczych; SKM r-5 (R-12) Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radi łączności pociągowej; SKM r-9 Instrukcji o technice pracy manewrowej; Regulaminie sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę na rozkład jazdy

użyciem sygnału alarmowego „Radio- Stop” ujęto w Rejestrze Zagrożeń Działalności Spółki¹⁵, w którym zdefiniowano zagrożenia, ich źródła, stosowane środki kontroli ryzyka oraz wskazano osoby w organizacji, które nimi zarządzają, a który jest jednym z narzędzi stałego monitorowania poziomu ryzyka bieżącej działalności Spółki w celu bezpiecznego prowadzenia ruchu, zarządzania infrastrukturą kolejową, utrzymania pojazdów kolejowych. Zagrożenie, poziom ryzyka i środki kontroli dla sytuacji kryzysowych zostały wyodrębnione ze względu na skalę ich skutków – dlatego zostały opisane w odrębnym dokumencie, a nie w Analizie.

(akta kontroli str. 252-265, 305-343, 632-645, 2519-2528, 2905-2945, 3006-3011)

1.3. Zagrożenia związane z cyberbezpieczeństwem infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych, prowadzące do powstania sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei ujęto w:

- Analizie, w części zagrożenia terrorystyczne, w scenariuszu: cyberatak;
- „Modułach zadaniowych dla poszczególnych stopni alarmowych¹⁶ i stopni alarmowych CRP¹⁷” z lutego 2017 r.;
- „Procedurach Zarządzania Kryzysowego Przewoźnika PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. obowiązujących na liniach kolejowych zarządzanych przez PKM S.A. oraz PKP PLK S.A.” z kwietnia 2016 r., w procedurze TERR2-Cyberatak.

(akta kontroli str. 252-265, 305-558, 632-645, 658, 660-671, 3006-3011)

1.4. Analiza składa się części opisowej oraz czterech arkuszy kalkulacyjnych, obejmujących:

- zagrożenia, w układzie: wskazanie (identyfikacja) zagrożenia (numer, określenie zagrożenia i jego ogólna charakterystyka), określenie scenariuszy dla zidentyfikowanych zagrożeń (numer scenariusza w ramach danego zagrożenia, opis szczegółowy scenariusza, potencjalne miejsca wystąpienia, przyczyny wystąpienia zagrożenia) i analiza skutków zagrożenia dla ludności;
- zapobieganie, w układzie: zidentyfikowane zagrożenia (numer, opis zagrożenia), określenie celów (numer celu dla danego zagrożenia, opis celu, przedsięwzięcia niezbędne do osiągnięcia celu (hierarchicznie uporządkowane), siły i środki, przedsięwzięcia, których realizacja wymaga działań wykraczających poza posiadane kompetencje); uwagi (wnioski, spostrzeżenia i opinie);
- przygotowanie, w układzie: zidentyfikowane zagrożenia (numer, zagrożenie), programowanie zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa Spółki (numer programu/zadania, zadanie – program, przedsięwzięcie, projekt na rzecz bezpieczeństwa, wykonawcy/realizatorzy, okres trwania), uwagi (wnioski, spostrzeżenia i opinie);
- reagowanie, w układzie: zidentyfikowane zagrożenia (numer, zagrożenie), określenie priorytetów w reagowaniu (zasady reagowania w przypadku wystąpienia zagrożenia, hierarchizacja zadań), uwagi (wnioski, spostrzeżenia i opinie).

Dla ujawnionego ryzyka związanego z sytuacją o charakterze kryzysowym na kolei Spółka wyodrębniła trzy klasy ryzyka, tj.: 1, 2 i 3:

- klasa ryzyka 1 oznacza niewielkie ryzyko wystąpienia niebezpieczeństwa, ryzyko jest do zaakceptowania, nie jest wymagane podejmowanie działań;

pociągów 2022/2023; Regulaminie Technicznym Gdańsk Główny – Gdynia Główna Odcinka ZPR „G-SKM” – „GG-SKM”.

¹⁵ Rejestr Zagrożeń Działalności Spółki opisano we wspólnej procedurze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS) nr PZI-PK/SMS/MMS/14 - Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka metodą FMEA.

¹⁶ Dotyczy stopni alarmowych: ALFA, BRAVO, DELTA,

¹⁷ Dotyczy stopni alarmowych: ALFA-CRP, BRAVO-CRP, DELTA-CRP,

- klasa ryzyka 2 oznacza, że należy podjąć kroki eliminujące ryzyko, ryzyko jest akceptowalne, ale należy podjąć odpowiednie środki zaradcze;
- klasa ryzyka 3 oznacza zagrożenie krytyczne istotnie zagrażające bezpieczeństwu systemu kolejowego, ryzyko jest niedopuszczalne, należy niezwłocznie podjąć środki korygujące.

Dla zagrożeń zdefiniowanych przez Spółkę w Analizie, opisanych w punkcie 1.2. wystąpienia pokontrolnego określono klasę ryzyka 1, oznaczającą niewielkie ryzyko wystąpienia niebezpieczeństwa.

(akta kontroli str. 252-265, 305-343, 658, 2905-2945, 3006-3011)

1.5. Obowiązek ustanowienia przez zarządcę infrastruktury kolejowej i przewoźnika kolejowego swoich Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej: „SMS”)¹⁸ wynika z art. 9 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei¹⁹.

Spółka jako:

- zarządca infrastruktury kolejowej opracowała i wdrożyła SMS zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającym wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającym rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010²⁰ i (UE) 1169/2010²¹;
- przewoźnik kolejowy opracowała i wdrożyła SMS zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1158/2010;
- podmiot odpowiedzialny za utrzymanie infrastruktury i pojazdów kolejowych opracowała oraz wdrożyła System Zarządzania Utrzymaniem (dalej: „Księga MMS”²²) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011²³.

Powyższe systemy zintegrowano w zakresie procedur w jeden system (dalej: „Księga Systemu SMS”) składający się z:

¹⁸ SMS (ang. Safety Management System): system zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, oznacza organizację, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub inne przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem. System zarządzania bezpieczeństwem obejmuje całokształt opracowanych i wdrożonych na potrzeby danego podmiotu zasad (m.in. przepisy wewnętrzne, procedury wewnętrzne, instrukcje stanowiskowe), normujących działanie danego podmiotu w obszarze bezpieczeństwa (m.in. podział odpowiedzialności w ramach podmiotu, w tym odpowiedzialność kierownictwa, zapewnianie kompetencji do realizacji określonych zadań, zarządzanie zasobami) oraz umożliwiających ułożenie w bezpieczny sposób relacji z innymi podmiotami, w tym z zarządcą infrastruktury, przewoźnikami oraz podwykonawcami. Istotą rozwiązań przyjętych w ramach SMS jest zapewnienie zdolności przedsiębiorstwa do stałej identyfikacji zagrożeń we wszystkich obszarach prowadzonej działalności, w tym wynikających ze współpracy z innymi podmiotami.

¹⁹ Dz. Urz. UE L/138/102.

²⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L/326/11).

²¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L/327/13).

²² MMS (ang. Maintenance Management System): system zarządzania utrzymaniem – system, który obejmuje zestaw procedur i instrukcji, ukierunkowanych na minimalizację ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdu kolejowego, a w efekcie zapewnienie, aby utrzymywane pojazdy były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób.

²³ Dz. Urz. UE L/139/360.

- Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – Zarządca Infrastruktury (dalej: „Księga SMS Zarządca Infrastruktury”) z 2015 r.,
- Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – Przewoźnik Kolejowy (dalej: „Księga SMS Przewoźnik Kolejowy”) z 2015 r.,
- Księgi Systemu Zarządzania Utrzymaniem w Transporcie Kolejowym PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. Podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) (dalej: „Księga MMS”),
- Procedur wspólnych dla działalności przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury i podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, w tym procedury PZI-PK/SMS/MMS/22 Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia/zdarzenia kolejowego²⁴;
- Procedur zarządcy infrastruktury kolejowej²⁵;
- Procedur przewoźnika kolejowego²⁶;
- Procedur wspólnych dla działalności przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury²⁷;
- Procedur dedykowanych podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie²⁸,

W Księdze Systemu SMS określono zadania i obowiązki Spółki w ramach zarządzania w sytuacji kryzysowej. Zawarto plany działania, procedury alarmowe oraz informacje na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowej. Wskazano jakie dowody potwierdzają spełnienie wymagań w ramach zarządzania w sytuacji kryzysowej oraz dokumenty i zapisy potwierdzające praktyczną realizację wymagań.

Do sytuacji zagrożenia i zdarzenia kolejowego (sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei) odnosi się procedura nr PZI-PK/SMS/MMS/22 „Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia/zdarzenia kolejowego” z sierpnia 2020 r. (aktualizacje w lutym 2021 r., listopadzie 2021 r. i marcu 2023 r.), przedstawiająca przebieg procesu opracowania planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia kolejowego, których celem jest obniżenie poziomu ryzyka dla zagrożeń i zdarzeń kolejowych oraz minimalizacja skutków ich zaistnienia. Do treści ww. procedury odwoływano się w treści Ksiąg SMS. Powyższa procedura wykorzystuje wcześniej ustanowione w Spółce plany postępowania na wypadek zagrożenia, w tym:

- Analizę, którą opisano w punktach 1.1.-1.4. wystąpienia pokontrolnego;
- „Procedury zarządzania kryzysowego przewoźnika PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. obowiązujące na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.” z kwietnia 2016 r., opisujące w jaki sposób Spółka jako przewoźnik kolejowy powinna reagować obsługując przewozy pasażerskie poza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, tj., na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- „Regulamin Organizacyjny Jednostki Zmilitaryzowanej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.” oraz „Plan funkcjonowania PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w czasie zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny”. W przypadku podniesienia stanu gotowości obronnej państwa lub wprowadzenia stanu nadzwyczajnego na terytorium RP, Spółka podlega militaryzacji i funkcjonuje w oparciu o ww. procedury;

²⁴ Obejmują dwadzieścia pięć procedur szczegółowych.

²⁵ Obejmują dwie procedury szczegółowe.

²⁶ Obejmują dwie procedury szczegółowe.

²⁷ Obejmują dwie procedury szczegółowe.

²⁸ Obejmują pięć procedur szczegółowych.

- „Moduły zadaniowe dla poszczególnych stopni alarmowych i stopni alarmowych CRP” z lutego 2017 r., opracowane na podstawie ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych²⁹. Przyjęte wzory Modułów zadaniowych określają działania porządkowo-ochronne dla przeciwdziałania i minimalizowania ewentualnych skutków ataków terrorystycznych lub sabotażowych. Mają na celu zapewnienie bezpiecznego i prawidłowego funkcjonowania Spółki;
- „Instrukcja postępowania w sytuacji zagrożenia terrorystycznego” z października 2012 r., określająca postępowanie pracowników Spółki w czasie otrzymania zgłoszenia o podłożeniu lub ujawnieniu ładunku wybuchowego na obszarze zarządzanym przez Spółkę, w pociągach i innych pojazdach kolejowych Spółki, a także na obszarach kolejowych innych Zarządców Infrastruktury;
- „Procedura PZI-PK/SMS/31 Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych oraz wyciąganie wniosków z tych zdarzeń” z sierpnia 2020 r. (aktualizowana w styczniu 2021 r. i marcu 2023 r.), której celem jest przedstawienie sposobu postępowania przy wystąpieniu zdarzeń kolejowych oraz przebiegu procesu związanego z wyciąganiem wniosków z tych zdarzeń w Spółce;
- „SKM r-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250” z marca 2017 r. (dalej: „SKM r-8”), określająca szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach i sytuacjach eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonego postępowania;
- „Procedura postępowania w zaistniałych zagrożeniach w trakcie realizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – EWAKUACJA OSÓB Z POCIĄGU” ze stycznia 2016 r. (aktualizacja w kwietniu 2023 r.), która przewiduje przygotowanie i przeprowadzenie ewakuacji podróżnych z pociągów uruchomionych przez Spółkę w sytuacji wystąpienia zagrożenia dla zdrowia i życia;
- „Procedura postępowań w sytuacjach alarmowych na przejazdach kolejowo-drogowych na linii kolejowej nr 250 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.” z października 2019 r., która opisuje postępowanie w sytuacji otrzymania zgłoszenia z CRP dotyczącego zagrożenia na przejeździe kolejowo-drogowym.

(akta kontroli str. 252-772, 2946-3011)

1.6. Spółka wdrożyła SMS w 2015 r. i poddawała bieżącej aktualizacji³⁰.

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu wynikało, że:

- potwierdzeniem wdrożenia SMS dla zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika kolejowego, którego celem jest zapewnienie bezpiecznego zarządzania działalnością Spółki na kolei, w tym w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei³¹ jest uzyskanie:
 - certyfikatu bezpieczeństwa – część A nr PL1120200045 z 27 października 2020 r., wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) decyzją nr DMB-WMIC.400.80.2020.AN, potwierdzającego akceptację

²⁹ Dz.U. z 2022 r. poz. 2632, ze zm.

³⁰ Księgę SMS Zarządca Infrastruktury z 2015 r. aktualizowano w listopadzie 2019 r., lutym 2021 r. oraz marcu 2023 r. Księgę SMS Przewoźnik Kolejowy z 2015 r. aktualizowano w lutym 2018 r., lipcu 2020 r., sierpniu 2020 r. i marcu 2023 r. Księgę SMS aktualizowano w listopadzie 2021 r. i marcu 2023 r.

³¹ W rozumieniu kontroli sytuacja kryzysowa na kolei to sytuacja, która wpływa negatywnie na poziom bezpieczeństwa: ludzi przebywających w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz na dworcach i na obszarze kolejowym; przewożonego lub znajdującego się na obszarze kolejowym mienia w znacznych rozmiarach oraz środowiska, wywołująca znaczne ograniczenia w prowadzeniu ruchu kolejowego lub funkcjonowaniu obiektów związanych z obsługą pasażerów i przechowywaniem towarów przewożonych koleją.

systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE oraz właściwymi przepisami krajowymi;

- certyfikatu bezpieczeństwa – część B nr PL1220200055 z 27 października 2020 r., wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) decyzją nr DMB-WMIC.401.94.2020.AN, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE oraz właściwymi przepisami krajowymi;
 - autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120210002 z 9 kwietnia 2021 r., wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) decyzją nr DMB-WMIC.410.10.2020.SW, potwierdzającej akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpiecznego prowadzenia ruchu i zarządzania infrastrukturą kolejową zgodnie z dyrektywą 2016/798 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2016 r. oraz właściwymi przepisami krajowymi.
- wydanie ww. dokumentów poprzedzone było weryfikacją zgodności sporządzonej dokumentacji z kryteriami wskazanymi we właściwych przepisach oraz prawidłowości ich wdrożenia w Spółce.

(akta kontroli str. 252-772, 2687-2791, 3006-3011)

1.7. Spółka wdrożyła do stosowania procedury dotyczące zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, co opisano w punkcie 1.5. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 252-772, 3006-3011)

1.8. Spółka opracowała odnoszące się do sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei plany i instrukcje.

(akta kontroli str. 252-772, 3006-3011)

1.9. W arkuszach kalkulacyjnych Analizy obejmujących: zapobieganie i przygotowanie (wskazanych punkcie 1.4. wystąpienia pokontrolnego), Spółka zdefiniowała środki kontroli ryzyka występującego przy realizacji przewozów w sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei.

(akta kontroli str. 252-772, 3006-3011)

1.10. Spółka opracowała i wdrożyła do stosowania procedurę i wynikające z niej plany postępowania na wypadek wystąpienia w procesie przewozowym zagrożeń o charakterze kryzysowym na kolei, co szerzej opisano w punkcie 1.5. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 252-772, 3006-3011)

1.11. Zarząd Spółki uchwałą 76/2013 z 24 kwietnia 2013 r. powołał Zespół Zarządzania Kryzysowego (dalej: „Zespół”)³². Zespół powołano w celu monitorowania potencjalnych zagrożeń, przygotowania do podejmowania nad nimi kontroli w drodze zaplanowanych działań zapewniających sprawną realizację procesu eksploatacyjno-przewozowego i bezpieczne funkcjonowanie Spółki, jak również właściwego reagowania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych na obszarze, obiektach oraz pojazdach kolejowych zarządzanych przez Spółkę. W skład Zespołu wchodził: Przewodniczący – Członek Zarządu Spółki – Dyrektor ds. Przewozów, Zastępca Przewodniczącego – Dyrektor ds. Infrastruktury, Członkowie: Dyrektor

³² Z dniem wydania ww. uchwały utraciła moc uchwała nr 70/2009 Zarządu Spółki z 10 czerwca 2009 r. w sprawie ustalenia zasad organizacji i funkcjonowania systemu zarządzania kryzysowego w Spółce w sytuacjach kryzysowych i decyzja nr 20/2010 Prezesa Zarządu z 25 marca 2010 r. w sprawie powołania Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Spółce.

ds. Eksploatacji, Dyrektor ds. Marketingu i Sprzedaży, Główny Dyspozytor Przedsiębiorstwa, Komendant Straży Ochrony Kolei SKM, Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym, Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych.

Zgodnie z ww. uchwałą Zespół realizował zadania wynikające z przepisów ogólnych oraz uregulowań wewnętrznych obowiązujących w Spółce oraz Spółkach Grupy PKP w zakresie organizacji i funkcjonowania systemu zarządzania kryzysowego w sytuacjach kryzysowych i opisanych w pkt 1.2. zagrożeń. Decyzję o rozpoczęciu i zakończeniu pracy Zespołu podejmował Prezes Zarządu z własnej inicjatywy (lub na wniosek Przewodniczącego Zespołu) w trybie pisemnego polecenia służbowego. Ponadto w załączniku do ww. uchwały określono zasady organizacji i funkcjonowania Zespołu w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na obszarze, obiektach oraz pojazdach kolejowych zarządzanych przez Spółkę.

(akta kontroli str. 200-210, 282-291, 629-772, 3006-3199)

1.12. Spółka opracowała i wdrożyła do stosowania procedury dotyczące informowania odpowiednich osób, służb i organów o wykryciu występowania w procesie przewozowym zagrożeń lub powstania sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei. Powyższe procedury opisano w Analizie, w arkuszu kalkulacyjnym – „Reagowanie”, dla każdego zdefiniowanego zagrożenia. W zależności od zaistniałego zagrożenia przewidziano powiadamianie osób funkcyjnych (Dyspozytora Liniowego SKM, Dyspozytora Straży Ochrony Kolei SKM, Członka Zarządu Spółki zgodnie z comiesięcznym Planem Dyżurów Członków Zarządu Spółki) oraz służb (właściwej terytorialnie Komendy Policji Państwowej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Ochrony Kolei PKP PLK SA, Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej).

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu wynikało, że:

- opisane w Analizie ww. procedury wdrożono jednocześnie z przyjęciem do stosowania analizy, tj. 23 czerwca 2016 r.;
- w przypadku podniesienia stanu gotowości obronnej państwa lub wprowadzenia stanu nadzwyczajnego na terytorium RP, w celu zapewnienia ciągłości przekazywania decyzji organów uprawnionych do uruchomienia realizacji zadań ujętych w „Planie funkcjonowania PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w warunkach zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny”, w Spółce tworzy się Punkt kontaktowy stałego dyżuru, co ujęto w: decyzji Nr 28/2021 Prezesa Zarządu z 13 sierpnia 2021 roku (z późn. zm.) w sprawie punktu kontaktowego stałego dyżuru Przedsiębiorstwa PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. oraz Instrukcji Punktu Kontaktowego Stałego Dyżuru PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. nr SKMN.25323.5.21 z 8 października 2021 roku.
- Spółka w zakresie sytuacji kryzysowej zdefiniowanej jako poważny wypadek będący zagrożeniem o charakterze technicznym, w procedurze „SKMr-8 Instrukcji o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250” z marca 2017 r. ujęła sposób informowania odpowiednich: osób, służb i organów w sytuacji zagrożenia. Instrukcja jest wdrożona i przewidziana do stosowania dla wszystkich zdarzeń kolejowych o charakterze poważnego wypadku, ale także wypadku, incydentu kolejowego oraz dla sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych.

(akta kontroli str. 252-772, 3006-3011)

Spółka przekazała Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: „Prezes UTK”) do końca drugiego kwartału³³ Raport w Sprawie Bezpieczeństwa za poprzedni rok

³³ Raport za 2020 r. przekazano 28 czerwca 2021 r.

kalendarzowy – tj. 2020 r. (dalej: „Raport”), a zgodnie z art. 17ab ust. 1 ww. ustawy Spółka przekazała Prezesowi UTK w terminie do dnia 31 maja Raporty Artur60070080 za poprzedni rok kalendarzowy – 2021 r. i 2022 r.³⁴, tj. w terminie określonym na podstawie art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym,³⁵. Raporty zawierały niezbędne informacje, o których mowa w art. 17a ust. 5³⁶ oraz art. 17ab ust. 2³⁷ ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z treścią ww. Raportów za: 2020 r., 2021 r. i 2022 r. Spółka realizowała zalecenia wydane w poszczególnych Raportach Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: „PKBWK”) w latach 2020-2022.

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, do Raportów za lata 2020-2022 Prezes UTK nie wniósł uwag.

(akta kontroli str. 781-1335, 3006-3011)

Prezes UTK w okresie objętym kontrolą dwukrotnie przeprowadzał kontrolę w Spółce:

- w dniach 12 maja – 2 czerwca 2020 r.³⁸. W trakcie kontroli weryfikowano funkcjonowanie w Spółce SMS zgodnie z kryteriami załącznika II Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 oraz załącznika nr II Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010, tj.: ryzyko wynikające z działań innych stron poza systemem kolejowym; zapewnienie, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane, analizowane oraz aby podejmowano niezbędne środki zapobiegawcze; zapewnienie planów działania oraz procedur alarmowych i informacji w sytuacjach kryzysowych uzgodnionych z właściwymi organami publicznymi. Stwierdzone w ww. kontroli nieprawidłowości³⁹ zostały usunięte poprzez wdrożenie przez Spółkę działań naprawczych, o czym poinformowano Prezesa UTK pisemnie⁴⁰;
- w dniach 16 marca – 2 kwietnia 2021 r.⁴¹. W trakcie kontroli zweryfikowano wdrażanie wybranych zaleceń PKBWK, nie stwierdzając nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 781-815, 2792-2879, 3006-3011)

1.13. Spółka w kontrolowanym okresie podejmowała działania zapewniające zapoznanie się pracowników odpowiednich komórek organizacyjnych z aktami normatywnymi własnymi Spółki (procedurami, instrukcjami, planami itp. dokumentami) dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym. Ustalono nw. kanały przekazu informacji wewnątrz Spółki:

- informacja ustna bezpośrednia, obejmuje m.in.: cykliczne narady Kierownictwa Spółki; odprawy Prezesa Zarządu lub Członka Zarządu z Dyrektorami Pionów;

³⁴ Raport za 2020 r. przekazano 28 czerwca 2021 r.

³⁵ Raport za: 2021 r. przekazano 30 maja 2022 r., a za 2022 r. – 26 maja 2023 r.

³⁶ Dotyczy Raportu za 2020 r.

³⁷ Dotyczy Raportu za 2021 r. i 2022 r.

³⁸ Protokół kontroli nr OT1.501.24.2020.6.KR z 23 czerwca 2020 r. w przedmiocie i zakresie: funkcjonowania SMS w procesie certyfikacji (zarządca infrastruktury kolejowej i przewoźnik kolejowy), czasu pracy maszynistów, w tym składania i przekazywania do Prezesa UTK oświadczeń maszynistów.

³⁹ Kryterium A.1 i P.1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 oraz Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 – poprzez błędne wyliczenie poziomu ryzyka w punkcie 2.16 rejestru zagrożeń; Kryterium P.1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 oraz Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 – poprzez nieaktualne nazwy dokumentu w pkt 7 procedury PWS.01 Nadzór nad dokumentami i zapisami systemu; Kryterium P.1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 – poprzez nieaktualne Księgi SMS Przewoźnika Kolejowego w zakresie dysponowanego przez Spółkę typu pojazdu; Kryterium P.1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 – poprzez brak wskazania w Księżce Pokładowej Pojazdu Kolejowego EN57-1826 następnej obsługi technicznej poziomu utrzymania P1 i P2; Kryterium P.1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 – poprzez stosowanie Karty pracy dyżurny trakcyjnej i pojazdów „P” niezgodnej ze wzorem zawartym w załączniku nr 5 do SKM h-21 (H-21) instrukcji pracy drużyn konduktorskich.

⁴⁰ Pismo nr SKMBA.0910.3.8.20 z 29 lipca 2020 r.

⁴¹ Protokół kontroli nr DPN-WDZK.501.9.2021.11.IF z 4 maja 2021 r. w przedmiocie i zakresie: nadzór nad realizacją zaleceń PKBWK.

- okazjonalne spotkania Zarządu Spółki z załogą Spółki; przekazywanie informacji przez Dyrektorów Pionów Kierujących komórkami organizacyjnymi/Zespołami/Stnowiskami oraz przez tych Kierujących podległym pracownikom; bezpośrednią codzienną komunikację pracowników z przełożonym;
- informacja ustna pośrednia, obejmuje: telefony, Microsoft Teams (komunikator do prowadzenia spotkań zdalnych);
 - informacja pisemna, obejmuje m.in.: Portal Pracowniczy – wewnętrzny portal pełniący rolę intranetu w Spółce; służbową pocztę elektroniczną; gazetkę wewnątrzzakładową „Nasza SKM-ka”, tablicę ogłoszeń, INFO panel (dot. platformy SMS), korespondencję w formie tradycyjnej (papierowej).

Dokumentację systemową (Księgi i procedury systemu SMS i MMS) w aktualnej wersji przechowuje i udostępnia Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych (dalej: „Pełnomocnik”). Pełnomocnik udostępnia również ww. dokumentację w wersji elektronicznej z możliwością wydruku na Portalu Pracowniczym oraz serwerze plików Spółki. O wprowadzonych zmianach pracownicy informowani są drogą elektroniczną. Z wyjaśnień Prezesa Zarządu wynikało, że każdy nowo przyjęty pracownik zobowiązany był do zapoznania się ze wszystkimi niezbędnymi do realizacji czynności stanowiskowych regulacjami wewnętrznymi Spółki. Aktualną dokumentację zintegrowaną w zakresie procedur Systemu SMS i MMS udostępniono pracownikom Spółki.

(akta kontroli str. 781-815, 1336-1377, 3006-3011)

1.14. W sprawie analizowania i sprawdzania skuteczności przyjętych w Księdze Systemu SMS środków kontroli ryzyka przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, Prezes Zarządu wyjaśnił, że w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych, zarządzanej infrastruktury, Spółka nie odnotowała sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei w rozumieniu definicji wskazanej na potrzeby kontroli NIK. W ocenie Prezesa Zarządu można uznać, że stosowane w Analizie środki kontroli ryzyka przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei są skuteczne i weryfikowane przy każdej aktualizacji. Ponadto Spółka testuje plany działania w obszarze reagowania na zdarzenia kolejowe⁴² (poważne wypadki, wypadki i incydenty kolejowe). Ostatnie tego typu ćwiczenia miały miejsce w październiku 2021 r. Były to ćwiczenia polegające na przetestowaniu scenariusza zderzenia pociągu pasażerskiego z pojazdem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym, co szczegółowo opisano w punkcie 1.16. wystąpienia pokontrolnego. Ćwiczenia miały na celu doskonalenia umiejętności reagowania i prowadzenia akcji ratunkowej zgodnie z obowiązującymi procedurami, sprawdzenie skuteczności systemów alarmowych podczas zagrożeń występujących w tego typu wypadkach i katastrofach. W ocenie Prezesa Zarządu przeprowadzone ćwiczenia potwierdziły, że pracownicy uczestniczący w symulowanej sytuacji realizują działania zgodnie z procedurami obowiązującymi w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego.

(akta kontroli str. 629-645, 3006-3011)

1.15. Ośrodek Szkolenia i Egzaminowania Spółki (dalej: „Ośrodek”) w okresie objętym kontrolą uczestniczył w realizacji zarządzania kompetencjami personelu w zakresie transportu kolejowego w Spółce. W ramach procesu szkoleń cyklicznych personelu Prezes Zarządu wydawał corocznie decyzje⁴³ opracowane przez Ośrodek w sprawie

⁴² Zdarzenie kolejowe – każdy wypadek lub incydent związany z prowadzeniem ruchu kolejowego.

⁴³ Decyzje Prezesa Zarządu nr 14/2020 z 10 marca 2020 r., 32/2020 z 17 lipca 2020 r. i 51/2020 z 19 listopada 2020 r. w sprawie zmiany decyzji nr 63/2019 Prezesa Zarządu z 20 grudnia 2019 r. w sprawie „Rocznego programu pouczeń okresowych” na rok 2020; decyzja nr 59 Prezesa Zarządu z 28 grudnia 2020 r. w sprawie „Rocznego programu pouczeń okresowych” na rok 2021 oraz decyzje Prezesa Zarządu nr 20/2021 z 28 maja 2021 r., 30/2021 z 30 września 2021 r. w sprawie zmiany ww. decyzji nr 59/2020; decyzja nr 44/2021 Prezesa

przyjęcia „Rocznego programu szkoleń okresowych”, w których ujęto m.in.: wykaz stanowisk objętych szkoleniami, zakres tematyczny ze wskazaniem zagadnień objętych szkoleniem, wykaz osób odpowiedzialnych za nadzór i prowadzenie szkoleń, wymiar czasowy szkoleń oraz zakres egzaminów okresowych na poszczególnych stanowiskach pracy.

Spółka w okresie objętym kontrolą przeprowadzała cyklicznie (okresowo) szkolenia dla pracowników: związanych z realizacją przewozów kolejowych; związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i ruchu kolejowego; z zakresu zarządzania ryzykiem; z zakresu badania zdarzeń kolejowych; z zakresu funkcjonowania SMS; w tym w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei. W ww. okresie przeprowadzono:

- jedenaście szkoleń z zakresu zarządzania ryzykiem, w których uczestniczyło od 18 do 35 pracowników;
- dwadzieścia sześć szkoleń z zakresu związanego z realizacją przewozów kolejowych, w których uczestniczyło od 8 do 151 pracowników;
- osiem szkoleń z zakresu związanego z prowadzeniem pojazdów kolejowych i ruchu kolejowego, w których uczestniczyło od 35 do 181 pracowników;
- dwadzieścia jeden szkoleń z zakresu funkcjonowania SMS i MMS, w których uczestniczyło od jednego do 165 pracowników;
- trzy szkolenia z zakresu badania zdarzeń kolejowych, w których uczestniczyło od 15 do 23 pracowników.

(akta kontroli str. 781-815, 1378-1555, 3006-3011)

1.16. Do zadań Straży Ochrony Kolei Spółki (dalej: „SOK”)⁴⁴ należy ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym i w pociągach, a w przypadku zaistnienia zagrożenia pomoc w ewakuacji podróżnych oraz zabezpieczenia miejsca zdarzenia do czasu przybycia odpowiednich służb. SOK podejmuje współpracę z właściwymi służbami w organizacji ćwiczeń/symulacji umożliwiających sprawdzenie skuteczności działań określonych w procedurach dotyczących zarządzania procesem przewozowym w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei.

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu wynikało, że na 2020 r. zaplanowano realizację ćwiczeń w zakresie:

- sprawdzenia współdziałania, koordynacji ze służbami ratowniczymi, porządkowymi;
- sprawdzenia funkcjonowania obiegu informacji, w tym wewnątrz Spółki;
- weryfikacji funkcjonowania obowiązujących wewnętrznych procedur Spółki;
- doskonalenia umiejętności organizacji i wykonania działań w terenie, w postaci prowadzenia ewakuacji z pojazdów Spółki, z uwzględnieniem ewakuacji osób niepełnosprawnych,

jednak w związku z wejściem w życie 13 marca 2020 r. rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego⁴⁵, Prezes Zarządu decyzją z 10 marca 2020 r., odwołał realizację ww. ćwiczeń.

Na 26 października 2023 r. Spółka zaplanowała ćwiczenia⁴⁶ „Poważny wypadek pociągu w wyniku ułożenia przeszkody na torze oraz zaistnienia zdarzenia

Zarządu z 17 grudnia 2021 r. w sprawie „Rocznego programu pouczeń okresowych” na rok 2022 oraz decyzji Prezesa Zarządu nr 18/2022 z 28 lutego 2022 r. i 38/2022 z 24 maja 2022 r. w sprawie zmiany ww. decyzji nr 18/2022; Decyzja nr 87/2022 Prezesa Zarządu z dnia 18 listopada 2022 r. w sprawie „Rocznego programu pouczeń okresowych” na rok 2023.

⁴⁴ Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym SOK.

⁴⁵ Dz. U. z 2020 r. poz. 433 – uchylony z dniem 20 marca 2020 r..

⁴⁶ Lokalizacja ćwiczeń – linia kolejowa nr 250 (tor 235 w Stacji Gdynia Cisowa Postojowa).

o charakterze terrorystycznym”, w których planowany był udział nw. podmiotów: Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Gdyni; Komendy Miejskiej Policji w Gdyni; Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku; Straży Miejskiej w Gdyni; Grupy Ratownictwa Specjalistycznego PCK w Trójmieście; Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności w Gdyni; XII Liceum Ogólnokształcące w Gdyni (uczniowie klasy mundurowej). Celem ćwiczeń miało być sprawdzenie współdziałania, koordynacji służb ratowniczych i porządkowych oraz weryfikacja funkcjonowania wewnętrznych procedur Spółki w zakresie sytuacji kryzysowych na kolei.

Pracownicy Spółki⁴⁷ w dniu 2 października 2021 r. uczestniczyli w organizowanych przez Komendę Powiatową Państwowej Straży Pożarnej w Kartuzach (dalej: „KPPSP”)⁴⁸ ćwiczeniach z zakresu działań ratowniczych w przypadku wystąpienia wypadku komunikacyjnego w transporcie kolejowym⁴⁹. Spółka na prośbę KPPSP udostępniła autobus szynowy stanowiący element pozoracji do realizacji ćwiczeń. Scenariusz ćwiczeń zakładał wypadek samochodu osobowego z pociągiem pasażerskim i miał na celu m.in. doskonalenie organizacji działań, sprawdzenie skuteczności systemu alarmowania oraz doskonalenie umiejętności prowadzenia działań ratowniczych podczas zagrożeń występujących w różnego rodzaju wypadkach i katastrofach.

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu wynikało, że w ww. ćwiczeniach oprócz organizatora – KPPSP uczestniczyli: pracownicy Spółki jako przewoźnik kolejowy, Funkcjonariusze Komendy SOK, Pracownicy PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni jako zarządca infrastruktury kolejowej, przedstawiciele UTK w roli obserwatorów, Ochotnicza Straż Pożarna w: Somoninie, Żukowie, Kielnie, Baninie, Dzierżanin, Skrzyszewie oraz Ambasadorzy Bezpieczeństwa (kampania „Bezpieczny Przejazd”). W ramach ww. ćwiczeń pracownicy Spółki weryfikowali skuteczność własnych procedur Spółki⁵⁰, a podczas działań ratowniczych mieli również okazję przećwiczyć możliwość stosowania technik działań ratowniczych, w tym udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej z użyciem Defibrylatora AED.

Ponadto Spółka w kontrolowanym okresie przeprowadziła trzy rodzaje ćwiczeń⁵¹ na okoliczność podwyższenia stanu gotowości obronnej państwa lub wprowadzenia stanu nadzwyczajnego na całym terytorium RP.

(akta kontroli str. 781-815, 1556-1655, 3006-3011, 3189-3199)

⁴⁷ W ćwiczeniach uczestniczyło 11 pracowników Spółki, z tego: dwóch pracowników Wydziału Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym i Audytu; dwóch pracowników Sekcji Przewozów; pięciu funkcjonariuszy SOK; Kontroler ds. Ruchu w Zespole Kontrolerów i Instruktorów pionu Infrastruktury oraz Rzecznik Prasowy Spółki.

⁴⁸ Pismo KPPSP z 9 września 2021 r. (PR.148.3.2.2021.MS).

⁴⁹ Ćwiczenia odbyły się w pobliżu przejazdu kolejowego na ul. Słonecznej w miejscowości Leszno gm. Kartuzy, przez którą przebiega linia kolejowa nr 214 relacji Somonino-Kartuzy.

⁵⁰ Dotyczy: procedury PZI-PK/SMS/MMS/22 Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia/zdarzenia kolejowego; procedury PZI-PK/SMS/31 Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych oraz wyciąganie wniosków z tych zdarzeń; SKMr-8; procedury postępowania w zaistniałych zagrożeniach w trakcie realizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez Spółkę – EWAKUACJA OSÓB Z POCIĄGU.

⁵¹ Temat ćwiczenia: 1. „Instrukcja Stałego Dyżuru Spółki nr SKMN.25323.9.19 z dnia 19 sierpnia 2019 r.”; 2. „Instrukcja Punktu Kontaktowego Stałego Dyżuru Spółki nr SKMN.25323.5.21 z dnia 8 października 2021 r.”; 3. „Procedura PK/SMS/MMS/22 Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia/zdarzenia kolejowego”, „Procedura PZI-PK/SMS/31 Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych oraz wyciąganie wniosków z tych zdarzeń”, „SKMr-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250”, „Procedura postępowania w zaistniałych zagrożeniach w trakcie realizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez Spółkę – Ewakuacja Osób z Pociągu”, „Procedura zarządzania kryzysowego przewoźnika (Spółki) obowiązująca na liniach kolejowych zarządzanych przez PKM S.A. oraz PKP PLK S.A. – TECH 11”.

1.17. Spółka zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy⁵², określiła w załączniku nr 5 do Regulaminu Pracy częstotliwość szkoleń okresowych w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (dalej: „szkolenia okresowe BHP”), tj.:

- pracownicy zespołu drużyn trakcyjnych, w tym maszyniści (za wyjątkiem maszynistów instruktorów) oraz pracownicy zatrudnieni na pozostałych stanowiskach robotniczych, których charakter pracy nie wiąże się z narażeniem na zagrożenia zawodowe (dotyczy to w szczególności stanowisk: kasjer biletowy, konduktor, kontroler biletów, informator megafonista, portier, operator monitoringu wizyjnego) przechodzą szkolenie okresowe raz na 3 lata;
- pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierujących innymi pracownikami oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach administracyjnych przechodzą szkolenia okresowe BHP raz na 5 lat.

Zgodnie z uchwałą 151/2018 Zarządu Spółki z 11 września 2018 r. w sprawie zatwierdzenia i przyjęcia do stosowania „Zasad organizacji szkoleń okresowych z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy w Spółce”, w trakcie prowadzonych szkoleń okresowych z BHP wszyscy pracownicy, w tym także pracownicy związani z prowadzeniem pociągów i innych pojazdów kolejowych oraz obsługą podróży, poddawani są szkoleniu z pierwszej pomocy przedmedycznej.

Szkoleniom okresowym BHP⁵³ poddano wszystkich pracowników Spółki zatrudnionych w okresie kontroli, w tym 140 maszynistów i 126 kierowników pociągów, co potwierdzono protokołami z przebiegu egzaminu przeprowadzonego w ramach szkolenia okresowego BHP.

(akta kontroli str. 781-815, 1656-1859, 3006-3011)

1.18. Spółka jako przewoźnik kolejowy 2 października 2021 r. uczestniczyła we wspólnych ćwiczeniach umożliwiających sprawdzenie skuteczności działań zapobiegających lub likwidujących skutki zdarzeń występujących w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei z zarządcami Infrastruktury i przedsiębiorcami świadczącymi usługi niezbędne do realizacji procesu przewozowego, co szczegółowo opisano w punkcie 1.16 wystąpienia pokontrolnego. Kolejne takie ćwiczenia były przewidziane na 26 października 2023 r., co szczegółowo opisano w punkcie 1.16 wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 781-815, 1556-1590, 3006-3011)

1.19. Spółka jako przewoźnik kolejowy 2 października 2021 r. uczestniczyła we wspólnych ćwiczeniach umożliwiających sprawdzenie skuteczności działań zapobiegających lub likwidujących skutki zdarzeń występujących w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei z udziałem służb ratunkowych, co szczegółowo opisano w punkcie 1.16 wystąpienia pokontrolnego. Kolejne takie ćwiczenia były przewidziane na 26 października 2023 r., co szczegółowo opisano w pkt 1.16 wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 781-815, 3006-3011)

1.20. Spółka w okresie objętym kontrolą prowadziła działania związane z doskonaleniem zawodowym pracowników, w zakresie dotyczącym zarządzania bezpieczeństwem w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, co szczegółowo opisano w punkcie 1.15 wystąpienia pokontrolnego. Działania związane z doskonaleniem zawodowym pracowników Spółki obejmowały dodatkowo m.in.: zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa na obszarach działania Spółki i w pociągach; techniki ruchu i sygnalizacji na sieci PKP;; szkolenia dla Audytorów i Pełnomocników

⁵² Dz.U. z 2004 nr 180 poz. 1860 ze zm.

⁵³ Według wykazu przedłożonego przez Spółkę.

SMS/MMS; szkolenia dla członków komisji kolejowych; szkolenia inspektorów p.poż; szkolenie i egzamin na funkcjonariusza SOK; warsztaty doskonalące dla członków Zespołu Oceny Ryzyka; kurs doskonalenia dla personelu inżynieryjno-technicznego z zakresu kontroli i odbioru robót spawalniczych wykonywanych na stalowej nawierzchni kolejowej; kurs pierwszej pomocy przedmedycznej; szkolenie w komorze dymowej i praktycznego użycia sprzętu gaśniczego; obsługa i konserwacja urządzeń SHP (samoczynne hamowanie pociągu), CA (elektrozawór hamowania nagłego wyzwalany przez układ Czuwaka Aktywnego (ew. SIFA - czuwak pasywny)) i RS (elektrozawór hamowania nagłego wyzwalany przez układ SHP (Samoczynne Hamowanie Pociągu) lub RADIOSTOP) zamontowanych na pojazdach trakcyjnych; stosowanie i doskonalenie technik interwencyjnych.

(akta kontroli str. 781-815, 1860-2008, 3006-3011)

1.21. Zasady przebywania w kabinie maszynisty osób trzecich w trakcie realizacji przewozów kolejowych, w sposób eliminujący zagrożenia, w tym także związane z wystąpieniem sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei, Spółka określiła w § 68 SKM r-1 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów⁵⁴.

(akta kontroli str. 781-815, 2009-2011, 3006-3011)

1.22. Zasady zamknięcia pojazdu kolejowego i trwałego zabezpieczenia kabiny maszynisty podczas wykonywania pracy przewozowej, w sposób eliminujący zagrożenia związane z wystąpieniem sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei, w tym także związane z wystąpieniem sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei, Spółka określiła w § 19 ust. 4 pkt. 6 SKM t-1 Instrukcji dla maszynisty⁵⁵.

(akta kontroli str.781-815, 2012-2014, 3006-3011)

1.23. Zasady oględzin pojazdu kolejowego przez uprawnionych pracowników przed przyjęciem pojazdu kolejowego i formowaniem składu pociągu, w sposób eliminujący zagrożenia związane z wystąpieniem sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei, Spółka określiła w § 10 SKM t-1 Instrukcji dla maszynisty⁵⁶ i w załączniku nr 1 do ww.

⁵⁴ Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego poza uprawnionymi pracownikami przewoźnika kolejowego posiadają osoby: 1) legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami właściwych organów kontrolnych lub zezwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty; 2) wskazane przez dyżurnego ruchu w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych okolicznościami – podstawą do przejazdu wskazanej osoby w kabinie prowadzącego pojazd kolejowy jest wydanie drużynie trakcyjnej rozkazu pisemnego „S”; 3) których przejazd regulują inne przepisy. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone – wyjątek stanowią przypadki uzasadnione względami technicznymi lub eksploatacyjnymi (jazda próbna, jazda doświadczalna, itp.).

⁵⁵ Podczas kończenia pracy na stacji końcowo-zwrotnej bez przekazania składu pociągu maszyniście zmiennikowi maszynista obowiązany jest m.in. zamknąć na klucz wszystkie kabiny maszynisty i szafy NN oraz zabezpieczyć pojazd przed dostępem osób postronnych.

⁵⁶ I. W trakcie przyjmowania pojazdów kolejowych z napędem (Ezt) na PRT po wymaganym poziomie utrzymania lub w okresie między poszczególnymi poziomami utrzymania maszynista zobowiązany jest m.in.: 1) sprawdzić w książkach pokładowych pojazdu lub pojazdów kolejowych zapisy potwierdzające aktualność właściwego poziomu utrzymania (P1, P2), usunięcia odnotowanych usterek i napraw celem upewnienia się, że przydzielone mu do obsługi pojazd lub pojazdy są sprawne technicznie, sprawdzić ważność świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego; 2) sprawdzić m.in.: stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty (SHP i CA) oraz pozostałych urządzeniach plombowanych; prawidłowość zamknięcia szaf i skrzyń z aparaturą elektryczną niskiego oraz wysokiego napięcia; wzrokowo prawidłowość połączenia poszczególnych pojazdów będących w składzie pociągu; 3) uruchomić poszczególne pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu; 4) sprawdzić działanie zadajnika jazdy na wszystkich pojazdach w obydwu kabinach; 5) na stacji początkowej należy wykonać oględziny techniczne przed wyprawieniem „w drogę”. II. Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu lub pojazdów kolejowych maszynista stwierdzi nieprawidłowości, to powinien je zgłosić dyspozytorowi ds. trakcji, zażądać naprawy niesprawnego pojazdu lub pojazdów kolejowych oraz odnotować stwierdzone usterki w książkach pokładowych pojazdów kolejowych. III. Maszynista zobowiązany jest sprawdzić z kierownikiem pociągu lub innym uprawnionym pracownikiem (np. rewidentem taboru) prawidłowości działania układu sygnalizacji zamknięcia i otwarcia drzwi automatycznych, sprawności działania oświetlenia, ogrzewania, klimatyzacji oraz systemu monitoringu i systemu informacji pasażerskiej. IV. Fakt dokonania czynności związanych z objęciem należy udokumentować wpisem do książki pokładowej pojazdu kolejowego. Książki pokładowe wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się na składzie pociągu maszynista zobowiązany jest posiadać w czynnej kabinie

instrukcji⁵⁷ oraz w § 14 SKM t-3 Instrukcji dla Rewidenta Taboru⁵⁸.

(akta kontroli str.781-815, 2015-2022, 3006-3011)

1.24. Zasady przeprowadzania hamowania kontrolnego pociągu po jego uruchomieniu, w tym także związane z wystąpieniem sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei, Spółka określiła w:

- § 3 ust. 5; § 5 ust. 2 pkt 24 SKMt-7 Instrukcji pracy dla maszynisty instruktora Spółki;
- § 11 ust. 1 pkt 1 ppk b SKMt-8 Instrukcji gospodarowania taśmami z prędkościomierzy i zapisami elektronicznymi tachografów Spółki;
- § 26 SKMt-5 (Mw-56) Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych Spółki.

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, Zespół Kontrolerów Pionu Eksploatacji weryfikował hamowanie kontrolne zgodnie z Instrukcją SKMt-5 (Mw-56) podczas jazd kontrolnych, ze szczególnym uwzględnieniem sprawdzenia: aktualności posiadanych dokumentów potwierdzających kompetencje, prawidłowości reagowania na sygnały i wskaźniki, prawidłowości techniki hamowania. Każdorazowo z kontroli sporządzano protokół. Dodał, że kierujący Sekcją Przewozów, poprzez Maszynistów Instruktorów nadzoruje przestrzeganie regulacji wewnętrznych, co jest zgodne z ich uprawnieniami i obowiązkami. Maszyniści Instruktorzy przeprowadzają działania monitorujące i sporządzają raporty z jazd sprawdzająco-instruktażowych z pracy pociągowej oraz manewrowej i raporty z kontroli objęcia składu przez drużyny pociągowe, oraz przeprowadzają kontrolę taśm z prędkościomierzy. Celem ww. nadzoru jest zapewnienie, że wszystkie działania w Sekcji Przewozów spełniają wyznaczone standardy, aby zagwarantować skuteczność, bezpieczeństwo oraz zgodność z obowiązującymi przepisami.

(akta kontroli str.781-815, 2023-2034, 3006-3011)

1.25. Spółka w kontrolowanym okresie określiła i wprowadziła system dyżurów mających na celu zapobieganie lub usuwanie potencjalnych sytuacji o charakterze kryzysowym przy realizacji przewozów kolejowych. Nadzór nad realizacją przewozów kolejowych pełniony był w systemie całodobowych dyżurów przez Zespół Dyspozytorów liniowych Spółki. Dla potrzeb decyzyjnych niezbędnych do realizacji procesu eksploatacyjno-przewozowego, poza godzinami pracy administracyjnej, Spółka uruchomiła miesięczne Plany dyżurów Członków Zarządu Spółki, co szczegółowo opisano w punkcie 1.12 wystąpienia pokontrolnego. W związku z wojną na Ukrainie i wprowadzeniem na terytorium Polski III stopnia alarmowego CRP wprowadzono w Spółce telefoniczne dyżury służb IT Spółki⁵⁹. W Spółce

maszynisty. V. Maszynista zobowiązany jest wykonać wspólnie z uprawnionym pracownikiem wymaganą próbę hamulca zespolonego, sprawdzić osygnalizowanie pociągu oraz poprawność działania syren lub gwizdawk pojazdu. VI. W wyznaczonym miejscu i czasie maszynista zobowiązany jest zgłosić pojazdy kolejowe do pracy zgodnie z regulaminem technicznym posterunku.

⁵⁷ Obejmuje 27 pozycji wykazu usterek eliminujących przyjęcie pojazdu kolejowego do pracy przez drużynę trakcyjną na PRT, w tym np.: uszkodzenie sygnału dźwiękowego, pęknięcie obręczy lub piasty koła.

⁵⁸ Przed przekazaniem drużynie trakcyjnej składu pociągu złożonego z pojazdów trakcyjnych do ruchu Rewident taboru obowiązany jest: 1) wykonać oględziny techniczne przed wyprawieniem pojazdu trakcyjnego „w drogę”; 2) sprawdzić prawidłowość połączenia składu pociągu, stan sprzęgów automatycznych – mechanicznych i elektrycznych oraz części biegowych pojazdów trakcyjnych; 3) sprawdzić, czy wszystkie nie używane sprzęgi powietrzne są odpowiednio podwieszone; 4) dokonać zgodnie z postanowieniami „instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych” – SKM t-5 (Mw-56) wymaganej próby hamulca zespolonego wspólnie z drużyną pociagową oraz potwierdzić jej wykonanie swoim podpisem w „karcie próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu” gdzie jeden egzemplarz pozostaje na posterunku rewidentem, a drugi wydany zostaje drużynie pociągowej; 5) podczas przeprowadzania manewrów zabrania się dokonywania oględzin technicznych pojazdów; 6) podczas wyjazdu pociągu z terenu posterunku rewizji technicznej Rewident taboru obowiązany jest znajdować się w takim miejscu, aby mógł dokładnie obserwować jego odjazd.

⁵⁹ Dotyczy Wydziału Informatyki (przez zespół administratorów systemu i sieci teleinformatycznej) i Cyberbezpieczeństwa (przez zespół odpowiedzialny za główne zabezpieczenia IT Spółki).

obowiązywał system dyżurów domowych na wypadek wystąpienia usterki bądź awarii infrastruktury w Spółce obowiązuje system dyżurów domowych obejmujących branże: torową (toromistrz), teletechnikę, elektrykę, sanitarną, budowlaną (grupa peronowa) oraz kierowcy. W przypadku systemu sterowania ruchem kolejowym na posterunku ruchu w Gdyni Głównej zapewniano całodobową obsadę uprawnionego automatyka dyżurnego, a na terenie stacji Gdynia Cisowa Postojowa – całodobową obsługę montera do spraw łączności. SOK prowadził stałe, całodobowe zadania wykrywcze i prewencyjne na infrastrukturze oraz w pociągach Spółki (przy wykorzystaniu patroli), przy wsparciu operatorów systemu monitoringu wizyjnego.

(akta kontroli str. 781-815, 2035-2160, 3006-3011)

1.26. Zasady zarządzania bezpieczeństwem w czasie wystąpienia zagrożeń i sytuacji o charakterze kryzysowym na liniach kolejowych oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób lub rzeczy określono w procedurze PZI-PK/SMS/MMS/22 „Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia/zdarzenia kolejowego” z sierpnia 2020 r. – opisanej szczegółowo w punkcie 1.5. wystąpienia pokontrolnego, zaś wdrożenie ww. procedury potwierdzają certyfikaty opisane w punkcie 1.6. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 781-815, 3006-3011)

1.27. Spółka w kontrolowanym okresie odnotowała 69 zdarzeń kolejowych, z tego: 26 wypadków kolejowych, 34 incydenty kolejowe i 9 zdarzeń kolejowych (samobójstwa). Do ww. zdarzeń zastosowano procedurę PZI-PK/SMS/MMS/22 „Przygotowanie planów postępowania na wypadek zagrożenia/zdarzenia kolejowego” oraz wynikające z niej plany postępowania⁶⁰.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że w ww. zdarzeniach zastosowano decyzję w sprawie realizacji niektórych postanowień instrukcji: SKMr-8 Instrukcji o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250⁶¹ oraz „Procedurę postępowania w zaistniałych zagrożeniach w trakcie realizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez Spółkę - EWAKUACJA OSÓB Z POCIĄGU”, a sposób postępowania Spółki w przypadku wystąpienia zdarzeń był na bieżąco weryfikowany w Spółce oraz przez Prezesa UTK w ramach bieżącego nadzoru oraz podczas prowadzonych kontroli⁶².

(akta kontroli str. 781-815, 3006-3011)

1.28. Prezes Zarządu wyjaśnił, że Spółka w kontrolowanym okresie nie utworzyła zespołu ratownictwa technicznego ani grupy szybkiego reagowania. W przypadku potrzeby skorzystania z zespołu ratownictwa technicznego Spółka posiłkuje się zasobami PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Praca zespołu ratownictwa technicznego PKP PLK SA jest realizowana operatywnie na zamówienie, które w razie potrzeby składa Dyspozytor Liniowy Spółki⁶³. Spółka nie utworzyła grup szybkiego reagowania, gdyż wdrożono alternatywne sposoby dla podjęcia działań naprawczych w przypadku wystąpienia usterek bądź awarii, w tym:

⁶⁰ Procedury: PZI-PK/SMS/31 „Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych oraz wyciąganie wniosków z tych zdarzeń”, której celem jest przedstawienie sposobu postępowania przy wystąpieniu zdarzeń kolejowych oraz przebiegu procesu związanego z wyciąganiem wniosków z tych zdarzeń w Spółce; SKM r-8, która określa szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach i sytuacjach eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonego postępowania.

⁶¹ Decyzja nr 53/2020 Prezesa Zarządu z 3 grudnia 2020 r. ze zm.

⁶² Dotyczy kontroli Prezesa UTK opisanych w punkcie 1.12. wystąpienia pokontrolnego.

⁶³ W oparciu o umowę nr 60/012/0126/21 z 29 września 2021 r. o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, zawartą przez Spółkę z PKP Polskie Linie Kolejowe SA, która obejmuje m.in. postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych i w szczególnie trudnych warunkach, w tym tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.

- całodobowo pracują brygady Sekcji Utrzymania Taboru, która w przypadku usterki (defektu) pojazdu kolejowego jest w stanie w krótkim czasie dojechać do uszkodzonego pojazdu dedykowanym do tego celu pojazdem służbowym,
- całodobowo obsadzono stanowiska Automatyka Dyżurnego oraz montera ds. radiolączności mające na celu podjęcie działań naprawczych, a także funkcjonuje system dyżurów dla poszczególnych branż.

(akta kontroli str. 781-815, 2094-2105, 2161-2210, 3006-3011)

1.29. Spółka w kontrolowanym okresie prowadziła monitoring zaburzeń pogodowych i zagrożeń pożarowych, związanych z czynnikami klimatycznymi, mogącymi prowadzić do powstawania sytuacji o charakterze kryzysowym w procesie przewozów kolejowych, w oparciu codzienne prognozy pogody i ostrzeżenia meteorologiczne przekazywane przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy⁶⁴. Dodatkowo Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej na bieżąco przysyłał na wyznaczone adresy e-mail Spółki ostrzeżenia meteorologiczne o spodziewanych trudnych warunkach atmosferycznych.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że Dyspozytorzy Liniowi na bieżąco śledzą prognozy pogody.

(akta kontroli str.781-815, 2161-2244, 3006-3011)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zbadanym zakresie.

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

2.1. Spółka za okres objęty kontrolą w Analizie przeprowadzała oceny ryzyka w obszarze wystąpienia w procesie przewozowym sytuacji o charakterze kryzysowym, 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,

mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów, co szczegółowo opisano w punktach 1.1.-1.4. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 2245-2284, 3006-3011)

⁶⁴ Na podstawie umów nr: AR/K/6077/PS-BA/2019 z 8 listopada 2019 r.; SKM-148/20 IMGW-PIB nr WH/K/6206/WH/2020 z 4 grudnia 2020 r.; SKM-201/21 IMGW-PIB nr WS/K/6310/WS/2021 z 15 listopada 2021 r.; SKM 198/22 IMGW-PIB nr WS/K/6409/WS/2022 z 16 listopada 2022 r.

2.2. Oceny poziomu ujawnionych ryzyk związanych z zagrożeniami o charakterze terrorystycznym, skutkami zdarzeń kolejowych, awarii oraz uszkodzeniem lub dewastacją elementów infrastruktury kolejowej w Spółce, dokonano w Analizie, w części A – ZAGROŻENIA, biorąc pod uwagę: prawdopodobieństwo wystąpienia i wykrycia zagrożenia, skutki zagrożenia, macierz ryzyka, akceptację ryzyka, uzasadnienie akceptacji. Ww. zagadnienia opisano szczegółowo w punktach 1.1.-1.4. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 2245-2266, 3006-3011)

2.3. Spółka w okresie objętym kontrolą ujęła w Księdze Systemu SMS: procedury, instrukcje, plany itp. dokumenty określające zasady działania w przypadku wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym, 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,

mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów, co szczegółowo opisano w punkcie 1.5. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 2245-2266, 3006-3011)

2.4. W Księdze SMS Zarządca Infrastruktury oraz Przewoźnik Kolejowy przewidziano możliwość współpracy Spółki z innymi podmiotami, organami i służbami⁶⁵ w celu zapewnienia skutecznej ochrony bezpieczeństwa przewozu pasażerów i ładunków przed napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, uszkodzeniem lub dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych lub elementów infrastruktury kolejowej, skutkami zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym, mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów lub ładunków. Komendant SOK nawiązał współpracę z wyspecjalizowanymi służbami, m.in.:

- Komendantem Głównym Straży Ochrony Kolei PKP PLK S.A.⁶⁶;
- Pomorskim Komendantem Wojewódzkim Policji w Gdańsku⁶⁷;
- Komendantem Oddziału Żandarmerii Wojskowej w Gdyni⁶⁸;
- Komendantem Placówki Straży Granicznej w Łebie⁶⁹.

⁶⁵ Dotyczy m.in.: zarządców infrastruktury kolejowej; certyfikowanych przewoźników kolejowych; użytkowników bocznic kolejowych; Straży Ochrony Kolei PKP PLK S.A.; Państwowej Straży Pożarnej; Policji; Pogotowia; UTK; PKBWK; innych organizacjami administracji państwowej i samorządowej; podmiotów świadczących usługi z zakresu napraw i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych.

⁶⁶ Porozumienie o zasadach przekazywania informacji oraz rejestracji zdarzeń na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, zawarte 31 maja 2005 r.

⁶⁷ Porozumienie z 27 lipca 2005 r. mające na celu zapewnienie sprawnego i skutecznego współdziałania SOK i Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku w zakresie określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania SOK z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego (Dz.U. z 2008 r. nr 223 poz. 2262).

⁶⁸ Porozumienie z 8 listopada 2005 r. mające na celu zapewnienie sprawnego i skutecznego współdziałania SOK i Oddziału Żandarmerii Wojskowej w Gdyni w zakresie określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie współdziałania SOK z Żandarmerią Wojskową.

⁶⁹ Porozumienie z 4 kwietnia 2008 r. mające na celu zapewnienie sprawnego i skutecznego współdziałania SOK i Placówki Straży Granicznej w Łebie w zakresie określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania SOK z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego (Dz.U. z 2008 r. nr 223 poz. 2262) oraz realizację zadań Straży Granicznej wynikających z ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. z 2005 r. nr 234 poz. 1997 ze zm.).

Ponadto w §14 procedury SKM r-8 określono z jakimi organami zobowiązana jest współpracować komisja kolejowa na miejscu zdarzenia⁷⁰.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że z ramienia Spółki wyznaczeni pracownicy SOK uczestniczyli w pracach Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, powołanego na podstawie Porozumienia Komendanta Głównego Policji z 6 lipca 2004 r. o współdziałaniu w zakresie strategii zmierzającej do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych⁷¹. W ramach pracy Zespołu pracownicy SOK prowadzili m.in. czynności badawcze dotyczące sposobu realizacji zadań przez funkcjonariuszy/żołnierzy służb uczestniczących w procesie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach kolejowych i w pociągach oraz przestrzegania przepisów wynikających z obowiązującego porządku prawnego i przepisów wewnętrznych przez pracowników drużyn konduktorskich podczas obsługi pociągów oraz przez prywatne podmioty ochrony osób i mienia.

(akta kontroli str. 2245-2266, 2285-2351, 3006-3011)

2.5. Spółka za okres objęty kontrolą opracowała i wdrożyła procedury ustalające sposób i zasady powołania Zespołu 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 mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów, co szczegółowo opisano w punkcie 1.12. wystąpienia pokontrolnego.

Ponadto w związku z zagrożeniem dla zadań Spółki spowodowanym możliwością wybuchu epidemii wirusa SARS-COV2, celem zapewnienia sprawnego procesu eksploatacyjno-przewozowego, 11 marca 2020 r. poleceniem służbowym Nr 4/2020 Prezes Zarządu powołał Zespół i określił jego skład imienny⁷². Posiedzenia Zespołu dokumentowano notatkami służbowymi⁷³.

(akta kontroli str. 2245-2266, 2352-2359, 3006-3011)

2.6. Spółka wdrożyła SMS w 2015 r. i poddawała bieżącej aktualizacji, co szczegółowo opisano w punktach 1.5. i 1.6. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 2245-2266, 3006-3011)

2.7. Spółka opracowała i wdrożyła procedury ustalające zasady informowania odpowiednich osób, służb i organów o wykryciu zagrożeń lub powstaniu sytuacji kryzysowej 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 – mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów, co szczegółowo opisano w punkcie 2.4. wystąpienia pokontrolnego.

Do zadań Komendanta SOK, zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym SOK należała m.in. współpraca ze strażami ochrony kolei innych zarządców, Policją, Strażą

⁷⁰ Dotyczy współpracy z: kierującym akcją ratunkową w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych; policją i prokuraturą w zakresie zbierania materiałów dowodowych; przewodniczącym i członkami stałymi PKBWK oraz UTK w zakresie prowadzenia postępowania.

⁷¹ Zawarte pomiędzy: Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej a Polskie Koleje Państwowe SA.

⁷² Przewodniczący Zespołu – Dyrektor ds. Przewozów, Zastępca Przewodniczącego Zespołu – Dyrektor ds. Infrastruktury, Członkowie Zespołu: Dyrektor ds. Eksploatacji, Dyrektor ds. Sprzedaży, Główny Dyspozytor, Komendant SOK, Naczelnik Wydziału Zarządzania w Transporcie Kolejowym i Audytu, Rzecznik Prasowy, Pełnomocnik.

⁷³ Dla celów kontroli przedłożono 73 notatki służbowe ze spotkań Zespołu.

Graniczną, Żandarmerią Wojskową, strażami miejskimi (gminnymi), oraz innymi organami i podmiotami ochrony porządku oraz ochrony osób i mienia, innymi podmiotami w zakresie bezpiecznego przewozu osób i rzeczy.

W wypadku wystąpienia zagrożenia o charakterze terrorystycznym Dyspozytor SOK, zgodnie z „Instrukcją postępowania w sytuacji zagrożenia terrorystycznego”⁷⁴ powiadamia Oficera dyżurnego właściwej jednostki Policji. Ponadto w Analizie, w części D – Reagowanie, w zależności od zaistniałego zagrożenia przewiduje się powiadamianie osób funkcyjnych tj.: Dyspozytora liniowego Spółki, Dyspozytora SOK, Członka Zarządu Spółki zgodnie z comiesięcznym Planem Dyżurów Członków Zarządu Spółki oraz służb tj.: właściwej terytorialnie Komendy Policji Państwowej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Ochrony Kolei PKP PLK S.A., Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej.

(akta kontroli str. 2245-2266, 3006-3011)

2.8. Spółka w Analizie w części B – ZAPOBIEGANIE oraz w części C – PRZYGOTOWANIE zdefiniowała środki kontroli ryzyka występującego przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, związanych z skutkami zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym a także z uszkodzeniem lub dewastacją elementów infrastruktury kolejowej. Analizę wdrożono w 2016 r.

(akta kontroli str. 2245-2266, 3006-3011)

2.9. Spółka przeprowadzała analizy i sprawdzała skuteczność przyjętych w 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, mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych pasażerów lub ładunków, co szczegółowo opisano w punktach 1.4., 1.6. i 1.7. wystąpienia pokontrolnego.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że Spółka w kontrolowanym okresie nie odnotowała sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei w rozumieniu definicji wskazanej przez NIK. W ocenie Prezesa Zarządu udział pracowników Spółki w ćwiczeniach z 2 października 2021 r. potwierdził, że w symulowanej sytuacji zadania były realizowane zgodnie z obowiązującymi procedurami w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego, a środki kontroli ryzyka w tym obszarze są skuteczne.

(akta kontroli str. 2245-2266, 3006-3011)

2.10. Spółka w okresie objętym kontrolą przeprowadzała szkolenia lub działania instruktażowe zapewniające zapoznanie się pracowników odpowiednich komórek organizacyjnych z procedurami, instrukcjami i planami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, co szczegółowo opisano w punktach 1.15-1.18 wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 2245-2266, 2360-2440, 3006-3011)

2.11. Spółka uczestniczyła w ćwiczeniach umożliwiających sprawdzenie skuteczności działań określonych w procedurach dotyczących zarządzania procesem przewozowym w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, co szczegółowo opisano w punktach 1.16. i 1.19. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 2245-2266, 2441-2477, 3006-3011)

⁷⁴ Uchwała nr 153/2012 Zarządu Spółki z 12 października 2012 r. w sprawie przyjęcia do stosowania regulacji wewnętrznej.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki 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 Prezesa NIK. 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.

Gdańsk, 29 listopada 2023 r.

Kontroler
Krzysztof Holli
specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku
Dyrektor
z up. Dariusz Jurczuk
p.o. wicedyrektor Delegatury

.....
podpis

.....
podpis