



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA.410.26.1.2023

Pan Patryk Świrski
Prezes Zarządu
Koleje Śląskie Sp. z o.o.
ul. Raciborska 58, 40-074 Katowice

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/23/017 - Funkcjonowanie systemów zarządzania kryzysowego na kolei

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Koleje Śląskie Sp. z o.o. ¹ , ul. Raciborska 58, 40-074 Katowice
Kierownik jednostki kontrolowanej	Patryk Świrski, Prezes Zarządu, od 19 sierpnia 2021 r. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, Prezesem Zarządu był od 31 lipca 2019 r. Aleksander Drzewiecki. (akta kontroli str.9-10)
Zakres przedmiotowy kontroli	1) Spełnianie warunków organizacyjnych i technicznych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, 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, 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.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach ³
Kontrolerzy	1. Michał Kapek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/200/2023 z 15 września 2023 r. 2. Marek Matysek, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/201/2023 z 15 września 2023 r. 3. Dariusz Bienek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/202/2023 z 20 września 2023 r. 4. Nina Poloczek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/203/2023 z 20 września 2023 r. (akta kontroli str.1-8)

¹ Zwana dalej „Kolejami Śląskimi” lub „Spółką”.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, zwana dalej: „ustawą o NIK”.

³ Zwana dalej: „NIK”.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

NIK pozytywnie ocenia funkcjonujący w Spółce w latach 2020-2023 (I półrocze) system zarządzania kryzysowego, w tym jego organizację, narzędzia i procedury, który umożliwiał bezpieczną eksploatację i ochronę pojazdów kolejowych oraz znajdujących się w nich pasażerów w sytuacjach o charakterze kryzysowym.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka w latach 2020-2023 zgodnie z przepisami art. 17 ust. 1ba pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵ przeprowadzała analizy ryzyka oraz dokonywała jego oceny dla sytuacji o charakterze kryzysowym, związanych z potencjalnymi napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, uszkodzeniem lub dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych, skutkami zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym, mogącymi mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych kolejną pasażerów.

NIK pozytywnie ocenia obowiązujące w Spółce w okresie objętym kontrolą systemy zarządzania, przyjęte zgodnie z art. 17 ust. 1ba pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, a zwłaszcza ich organizację, narzędzia i procedury, których celem było zapewnienie bezpiecznej eksploatacji pojazdów oraz utrzymanie zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Wdrożone procedury dotyczące zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów w sytuacjach kryzysowych – w tym plany postępowania na wypadek wystąpienia zagrożeń, instrukcje informowania odpowiednich osób, służb i organów o wykryciu zagrożeń, procedury ustalające zasady współpracy Kolei Śląskich ze Strażą Ochrony Kolei⁶ oraz wyspecjalizowanymi służbami (m.in. Policją, Strażą Pożarną, Strażą Graniczną) pozwalały zapewnić bezpieczeństwo przewozów pasażerów oraz ochronę infrastruktury kolejowej. Zadania w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei w okresie objętym kontrolą wykonywało Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem.

Koleje Śląskie - zgodnie z art. 17a ust. 3 pkt 4) ustawy o transporcie kolejowym - posiadały programy szkoleń oraz przeprowadzały systematycznie szkolenia dla zapewnienia utrzymania kompetencji personelu.

W okresie objętym kontrolą Spółka przeprowadzała szkolenia okresowe z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy⁷, zgodnie ze sporządzonymi na dany rok planami szkoleń, uwzględniającymi poszczególne grupy zawodowe zgodnie z § 14 rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy⁸ oraz terminy wskazane w § 15 tegoż rozporządzenia.

W okresie objętym kontrolą Spółka dwukrotnie przeprowadziła ćwiczenia/symulacje umożliwiające sprawdzenie skuteczności działań określonych w procedurach dotyczących zarządzania procesem przewozowym w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁵ Dz. U. 2023 poz. 1786 ze zm., zwana dalej: „ustawą o transporcie kolejowym”.

⁶ Zwana dalej: „SOK”.

⁷ Zwane dalej: „BHP”.

⁸ Dz. U. z 2004 r., Nr 180, poz. 1860, dalej: *Rozporządzenie w sprawie BHP*.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Spełnianie warunków organizacyjnych i technicznych umożliwiających bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym występujących na kolei.

Opis stanu faktycznego

Spełnianie szczególnych wymogów niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji sieci, zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 i obowiązującymi przepisami krajowymi przez funkcjonujący w Kolejach Śląskich „System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)”¹⁰, potwierdzone zostało w dniu 25 marca 2021 r. wydaniem Spółce na okres pięciu lat, tj. od 1 kwietnia 2021 r. do 1 kwietnia 2026 r. jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w zakresie transportu pasażerskiego (bez przewozów kolejami dużych prędkości).

(akta kontroli str. 11-12, 1735-1736)

1.1. Spółka corocznie w okresie objętym kontrolą określała ryzyka realizacji przewozów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym mogących występować na kolei¹¹. Sposób przebiegu procesu oceny ryzyka zawodowego identyfikowanego na poszczególnych stanowiskach pracy oraz ryzyka operacyjnego i technicznego w związku z działalnością prowadzoną przez Koleje Śląskie, jako przewoźnika kolejowego, był określony w procedurze P/08 *Zarządzanie ryzykiem*.

(akta kontroli str. 238-389)

1.2. Wyniki przeprowadzanych corocznie przez Koleje Śląskie analiz ryzyka były ujmowane w dokumentach pn. *Rejestr zagrożeń i ocena ryzyka*¹². W latach 2020-2023 w ww. rejestrach ujęte zostały zagrożenia związane ze wstrzymaniem ruchu pociągów i innych pojazdów kolejowych¹³, w tym związane z zakłóceniem dostaw energii¹⁴, usług informatycznych i telekomunikacyjnych¹⁵, awarią urządzeń sterujących ruchem kolejowym¹⁶ i nieuprawnionym użyciem sygnału alarmowego „Radio-Stop”¹⁷.

(akta kontroli str.254-389)

⁹ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁰ System został przyjęty uchwałą Zarządu Spółki nr 93/2012 z dnia 24 września 2012 r., zwany dalej „System SMS”.

¹¹ Dokumenty, w których zostały określone ryzyka realizacji przewozów kolejowych były zatwierdzone przez Zarząd Spółki: 3 listopada 2020 r., 29 marca 2021 r., 22 czerwca 2022 r. i 23 sierpnia 2023 r.

¹² Zwany dalej: „Rejestr zagrożeń”.

¹³ Zagrożenia w tym zakresie zostały wskazane w następujących obszarach ryzyka: „Warunki atmosferyczne” (w pkt. WA 1-10), „Bocznica kolejowa” (w pkt. BK 31 i BK 17-18), „Dostawcy” (w pkt. D2), „Zarządca infrastruktury” (w pkt. ZI 1, 3, 4, 8-9, 11), „Zakłócenia i wydarzenia w trakcie jazdy” (w pkt. ZiW 24-25, 28, 30), „Systemowy nadzór nad dokumentacją i procesami Zintegrowanego SMS i MMS” (w pkt. ZS 11 i 14), „Chuliński występk poza pojazdem” (w pkt. ChW 1-12), „Obsługa i zachowanie podróżnych w trakcie jazdy” (w pkt. OiZ 6-7, 10-11, 13-14, 18), „Obowiązki pracowników odpowiedzialnych bezpośrednio za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu” (w pkt. OP 1-2, 5, 7-8, 10, 12-14, 19-20, 32-33), „Zarządzanie personelem” (w pkt. ZP 22) oraz „Inne” (w pkt. I 1-5).

¹⁴ W *Rejestrze zagrożeń* z 2023 r. w części dotyczącej „Zarządcy Infrastruktury” w pkt. Z-3 i Z-4

¹⁵ W *Rejestrze zagrożeń* z 2023 r. w częściach dotyczących: „Obsługi pasażera” (w pkt. H 7-9), „Zagrożeń wynikających z zarządzania konfiguracją” (w pkt. ZK 1-2, 4-5), „Zarządcy infrastruktury” (w pkt. ZI 3), „Urządzeń do rejestracji zamontowanych w pojazdach” (w pkt. UR 1, 9-10), „Obsługi i zachowania podróżnych w trakcie jazdy” (w pkt. OiZ 8), „Organizacji pracy pojazdów i pracowników” (w pkt. OPPiP 5), „Obowiązków pracowników odpowiedzialnych bezpośrednio za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu” (w pkt. OP 30), „Chulińskich występków poza pojazdem” (w pkt. ChiW 1, 5, 10), „Zakłóceń i wydarzenia w trakcie jazdy” (ZiW 18), „Wymiany informacji” (WI 12, 14-15).

¹⁶ W *Rejestrze zagrożeń* z 2023 r. w części dotyczącej „Zarządcy Infrastruktury” w pkt. Z 1

¹⁷ W *Rejestrze zagrożeń* z 2023 r. w częściach dotyczących: „Zagrożeń wynikających z zarządzania konfiguracją” (w pkt. ZK 1-2, 4-5), „Zakłóceń i wydarzeń w trakcie jazdy” (ZiW 14), „Obowiązków pracowników odpowiedzialnych bezpośrednio za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu” (w pkt. OP 33 i 38), „Wymiany informacji” (WI 15), „Innych” (I 4).

1.3. W wyniku przeprowadzonych przez przewoźnika kolejowego analiz ryzyka zagrożenia związane z cyberbezpieczeństwem infrastruktury oraz pojazdów kolejowych zostały ujęte w *Rejestrach zagrożeń* z poszczególnych lat¹⁸.

W latach 2020-2022 zagadnieniami związanymi z bezpieczeństwem teleinformatycznym zajmowały się: Biuro Zarządzania Aktywami oraz Biuro Marketingu i Komunikacji. Prezes Spółki wyjaśnił, że: „Każde z kluczowych Biur naszej Spółki bierze udział w zapewnieniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa: dział IT będący jednostką odpowiedzialną za zachowanie bezpieczeństwa systemów informatycznych wykorzystywanych w Spółce, Biuro Zarządzania Aktywami w zakresie bezpieczeństwa na bocznicach kolejowej, Biuro Zarządzania Taborami w aspekcie bezpieczeństwa systemów funkcjonujących w pojazdach czy Biuro Handlowe w aspekcie współpracy z innymi podmiotami na poziomie wspólnych systemów sprzedażowych”.

W lipcu 2023 r. wraz z przyjęciem nowego (aktualnego) Regulaminu organizacyjnego Spółki¹⁹ został utworzony Zespół ds. zabezpieczenia infrastruktury krytycznej i cyberbezpieczeństwa²⁰. Wyjaśniając kwestie wyodrębnienia ww. zespołu Prezes Spółki stwierdził: „Utworzenie w 2023 r. jednostki dedykowanej, jaką jest Zespół ds. zabezpieczenia infrastruktury krytycznej i cyberbezpieczeństwa umożliwia systemową realizację działań związanych z cyberbezpieczeństwem i infrastrukturą krytyczną, a co z tym związane - odpowiednie koordynowanie tego obszaru”.

Do zadań Zespołu należało m.in.: zapewnienie ochrony i monitoringu Spółki, analizowanie możliwości ulepszenia procesów związanych z ochroną mienia Kolei Śląskich oraz udział w przygotowaniu i prowadzeniu szkoleń z zakresu zabezpieczenia infrastruktury krytycznej i cyberbezpieczeństwa. Szkolenia takie zostały zorganizowane 5 i 26 września 2023 r.

(akta kontroli str.13-103, 107, 114-116, 124-126, 131-134, 144, 152-154, 159-160, 163-165, 171-174, 658, 681-698, 700-701, 1707-1734)

1.4. Koleje Śląskie dokonywały oceny poziomu ujawnionego ryzyka związanego z sytuacjami o charakterze kryzysowym na kolei poprzez wpisywanie wartości danego ryzyka do *Rejestru zagrożeń*. Sposób ustalenia i przypisania wartości liczbowych ryzyka zidentyfikowanym zagrożeniom został określony w Procedurze P/08 pkt. III. „Szacowanie i wycena ryzyka”. Koleje Śląskie do oszacowania ryzyka stosowały metodę FMEA²¹.

(akta kontroli str. 244-247, 254=350)

¹⁸ W *Rejestrze zagrożeń* z 2023 r. w częściach dotyczących: „Obsługi pasażera” (pkt H 4), „Zagrożeń wynikających z zarządzania konfiguracją” (pkt. Z 1 i Z 2), „Zarządcy Infrastruktury” (pkt ZI 3), „Bocznicach Kolejowej” (pkt BK 12), „Zakłóceń i wydarzeń w trakcie jazdy” (pkt ZiW 18) oraz „Inne” (pkt I 4). We wcześniejszych latach zagrożenia związane z cyberbezpieczeństwem infrastruktury oraz pojazdów kolejowych zostały ujęte w *Rejestrach zagrożeń* z:

- 2020 r. w częściach 2 Z - „Zagrożenia” (pkt. 13, 17 i 27), 3 Z - „Zdarzenia” (pkt. 9) i 1 ZKA - „Zakłócenia” (pkt. 6);
- 2021 r. w częściach „Zakłócenia i wydarzenia w trakcie jazdy” (ZiW - pkt. 18), „Chuligańskie występy poza pojazdem” (ChW - pkt. 1), „Zarządca Infrastruktury” (ZI - pkt. 3 i 4) i „Inne” (I - pkt. 4);
- 2022 r. w częściach „Obsługa i zachowanie podróżnych w trakcie jazdy” (OiZ - pkt. 8), ZiW pkt.18, „Wymiana informacji” (WI - pkt.15), ZI - pkt. 1, 3 i 4 oraz I - pkt. 4.

¹⁹ Przyjętą uchwałą Zarządu Spółki Nr 130/2023 z 5 lipca 2023 r. oraz zatwierdzony uchwałą Rady Nadzorczej Spółki Nr 321/V/2023 z 12 lipca 2023 r.

²⁰ Zwany dalej „Zespołem”.

²¹ Polegała ona na oszacowaniu przez grupę ekspertów poszczególnych czynników wpływających na istotność zagrożeń w skali od 1 do 10, a następnie wyznaczeniu poziomu ryzyka jako iloczynu wartości oszacowanych wcześniej trzech parametrów. Kryteriami stosowanymi w tej metodzie były: prawdopodobieństwo wystąpienia, prawdopodobieństwo wykrycia oraz rozmiar skutków i strat. Liczba istotności ryzyka (R) była wynikiem iloczynu następujących składników: W (prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia), Z (prawdopodobieństwa wykrycia zagrożenia) oraz S (konsekwencji zagrożenia).

1.5. W okresie objętym kontrolą, na przyjęty w Spółce *Zintegrowany System Zarządzania Bezpieczeństwem i Utrzymaniem*²² w formie opisowej składały się *Polityka bezpieczeństwa i utrzymania*, *Księga zintegrowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem*²³ oraz 16 procedur. Uzupełnienie tego systemu stanowiło 15 instrukcji ramowo prezentujących przebieg najważniejszych procesów realizowanych w Spółce, dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonej działalności przewozowej oraz utrzymania pojazdów. W obowiązującej od dnia 22 listopada 2021 r. *Księdze SMS i MMS*, zawarte zostały: opis *Systemu SMS i MMS*, wykaz procedur oraz wykaz regulacji wewnętrznych (instrukcji).

W Spółce powołano również Pełnomocnika ds. *Systemu SMS i MMS*, do którego obowiązków należała koordynacja działań Spółki w zakresie przestrzegania procedur określonych w *Systemie SMS i MMS*. Do zadań tej osoby należało w szczególności: monitorowanie działań poszczególnych komórek organizacyjnych Spółki w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego; wdrażanie, aktualizacja i stałe dostosowywanie *Systemu SMS i MMS* do aktualnych wymogów prawnych; monitorowanie procedur zgłaszania i dokumentowania zdarzeń i wydarzeń kolejowych oraz zagrożeń związanych z bezpieczeństwem kolejowym oraz udział w ocenie ryzyka operacyjnego i technicznego; nadzór nad całością prac związanych z opracowaniem, wdrożeniem, monitorowaniem realizacji Programu poprawy bezpieczeństwa; nadzór nad adekwatnością dokumentacji *Systemu SMS i MMS* oraz wprowadzanymi zmianami; współpraca z członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i Urzędem Transportu Kolejowego.

Funkcję ww. pełnomocnika pełnił Dyrektor Biura Zarządzania Bezpieczeństwem, który zgodnie z obowiązującym Regulaminem organizacyjnym podlegał bezpośrednio Prezesowi Zarządu Spółki.

(akta kontroli str. 140, 180-218, 229, 1705-1706)

Działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów kolejowych w sytuacjach o charakterze kryzysowym, opisane zostały głównie w dwóch procedurach:

- P/02 – *Przewóz pasażerów*, której celem było „(...) przedstawienie szeroko pojętego procesu przewozu pasażerów, tym samym zapewniając możliwie komfortowe i bezpieczne warunki podróżowania.” Dokument zawierał opisy dotyczące m.in. planowania rozkładu jazdy i zapotrzebowania na tabor, planowania pracy drużyn pociągowych i pojazdów kolejowych, a także przygotowania i postępowania drużyny pociągowej;
- P/07 – *Zdarzenia i wydarzenia kolejowe*, której celem było „(...) przedstawienie zasad postępowania po wystąpieniu zagrożenia lub zdarzenia w ruchu kolejowym, w którym udział biorą pojazdy eksploatowane przez Koleje Śląskie.” Dokument zawierał opisy dotyczące m.in. planów postępowania na wypadek sytuacji kryzysowych z udziałem pociągów eksploatowanych przez Koleje Śląskie, postępowania po wystąpieniu zdarzenia z udziałem pojazdów eksploatowanych przez Koleje Śląskie, a także nadzoru nad zdarzeniami i wydarzeniami kolejowymi z udziałem pojazdów, dla których Koleje Śląskie są podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego.

(akta kontroli str. 400-411)

Ponadto, w Spółce wprowadzono również plany postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych, które stanowiły regulacje pośrednio powiązane

²² Przyjęty uchwałą Zarządu Spółki nr 141/2021 z dnia 22 listopada 2021 r. i zwany dalej „Systemem SMS i MMS”.

²³ Zwana dalej: „Księgą SMS i MMS”.

z *Systemem SMS i MMS*. Zawierały one opisy sposobów postępowania m.in. drużyny pociągowej i innych pracowników Spółki, przekazywania informacji o zagrożeniu lub zaistniałej sytuacji kryzysowej oraz wskazywały drogi kontaktu z odpowiednimi służbami ratunkowymi.

(akta kontroli str. 390-399)

1.6. Wdrożony w Spółce *System SMS i MMS*, a także wszystkie regulacje wewnętrzne oraz procedury powiązane z obszarem zarządzania działaniami w sytuacjach o charakterze kryzysowym objęte były stałym nadzorem. Poszczególne procedury i/lub ścieżki postępowania aktualizowano na bieżąco, adekwatnie do stwierdzonych potrzeb i/lub wymagań zewnętrznych.

W okresie objętym kontrolą obowiązujący w Spółce do dnia 22 listopada 2021 r. *System SMS* aktualizowany był pięciokrotnie, a kolejne zmiany wprowadzano w dniach 21 stycznia, 11 lutego, 21 lutego, 1 września i 20 października 2020 r. oraz 16 marca 2021 r. Ponadto, zmianom ulegały również poszczególne procedury wchodzące w skład ww. systemu, w dniach: 19 stycznia, 8 lipca i 30 września 2021 r.

Z dniem 22 listopada 2021 r. ww. system został zastąpiony *Systemem SMS i MMS*, który aktualizowano sześciokrotnie, w dniach 22 grudnia 2021 r., 2 lutego i 5 sierpnia 2022 r., 11 stycznia, 6 i 27 marca oraz 27 lipca 2023 r.

Przyczynami dokonywanych zmian były m.in.: zmiany składu Zarządu Spółki, zmiany wykazu eksploatowanych pojazdów, regulacji wewnętrznych oraz stosowanej terminologii; zmiany w wykazie stanowisk bezpośrednio i pośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego; dostosowanie *Systemu SMS* do przepisów krajowych oraz unijnych oraz zmiany w strukturze organizacyjnej Spółki.

(akta kontroli str. 219-237, 1545-1547)

1.7. Regulacje dotyczące zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym opisane zostały w następujących dokumentach:

- *Księdze SMS i MMS*, gdzie w pkt. 2.12. *Zdarzenia i wydarzenia kolejowe* zawarto ogólny opis procedury postępowania w sytuacji wystąpienia zdarzeń i wydarzeń kolejowych oraz w pkt. 2.13. *Plany postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych* zawierającym zobowiązanie do niezwłocznego reagowania i podejmowania działań wobec stwierdzonych zagrożeń i niebezpieczeństw, a także opisy poszczególnych działań podejmowanych w sytuacjach kryzysowych;
- *Planach postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych*, w których opisano zakresy obowiązków poszczególnych grup pracowników Spółki w sytuacjach zatrzymania pojazdu przed nieprzejezdnym torem szlakowym, zatrzymania pojazdu na szlaku bez możliwości kontynuowania jazdy, obecności osób (osoby) uzbrojonych w pociągu, podejrzenia podłożenia ładunku wybuchowego, uprowadzenia pociągu z torów odstawczych, pożaru w pojeździe, wybryków chuligańskich (bez użycia broni) oraz organizacji przejazdów grup na imprezy masowe;
- *Procedurze P/07 Zdarzenia i wydarzenia kolejowe*, której przedmiotem było zdefiniowanie działań podejmowanych przez Spółkę na okoliczność zagrożeń, zdarzeń i wydarzeń kolejowych w zakresie trybu postępowania w takich sytuacjach, tj. zgłoszenia, powiadomienia, ustalenia i udokumentowania okoliczności i przyczyn ich wystąpienia, jak również ich rejestrowania. Procedura obejmowała także monitorowanie zdarzeń i wydarzeń z udziałem pojazdów, które nie były eksploatowane przez Koleje Śląskie, ale dla których Spółka była podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego;

- Instrukcji K-4 *Dla maszynisty* oraz Instrukcji K-6 *Dla drużyn konduktorskich*, które zawierały szczegółowe opisy postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego oraz zakresy obowiązków związanych z realizacją przewozów w przypadku sytuacji o charakterze kryzysowym;
- Instrukcji K-9 *Postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych*, określającej szczegółowe zasady postępowania w razie zaistnienia zdarzenia kolejowego (poważnego wypadku, wypadku, incydentu), tj. sposób powiadamiania, sposób powoływania komisji kolejowej oraz tryb prowadzenia postępowania i pracy komisji kolejowej. Celem tej instrukcji było określenie właściwego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez określenie i realizację środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe oraz określanie dodatkowych proaktywnych działań.

(akta kontroli str.181-218, 390-399, 407-411, 438-493, 530-567, 568-592)

1.8. Środki kontroli ryzyka występującego przy realizacji przewozów określone zostały w Procedurze P/08 *Zarządzanie ryzykiem*²⁴. Celem tej procedury było przedstawienie przebiegu procesu oceny ryzyka zawodowego identyfikowanego na poszczególnych stanowiskach pracy oraz ryzyka operacyjnego i technicznego w związku z prowadzoną działalnością Spółki, jako przewoźnika kolejowego i podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Dokumentami powiązanymi z ww. procedurą były *Księga SMS i MMS* (gdzie opisano m.in. procesy związane z zarządzaniem ryzykiem, w tym w przypadkach wystąpienia zdarzeń lub wydarzeń kolejowych oraz plany postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych), a także Procedura P/09 *Działania korygujące i zapobiegawcze* (zawierająca opisy czynności związanych z wprowadzaniem działań korygujących i zapobiegawczych w celu skutecznego usuwania zaistniałych i potencjalnych niezgodności, jak również nieprawidłowości w Zintegrowanym Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem i Utrzymaniem w Spółce wraz z możliwą eliminacją ich przyczyn).

Zgodnie z obowiązującą w Spółce procedurą P/08 *Zarządzanie ryzykiem*, analiza ryzyka obejmowała następujące etapy:

- analiza zagrożeń (z uwzględnieniem procesów, w których występują), zidentyfikowanych w ramach procesu monitorowania – na tym etapie prowadzony był przegląd procesów związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz utrzymaniem pojazdów kolejowych, zgodnie z mapą procesów przedstawioną w *Księdze SMS i MMS*;
- identyfikacja zagrożeń - w ramach której sporządzany był wykaz zidentyfikowanych zagrożeń z uwzględnieniem ryzyka własnego, w tym związanego z realizacją celów biznesowych, ryzyka wspólnego i ryzyka powstającego w wyniku działalności stron trzecich, oraz wstępne wyznaczenie ich konsekwencji;
- szacowanie i wycena ryzyka - tj. ustalenie i przypisanie wartości liczbowych ryzyka zidentyfikowanym zagrożeniom, wg przyjętej do stosowania w Spółce metody FMEA.

(akta kontroli str. 181-218, 238-253, 412-418)

1.9. Obowiązujące w Spółce w dniu kontroli *Plany postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych* wprowadzone zostały do stosowania w lipcu

²⁴ W dniu kontroli w Spółce obowiązywała wersja 3.0 z lipca 2023 r. W latach 2020-2023 przedmiotowa procedura ulegała zmianom wraz z pozostałymi elementami *Systemu SMS*, i tak: do 1 września 2020 r. obowiązywała wersja 1.0 (przyjęta przez Zarząd Spółki przed okresem objętym kontrolą), następnie wersja 2.1. z dnia 20.10.2020 r., wersja 2.2. z 19.01.2021 r., wersja 2.3 z 8 lipca 2021 r. oraz wersja 2.4 z dnia 20.09.2021 r. Od dnia 22 listopada 2021 r. wprowadzono w życie *System SMS i MMS*.

2022 r.²⁵. Wyodrębnione w nich zostały poszczególne rodzaje przewidywanych zagrożeń, niebezpieczeństw oraz sytuacji kryzysowych (których szczegółowy wykaz przedstawiono we wcześniejszej części wystąpienia), a także opisano konkretne działania, sposób powiadamiania i przekazywania informacji w razie niebezpieczeństwa, w tym między innymi schematy szybkiego i skutecznego kontaktowania się ze służbami ratowniczymi. Ponadto, ww. plany zawierały również opisy postępowania poszczególnych grup pracowników Spółki, jak również zakresy niezbędnej współpracy koniecznej do podjęcia z podmiotami zewnętrznymi.

Również instrukcje szczegółowe (wymienione we wcześniejszej części niniejszego wystąpienia), w tym: K-4 *Dla maszynisty*, K-6 *Dla drużyn konduktorskich*, a także K-9 *Postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych* zawierały szczegółowe opisy postępowania w przypadku zaistnienia zdarzeń kolejowych oraz zakresy obowiązków związanych z realizacją przewozów w przypadku sytuacji o charakterze kryzysowym.

(akta kontroli str. 390-399, 438-493, 530-592)

1.10. W latach 2020-2023 w Spółce nie obowiązywały odrębne procedury regulujące sposób i zasady powoływania zespołu zarządzającego bezpieczeństwem w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei. Zadania takie były w Regulaminie organizacyjnym Spółki przypisane Biuru Zarządzania Bezpieczeństwem.

Jak wyjaśnili Prezes i Wiceprezes Zarządu Spółki, funkcjonujące w strukturze Kolei Śląskich jednostki organizacyjne mają w swoich zakresach obowiązków – zgodnie z przyjętym Regulaminem organizacyjnym – określone zadania dotyczące m.in. podejmowania bieżących działań, mających na celu ograniczenie występowania sytuacji kryzysowych. Są one również zobowiązane do zarządzania nimi, np. poprzez system zarządzania bezpieczeństwem²⁶. Członkowie Zarządu poinformowali przy tym, że: „(...) W spółce regularnie tj. raz w tygodniu odbywają się narady techniczne oraz spotkania kadry kierowniczej, podczas których omawiane są bieżące zagrożenia. Zarząd jako kadra kierownicza najwyższego szczebla, w razie potrzeby zwołuje dodatkowe spotkania, na których rozpatrywane są newralgiczne kwestie. (...) Zgodnie z Regulaminem organizacyjnym Spółki, w toku bieżącej działalności Zarząd poprzez uchwały, jak również poszczególni Prezesi poprzez zarządzenia mogą m.in. powoływać dodatkowe zespoły o charakterze kryzysowym, czego przykładem są zarządzenia w sprawie Kierownictwa Akcji Zima czy zarządzenie w sprawie powołania Zespołu Zarządzania Kryzysowego ds. COVID-19. W opinii Spółki obszar ten nie wymaga dodatkowej formalizacji, ponieważ przyjęte praktyki w spółce są skuteczne”.

(akta kontroli str. 16-19, 32-35, 45-47, 54-56, 67-70, 83-85, 93-95, 114-117, 1671-1673)

1.11. Ścieżki powiadamiania służb ratowniczych, a także organów i osób zainteresowanych o zidentyfikowaniu zagrożenia w procesie przewozowym lub zaistnieniu sytuacji o charakterze kryzysowym opisane zostały w niżej wymienionych procedurach:

- P/02 *Przewóz pasażerów* – zawierającej m.in. opisy zakresów współpracy z podmiotami zewnętrznymi oraz działań związanych z zapewnieniem kompetentnej obsady drużyn pociągowych oraz właściwym utrzymywaniem pojazdów kolejowych. Opisane w tej procedurze zakresy przebiegu procesów

²⁵ Wersja 5.0 z lipca 2022 r. Poprzednio obowiązujące wersje wprowadzone były w dniach 02.03.2022 r. (wersja 4.0), 12 października 2021 r. (wersja 3.0), 19 stycznia 2021 r. (wersja 2.0) oraz 3 listopada 2020 r. (wersja pierwsza). Do 2 listopada 2020 r. w Spółce obowiązywał w tym zakresie dokument pn. *Plan postępowania po stwierdzeniu zagrożenia lub zdarzenia ataku terrorystycznego*.

²⁶ Zadania w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei, zgodnie z Regulaminem organizacyjnym Spółki, wykonywało przede wszystkim Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem.

dotyczyły w szczególności współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, kwalifikowanymi dostawcami, zarządcą infrastruktury kolejowej oraz poszczególnymi grupami pracowników Spółki;

- P/09 *Zdarzenia i wydarzenia kolejowe* – której celem było zapewnienie właściwego nadzoru nad realizacją działań korygujących i zapobiegawczych wdrożonych w związku ze zidentyfikowaniem niezgodności (w tym potencjalnych) oraz nieprawidłowości w ramach funkcjonującego *Systemu SMS i MMS*. Procedura zawierała szczegółowe opisy przebiegu procesów związanych z działaniami korygującymi i zapobiegawczymi zarówno na poziomie poszczególnych jednostek organizacyjnych Spółki, jak i podmiotów zewnętrznych - w szczególności kwalifikowanych dostawców, w tym eksploatujących pojazdy kolejowe, dla których Koleje Śląskie były podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego i którzy zgodnie z umową odpowiedzialni byli za realizację (nawet częściową) czynności utrzymaniowych.

Ponadto, przedmiotową kwestię regulowały również instrukcje wewnętrzne: K-4 *Dla maszynisty*, K-6 *Dla drużyn konduktorskich* oraz K-9 *Postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych* oraz *Plany postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych*.

Ww. dokumenty wskazywały pracownikom Spółki kolejność podejmowanych czynności związanych z powiadamianiem określonych podmiotów oraz zakresy informacji, które w poszczególnych przypadkach należy przekazać.

(akta kontroli str. 390-399, 400-406, 412-418, 438-493, 530-567, 568-592)

1.12. Koleje Śląskie podejmowały działania, w celu zapewnienia stosownych kompetencji pracowników do wykonywania powierzonych im zadań w zakresie *Systemu SMS i MMS*. Spółka dbała o to, by umiejętności i zakres wiedzy zatrudnionych osób były systematycznie podnoszone. W Procedurze P/10 *Zarządzanie personelem* zawarty został m.in.: opis przebiegu procesów w zakresie szkolenia pracowników, pouczeń okresowych oraz sprawdzianów i egzaminów.

(akta kontroli str. 203-204, 769-782)

Natomiast w Instrukcji K-10 *Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach dla pracowników Kolei Śląskich* uszczegółowiono zagadnienia w zakresie przygotowania zawodowego, egzaminów i szkoleń dla pracowników Kolei Śląskich. W Rozdziale IV tej instrukcji uregulowano zasady doskonalenia zawodowego oraz pouczeń okresowych i doraźnych. W celu utrzymania odpowiedniego poziomu umiejętności i wiedzy zawodowej pracowników Spółka organizowała dla nich cykliczne szkolenia oraz instruktaże²⁷. Pouczeniom okresowym podlegały następujące stanowiska: maszynista pojazdów trakcyjnych, maszynista (instruktor), prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe (prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej), kierownik pociągu, kierownik pociągu (instruktor), rewident taboru, manewrowy, ustawiacz, konduktor, zwrotniczy, kasjer stacyjny, specjalista ds. obsługi pasażera, dyspozytor, elektryk, mechanik taboru, torowca. Pouczenia okresowe przeprowadzano w zakresie 13 wybranych zagadnień²⁸.

(akta kontroli str. 825-832)

²⁷ Tzw. „pouczenia”.

²⁸ 1) ruchu i sygnalizacji kolejowej oraz postępowanie po zdarzeniach (R), 2) budowy oraz obsługi taboru i hamulców kolejowych (T), 3) urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK), 4) drogowych, budowy toru i rozjazdu (D), 5) bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń elektroenergetycznych i pracy pod siecią trakcyjną (E), 6) związanych ze Zintegrowanym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem i Utrzymaniem (SMS), 7) handlowo-pasażerskie (HP), 8) standardy obsługi klienta (OK), 9) związanych z obsługą osób niepełnosprawnych (NP), 10) pasażersko-eksploatacyjne (PE), 11) bezpieczeństwo i higiena pracy (BHP), 12) dotyczących nieprawidłowości stwierdzonych podczas jazd kontrolnych (NK), 13) dotyczących organizacji i dyscypliny pracy (DP).

W poszczególnych latach okresu objętego kontrolą Zarząd Spółki uchwalał *Roczne programy pouczeń okresowych dla pracowników Kolei Śląskich*²⁹. W bloku tematycznym *Zagadnienia dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)* każdorazowo wskazano ramową tematykę pouczeń³⁰.

(akta kontroli str. 892-966)

W latach 2020 –2023 r. (I półrocze) Spółka przeprowadzała szkolenia zapewniające zapoznanie się pracowników z procedurami, instrukcjami, planami i innymi dokumentami dotyczącymi zarządzania bezpieczeństwem przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei. Szczegółowemu badaniu w zakresie uczestnictwa w ww. szkoleniach poddano stanowiska: maszynisty, kierownika pociągu, konduktora, dyspozytora i rewidenta taboru. Stwierdzono, że w latach 2020–2023 (I półrocze) udział w szkoleniach pracowników zatrudnionych na ww. stanowiskach kształtował się następująco:

²⁹ Uchwała nr 181/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r., uchwała nr 179/2020 z dnia 18 grudnia 2020 r., uchwała nr 142/2021 z dnia 30 listopada 2021 r., uchwała nr 211/2022 z dnia 7 grudnia 2022 r.

³⁰ Na 2020 r.: SMS w Spółce, elementy SMS, obowiązujące zasady poprawy bezpieczeństwa, zadania w zakresie redukcji ryzyka i poprawy bezpieczeństwa, podstawy prawne funkcjonowania systemu SMS, struktura, podstawowe określenia i elementy składowe SMS, cele i Polityka Bezpieczeństwa Spółki, zasady funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, dokumentacja SMS, doskonalenie i aktualne zmiany w SMS, rola i zadania pracowników uczestniczących w realizacji zadań SMS, aktualne wyniki i stan bezpieczeństwa systemu kolejowego na podstawie danych z monitorowania SMS w Spółce, zdarzenia i wydarzenia kolejowe - procedury postępowania (w tym radiotelefoniczny system alarmowy) po zaistnieniu zdarzeń i wydarzeń oraz dokumentacja z tym związana, omówienie zasad postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważne wypadki, wypadki i incydenty) i wydarzenia (sytuacje potencjalnie niebezpieczne, postępowanie w przypadku wystąpienia ataku terrorystycznego (instrukcja Ir-8, procedura TERR).

Na 2021 r.: SMS Spółki i jego zgodność z regulacjami prawnymi, budowa i elementy SMS, wprowadzone zmiany, cele i Polityka Bezpieczeństwa Spółki, *Program poprawy bezpieczeństwa* - wyznaczone cele w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarządzanie ryzykiem - proces identyfikacji i oceny zagrożeń oraz wdrażanie środków bezpieczeństwa, udział pracowników w ciągłym doskonaleniu SMS, *Strategia doskonalenia kultury bezpieczeństwa*, świadomość roli i odpowiedzialności pracowników za wykonywanie czynności wynikających z SMS, aktualne wyniki i stan bezpieczeństwa systemu kolejowego w nawiązaniu do kontroli prowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego, zdarzenia kolejowe, sytuacje potencjalnie niebezpieczne, potrącenia zwierzyny leśnej - statystyka, najniebezpieczniejsze odcinki linii kolejowych, czynnik ludzki w procesie zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, ważna rola procesu pozyskiwania i przekazywania informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa na wszystkich poziomach funkcjonowania Spółki, Koleje Śląskie jako sygnatariusz deklaracji w sprawie kultury bezpieczeństwa Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, współpraca z podmiotami zewnętrznymi w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, omówienie zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, omówienie działań bieżących wprowadzanych przez Biuro Bezpieczeństwa.

Na 2022 r.: SMS Spółki i jego zgodność z regulacjami prawnymi, budowa i elementy SMS, wprowadzone zmiany, cele i Polityka Bezpieczeństwa Spółki, *Program poprawy bezpieczeństwa* - wyznaczone cele w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarządzanie ryzykiem - proces identyfikacji i oceny zagrożeń oraz wdrażanie środków bezpieczeństwa, udział pracowników w ciągłym doskonaleniu SMS, *Strategia doskonalenia kultury bezpieczeństwa*, świadomość roli i odpowiedzialności pracowników za wykonywanie czynności wynikających z SMS, aktualne wyniki i stan bezpieczeństwa systemu kolejowego w nawiązaniu do działań nadzorczych prowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego, działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zdarzenia kolejowe, sytuacje potencjalnie niebezpieczne, potrącenia zwierzyny leśnej - statystyka, najniebezpieczniejsze odcinki linii kolejowych, czynnik ludzki w procesie zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, ważna rola procesu pozyskiwania i przekazywania informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa na wszystkich poziomach funkcjonowania Spółki, Koleje Śląskie jako sygnatariusz deklaracji w sprawie kultury bezpieczeństwa promowanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz jej europejskiego odpowiednika opracowanego przez Europejską Agencję Kolejową, współpraca z podmiotami zewnętrznymi w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, omówienie działań bieżących wprowadzanych przez Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki.

Na 2023 r.: *System SMS i MMS* oraz jego zgodność z regulacjami prawnymi, budowa i elementy *Systemu SMS i MMS*, wprowadzone zmiany, cele i *Polityka bezpieczeństwa i utrzymania*, *Program poprawy bezpieczeństwa* - wyznaczone cele w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, zarządzanie ryzykiem - proces identyfikacji i oceny zagrożeń oraz wdrażanie środków bezpieczeństwa, udział pracowników w ciągłym doskonaleniu *Systemu SMS i MMS*, *Strategia doskonalenia kultury bezpieczeństwa*, świadomość roli i odpowiedzialności pracowników za wykonywanie czynności wynikających z SMS, aktualne wyniki i stan bezpieczeństwa systemu kolejowego w nawiązaniu do działań nadzorczych prowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego, działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zdarzenia kolejowe, sytuacje potencjalnie niebezpieczne, potrącenia zwierzyny leśnej - statystyka, najniebezpieczniejsze odcinki linii kolejowych, czynnik ludzki w procesie zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, ważna rola procesu pozyskiwania i przekazywania informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa na wszystkich poziomach funkcjonowania Spółki, Koleje Śląskie jako sygnatariusz deklaracji w sprawie kultury bezpieczeństwa promowanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz jej europejskiego odpowiednika opracowanego przez Europejską Agencję Kolejową, współpraca z podmiotami zewnętrznymi w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, omówienie działań bieżących wprowadzanych przez Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki.

- a) maszynista (w tym maszynista – instruktor) - przeprowadzono łącznie 11 cykli pouczeń, po trzy w każdym roku i dwa w pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 247 pracowników na 259 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 95,4%;

(akta kontroli str. 967-1035)

- b) kierownik pociągu (w tym kierownik pociągu – instruktor) - przeprowadzono łącznie siedem cykli pouczeń, po dwa w każdym roku i jedno w pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 185 pracowników na 200 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 92,5%;

(akta kontroli str. 1036-1100)

- c) konduktor - przeprowadzono łącznie siedem cykli pouczeń, po dwa w każdym roku, co łącznie dało 16 godz. szkolenia oraz jedno w pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 57 pracowników na 63 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 90,5%;

(akta kontroli str. 1101-1166)

- d) rewident taboru - przeprowadzono łącznie siedem cykli pouczeń, po dwa w każdym roku i jedno w pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 36 pracowników na 38 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 94,7%;

(akta kontroli str. 1167-1192)

- e) dyspozytor - przeprowadzono łącznie cztery cykle pouczeń, po jednym w każdym roku, średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 27 pracowników na 28 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 96,4%;

(akta kontroli str. 1193-1223)

- f) manewrowy i ustawiacz - przeprowadzono łącznie siedem cykli pouczeń, po dwa w każdym roku i jedno w pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział ośmiu pracowników na ośmiu podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 100%;

(akta kontroli str. 1618-1641)

- g) zwrotniczy - przeprowadzono łącznie sześć cykli pouczeń, po dwa w latach 2021 i 2022 i po jednym w 2020 r. i pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 19 pracowników na 20 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 96,3%;

(akta kontroli str. 1570-1593)

- h) kasjer i specjalista ds. obsługi pasażera - przeprowadzono łącznie sześć cykli pouczeń, po dwa w latach 2021 i 2022 i po jednym w 2020 r. oraz pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 114 pracowników na 125 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 90,9%.

(akta kontroli str. 1642-1670)

- i) elektromonter, mechanik taboru, mistrz i elektronik - przeprowadzono łącznie cztery cykle pouczeń, po jednym w każdym kontrolowanym roku, średnio w każdym cyklu szkoleniowym brało udział 62 pracowników na 65 podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 94,6%;

(akta kontroli str. 1548-1569)

- j) toromistrz - przeprowadzono łącznie sześć cykli pouczeń, po dwa w latach 2020 i 2022 i po jednym w 2021 r. oraz w pierwszym półroczu 2023 r., średnio w każdym cyklu szkoleniowym brał udział jeden pracownik na jednego podlegających w danym okresie pouczeniom okresowym, co daje udział w szkoleniach tej grupy zawodowej na poziomie 100%.

(akta kontroli str. 1594-1617)

W sytuacji, gdy pracownik był nieobecny na pouczeniach okresowych, miał obowiązek uzupełnić wiedzę samodzielnie z zakresu zagadnień objętych pouczeniami i poddać się sprawdzianowi wiedzy, niezwłocznie po ustaniu przyczyny nieobecności.

(akta kontroli str. 828-829))

Prezes Zarządu wyjaśnił, że: „Zgodnie z wytycznymi pouczenia okresowe są formą obowiązkowego doskonalenia zawodowego dla wyznaczonych stanowisk pracy. W związku z tym każdorazowo komórka organizacyjna, której pracownicy uczestniczą w szkoleniach, zobowiązana jest do odpowiedniego zaplanowania ich służb, aby umożliwić im udział w zajęciach w konkretnym dniu. Wykaz pracowników na każdy dzień zaplanowanych pouczeń jest przekazywany z wyprzedzeniem do Ośrodka Szkolenia Zawodowego. W przypadku nieobecności pracownika konieczne jest uzupełnienie wiedzy w formie szkolenia indywidualnego, które tak jak terminowo realizowane pouczenia okresowe, odnotowywane jest w wykazie pracowników podległych pouczeniom okresowym. Kierownictwo Kolei Śląskich jest na bieżąco informowane o postępach w realizacji pouczeń okresowych w trakcie cotygodniowych porad technicznych czy spotkań kadry kierowniczej. Dodatkowo, roczne podsumowanie w tym zakresie przedstawiane jest podczas przeglądu zarządzania”.

(akta kontroli str. 1671-1673)

1.13. W latach 2020-2023 (pierwsze półrocze) w Kolejach Śląskich przeprowadzano analizy w zakresie skuteczności przyjętych w Systemie SMS, a następnie w Systemie SMS i MMS środków kontroli ryzyka przy realizacji przewozów, w tym również w sytuacjach o charakterze kryzysowym, m.in.:

- corocznie dokonywano przeglądów funkcjonujących systemów bezpieczeństwa, w trakcie których m.in. weryfikowano stosowanie procedur systemowych oraz skuteczności podejmowanych działań w zarządzaniu bezpieczeństwem w Spółce³¹. Podsumowanie ww. czynności zostało przedstawione w protokołach z przeglądu Systemu SMS oraz Systemu SMS i MMS. Sposób i cel przeprowadzania ww. przeglądów był określony w procedurze P/15 *Przegląd zarządzania*;
- przeprowadzano audyty bezpieczeństwa, których głównym celem była weryfikacja poprawnej realizacji procesów przez poszczególne jednostki organizacyjne Spółki³². Na podstawie zebranych dokumentów i informacji

³¹ W trakcie przeglądów przekazywano informacje dotyczące m.in. liczby poszczególnych kategorii zdarzeń kolejowych, a także omawiano zagadnienia związane z przeprowadzonymi kontrolami wewnętrznymi, w tym przedstawiono z nich wnioski.

³² Np. przeprowadzony od dnia 1 marca do 26 maja 2023 r. audyt w Biurze Planowania i Organizacji Przewozów weryfikujący prawidłowość sporządzania i przekazania raportów służbowych po zaistnieniu jakichkolwiek nieprawidłowości, w tym potencjalnie niebezpiecznych – weryfikacja Procedury P/02 „Przewóz pasażerów” w związku z zapisami zawartymi w instrukcji K-4 oraz K-6.

sporządzano raporty z audytów, które w razie wykrycia niezgodności inicjowały działania korygujące i zapobiegawcze. Sposób i cel przeprowadzania audytów był określony w procedurze P/13 *Audyty bezpieczeństwa*;

- organizowano symulacje sytuacji kryzysowych³³, z przebiegu których sporządzano sprawozdania zawierające m.in. spostrzeżenia i wnioski.

(akta kontroli str. 419-422, 434-437, 610-623, 1226-1229, 1233-1241, 1261-1268, 1282-1288)

1.14. W okresie objętym kontrolą Koleje Śląskie przeprowadzały okresowo szkolenia dla pracowników związanych z realizacją przewozów kolejowych i prowadzeniem pojazdów kolejowych, z zakresu zarządzania ryzykiem, badania zdarzeń kolejowych, funkcjonowania *Systemu SMS* i *Systemu SMS i MMS*, w tym również w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei. Szczegóły wskazano w pkt. 1.12. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 967-971, 1036-1041, 1101-1105, 1167-1169, 1193-1194, 1688-1704)

1.15. W okresie objętym kontrolą Koleje Śląskie przeprowadziły dwie symulacje/ćwiczenia umożliwiające sprawdzenie skuteczności działań określonych w procedurach dotyczących zarządzania procesem przewozowym w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei.

22 grudnia 2020 r. w ramach *Programu poprawy bezpieczeństwa i realizacji jego celów na rok 2020* na terenie bocznicy kolejowej Spółki przeprowadzono test planów postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowej, tj. pozostawienia w kabinie maszynisty bagażu w odstawionym pociągu. Symulację przeprowadzono bez uprzedniego informowania pracowników Spółki.

W 2021 r. w ramach ćwiczeń powiązanych z testowaniem przyjętych planów postępowania na wypadek sytuacji kryzysowych, we współpracy ze służbami ratunkowymi oraz Wojewódzkim Centrum Zarządzania Kryzysowego³⁴ zorganizowano symulację pożaru pojazdu kolejowego w tunelu, pod kryptonimem „Tunel 21”. Symulacja pozwoliła na sprawdzenie przyjętego sposobu postępowania oraz była jednocześnie ćwiczeniami m.in. dla okolicznych jednostek Państwowej Straży Pożarnej, Ochotniczej Straży Pożarnej, służb medycznych oraz WCZK. Sytuacja była również okazją do przećwiczenia procedur zarządcy infrastruktury. Po zakończeniu ćwiczenia wszystkie podmioty uczestniczące w symulacji podsumowały i przekazały swoje spostrzeżenia, które zebrano w oficjalnym sprawozdaniu.

Przebieg symulacji i wnioski każdorazowo opisano w wewnętrznej notatce. Dyrektor Biura Zarządzania Bezpieczeństwem oświadczył, że informacje o przebiegu przeprowadzonych symulacji przekazano do Biura Planowania i Organizacji Przewozów, jak również omówiono podczas pouczeń okresowych z wybranymi grupami pracowników.

Dyrektor Biura Zarządzania Bezpieczeństwem oświadczył również, że: „*W roku 2022 r. planowano przeprowadzenie symulacji pożaru pociągu we współpracy ze Strażą Pożarną, jednak z uwagi na sytuację związaną z agresją Rosji na Ukrainę i tym samym zaangażowanie służb w innych obszarach, jej zrealizowanie nie było możliwe.*”

³³ W 2020 r. Spółka przeprowadziła symulację sytuacji kryzysowej dot. podłożenia niezidentyfikowanego obiektu w pojazdach kolejowych. W 2021 r. we współpracy z innymi służbami zorganizowano symulację pożaru pojazdu kolejowego w tunelu, pod kryptonimem „Tunel 21”.

³⁴ Zwane dalej: „WCZK”.

W 2023 r. ćwiczenia w zakresie planów postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych planowane są na ostatni kwartał roku”.

(akta kontroli str. 610-651, 663-664)

W nawiązaniu do powyższego Prezes Zarządu wyjaśnił, że: „Kierownictwo Kolei Śląskich każdorazowo jest zapoznawane z wynikami ćwiczeń/symulacji postępowania w sytuacjach kryzysowych powiązanych z realizacją procesu przewozowego. Z każdego wydarzenia opracowywane jest pisemne podsumowanie, które następnie przedkładane jest do zapoznania i analizy Kierownictwa Kolei Śląskich. Dodatkowo kwestie te są przedmiotem narad technicznych czy indywidualnych spotkań z kadrą dyrektorską”.

(akta kontroli str. 1671, 1673)

1.16. Koleje Śląskie w okresie objętym kontrolą przeprowadzały szkolenia okresowe z zakresu BHP, zgodnie ze sporządzonymi na dany rok planami szkoleń³⁵, uwzględniającymi poszczególne grupy zawodowe zgodnie z § 14 rozporządzenia w sprawie BHP oraz terminy wskazane w § 15 tegoż rozporządzenia. Szkolenia były dostosowane do poszczególnych grup pracowniczych i ich obowiązków³⁶ oraz obejmowały pierwszą pomoc przedmedyczną i wykorzystanie automatycznego defibrylatora zewnętrznego³⁷. Fakt ukończenia szkolenia był potwierdzony *Zaświadczeniem o ukończeniu szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy*. Dyrektor Biura Zarządzania Bezpieczeństwem oświadczył, że rozbieżności w zakresie zaplanowanych i wykonanych szkoleń BHP w latach 2020-2022 wynikały z obowiązującego stanu zagrożenia epidemicznego związanego z pandemią COVID-19. Szkolenia zachowały ważność na mocy regulacji prawnych.

Wszyscy nowozatrudnieni pracownicy uczestniczyli w szkoleniu wstępnym w zakresie BHP dedykowanym zajmowanemu stanowisku pracy, w tym także traktującym o zasadach udzielania pierwszej pomocy. Ze szkolenia wstępnego sporządzano kartę, co było zgodne z § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie BHP.

Ponadto 61 pracowników drużyn pociągowych, bezpośrednio realizujących obowiązki związane z obsługą podróży w pociągach³⁸, uczestniczyło w 2020 r. w szkoleniu z zakresu pierwszej pomocy przedmedycznej.

(akta kontroli str. 664-665, 743-768)

1.17. W okresie objętym kontrolą Koleje Śląskie przeprowadziły jedną symulację/ćwiczenie (w 2021 r., pod nazwą „Tunel 21”), umożliwiającą sprawdzenie skuteczności działań zapobiegających lub likwidujących skutki zdarzeń występujących w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei wraz z zarządcami

³⁵ W 2020 r. zaplanowano przeszkolenie 252 osób, przeszkolono 213 os. W 2021 r. nie planowano konkretnej liczby pracowników do przeszkolenia z uwagi na trwającą pandemię COVID-19 i przepisy wydłużające ważność szkoleń BHP, przeszkolono 146 osób W 2022 r. zaplanowano przeszkolenie 403 osób, przeszkolono 271 osób. W 2023 r. zaplanowano przeszkolenie 545 osób, do dnia 27 września 2023 r. przeszkolono 507 osób.

³⁶ Szkolenie okresowe dla: 1. Osób kierujących pracownikami obejmowało zaktualizowanie i uzupełnienie wiedzy i umiejętności uczestników w szczególności z zakresu: a) oceny zagrożeń występujących w procesach pracy oraz ryzyka związanego z tymi zagrożeniami, b) kształtowania bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, c) ochrony pracowników przed zagrożeniami związanymi z wykonywaną pracą; 2. Dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych obejmowało zaktualizowanie i uzupełnienie wiedzy i umiejętności uczestników, w szczególności z zakresu: a) przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy związanych z wykonywaną pracą, b) zagrożeń związanych z wykonywaną pracą oraz metod ochrony przed tymi zagrożeniami, c) postępowania w razie wypadku i w sytuacjach zagrożeń.

³⁷ Zwanego dalej „AED”. Zgodnie z informacją Zarządu Spółki urządzenia AED rozmieszczone są w pojazdach Kolei Śląskich od 2018 r.

³⁸ Tj. kierownicy pociągów i konduktorzy.

infrastruktury oraz z udziałem służb ratunkowych. Symulacja ta została opisana w pkt. 1.15. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 615-651)

1.18. W 2023 r. Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem wraz z Biurem Zarządzania Taborem przeprowadziło trzy szkolenia³⁹ dla około 150 przedstawicieli Państwowej Straży Pożarnej. Szkolenia miały charakter teoretyczny i praktyczny, w trakcie których były prezentowane m.in.: karty ewakuacyjne eksploatowanych pojazdów kolejowych, które przedstawiały kluczowe informacje z punktu widzenia akcji ratowniczej, rozkłady urządzeń istotnych dla akcji gaśniczej, sposoby awaryjnego otwierania drzwi pojazdu.

(akta kontroli str. 665-666, 698)

1.19. Regulacje dotyczące zasad przebywania w kabinie maszynisty osób trzecich w trakcie realizacji przewozów kolejowych, określone zostały przez Spółkę w:

- Instrukcji K-4 *Dla maszynisty*⁴⁰,
- zasadach wydawania „Zezwoleń wstępu do kabiny maszynisty”⁴¹,
- zarządzeniu nr 009/2021 Dyrektora Biura Organizacji Przewozów⁴²,

które wskazywały, kto poza drużyną trakcyjną obsługującą dany pojazd miał prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie⁴³ oraz sposób postępowania w przypadku przebywania w kabinie osób trzecich w trakcie realizacji przewozów kolejowych⁴⁴.

(akta kontroli str. 489-491, 593-608)

1.20. Koleje Śląskie nie przedstawiły kontrolującym dokumentów, w których uregulowane były zasady dotyczące 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 pkt 3 i 7 *Planów postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowej* wskazano jednak, że w przypadku osób uzbrojonych w pociągu lub wybrków chuligańskich (bez użycia broni) drużyna pociągowa powinna w miarę możliwości zabezpieczyć kabinę maszynisty przed wtargnięciem napastników.

(akta kontroli str. 489-491, 593-608, 394, 398)

W nawiązaniu do powyższego Prezes Zarządu wyjaśnił, że: „*Kabina maszynisty jest miejscem istotnym z punktu widzenia bezpieczeństwa. Jesteśmy świadomi, że jej odpowiednie zabezpieczenie jest ważne, jednak w tej kwestii powinny być przede wszystkim analizowane zastosowane rozwiązania techniczne na pojazdach, z których pracownicy korzystają. Niemalże we wszystkich naszych pojazdach zamontowane są klamki antypaniczne⁴⁵ pozwalające na bezpieczną ewakuację z kabiny maszynisty,*

³⁹ W terminach: 27 lipca, 7 i 14 września 2023 r. Ostatnie szkolenie w pierwszym cyklu zaplanowano na 12 października 2023 r.

⁴⁰ § 32 Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe.

⁴¹ Przyjętych uchwałą nr 36/2021 Zarządu Spółki Koleje Śląskie z dnia 24 marca 2021 r., równocześnie uchylającą uchwałą 156/2015 z dnia 14 kwietnia 2015 r. dot. zasad wystawiania zezwoleń wstępu do kabiny maszynisty w pojazdach Kolei Śląskich.

⁴² KS.NOPR3.96/05/2021 z 7 maja 2021 r.

⁴³ M.in.: Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby, członkowie komisji kolejowej badający okoliczności wypadków, osoby wyznaczone do pilotowania przejazdu pojazdów obsługiwanych przez Koleje Śląskie, kierownik pociągu w celach związanych z wykonywaniem obowiązków lub na wezwanie maszynisty.

⁴⁴ M.in.: w kabinie sterowniczej nie mogło znajdować się jednocześnie więcej niż cztery osoby z obsługą tego pojazdu trakcyjnego łącznie; zabronione było utrudnianie pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego przez osoby jadące w kabinie maszynisty; przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty było niedozwolone, kabina ta, za wyjątkiem trzech przypadków, powinna być zamknięta, a maszynista bezpośrednio po wejściu osób uprawnionych do przejazdu w kabinie, miał obowiązek zażądać od nich dokonania adnotacji w książce pokładowej pojazdu o celowości przejazdu.

⁴⁵ Zamki antypaniczne są skonstruowane w taki sposób, aby możliwe było odryglowanie zamka od wewnętrznej strony w momencie naciśnięcia specjalnej dźwigni. Tego typu zamek spełnia swoją funkcję w momencie, kiedy umożliwia właściwie natychmiastowe wyjście z pomieszczenia - uwalnianie drzwi nie powinno trwać dłużej niż sekundę.

przy jednoczesnym zabezpieczeniu jej od zewnątrz. W przypadku ich braku należy mieć na uwadze, że trwałe zamknięcie kabiny może okazać się bezpośrednim zagrożeniem dla życia maszynisty. W przypadku pożaru, jazdy na zderzenie czołowe z innym pociągiem czy pojazdem drogowym maszynista nie będzie miał zapewnionej łatwej i intuicyjnej drogi ucieczki. Możliwość szybkiego wyjścia z kabiny pozwala także na ostrzeżenie pasażerów przed zagrożeniem. Potwierdzeniem takiego przypadku jest sytuacja zaistniała w 2016 r. w Kolejach Wielkopolskich, w której maszynista widząc samochód dostawczy na terenie przejazdu kolejowo-drogowego, ratując własne życie wbiegł do przestrzeni pasażerskiej, ostrzegając jednocześnie podróżnych. Nietrudno sobie wyobrazić, że w przypadku trwale zamkniętej kabiny, bez wyposażenia w klamkę antypaniczną, reakcja nie przebiegałaby tak szybko, a konsekwencje zdarzenia mogły być o wiele poważniejsze. Dodatkowo nie można zapomnieć, że realizacja połączeń wiąże się z dynamicznymi zakłóceniami, a najważniejszym zadaniem drużyny pociągowej jest zapewnienie bezpieczeństwa i wykonanie zaplanowanego rozkładu jazdy. W trakcie realizacji procesu przewozowego mogą wystąpić sytuacje, w których konieczna okaże się okresowa obecność kierownika pociągu lub innego upoważnionego pracownika w kabinie maszynisty. W nawiązaniu do tego w Planach postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych ujęte są informacje o konkretnych zagrożeniach, które wymagają niezwłocznego zabezpieczenia kabiny maszynisty”.

(akta kontroli str. 1542, 1544)

1.21. Regulacje dotyczące zasad 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, określone zostały przez Spółkę w:

- Instrukcji K-4 *Dla maszynisty*⁴⁶, w której uregulowano obowiązki maszynisty co do odbieranego pojazdu do obsługi pociągu. Zgodnie z nimi maszynista zobowiązany był m.in. do: sprawdzenia w książce pokładowej zapisów potwierdzających wykonanie przeglądu, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu kolejowego; wzrokowego wykonania w miejscach dostępnych oględzin, celem sprawdzenia, czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków; sprawdzenia stanu plomb, prawidłowości zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną, taśmy w prędkościomierzu, sprawności działania kamer zewnętrznych pojazdu i luster; wykonania i udokumentowania z uprawnionym pracownikiem wymaganej próby hamulca pociągu oraz zgłoszenia tego faktu dyspozytorowi. Odjazd pociągu mógł nastąpić po otrzymaniu i podpisaniu właściwych dokumentów pociągowych.
- Instrukcji K-5 *Dla rewidenta taboru*⁴⁷, która wskazywała m.in., że: każdy pociąg musi mieć na stacji początkowej wykonane przez rewidenta taboru oględziny techniczne. W razie braku rewidenta taboru oględziny mogły być wykonane przez kierowników pociągów lub uprawnionych do tego pracowników. Pracownik wykonujący oględziny techniczne pojazdu miał obowiązek każdorazowo potwierdzić ten fakt w części II „*Książki pokładowej pojazdu*”. Zakres oględzin obejmował m.in.: sprawdzenie taboru z zewnątrz, według 16 wyznaczników; sprawdzenie nadwozia pojazdu i jego wyposażenia według 10 wyznaczników.

⁴⁶ § 8 pkt 7 Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy, § 16 pkt B Obowiązki maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy, § 29 Zasady bezpiecznej pracy przy przyjęciu i przygotowaniu do drogi pojazdu i § 30 Zachowanie ostrożności podczas przygotowania pociągu do odjazdu.

⁴⁷ Rozdział III *Przygotowanie pociągów do jazdy*, w tym m.in.: § 10 Oględziny techniczne zespołów trakcyjnych i § 21 Przekazywanie zespołów trakcyjnych do ruchu z posterunków zlokalizowanych w miejscu wykonywania przeglądu.

- Instrukcji K-6 *Dla drużyn konduktorskich*⁴⁸, zgodnie z którą, każdy pociąg musiał mieć na stacji początkowej wykonane oględziny techniczne. Pracownik dokonujący oględzin miał obowiązek każdorazowo potwierdzić fakt wykonania oględzin w części II „*Książki pokładowej pojazdu*”. Sprawdzenie pojazdu z zewnątrz powinno nastąpić wg 15 wyznaczników. Przeprowadzający oględziny powinien był usunąć te z zauważonych usterek, które nie wymagały do tego warunków warsztatowych. Nadto drużyna konduktorska powinna dokonać przyjęcia pociągu poprzez sprawdzenie m.in.: czy pojazd posiadał sprawne i włączone światła końca pociągu, czy nie ma innych usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu i bezpieczeństwu podróżnych. Za wykonanie ww. czynności odpowiedzialny był kierownik pociągu, który mógł je zlecić konduktorowi.

(akta kontroli str. 451-453, 469, 487-489, 505-507, 524, 538-541)

1.22. Zasady przeprowadzania hamowania kontrolnego pociągu po jego uruchomieniu, w sposób eliminujący zagrożenia związane z wystąpieniem sytuacji o charakterze kryzysowym na kolei, zostały określone w Instrukcji K-4 *Dla Maszynisty*⁴⁹. W ww. instrukcji zostały ustalone też obowiązki maszynisty w trakcie prowadzenia pociągu (np. w jakich okolicznościach wykonuje hamowanie kontrolne, z jaką prędkością, a także inne czynności, które był zobowiązany wykonać⁵⁰), a także określono zasady postępowania w przypadku wystąpienia przeszkód w prowadzeniu pociągu, w tym wskazano okoliczności, w których maszynista był zobowiązany do niezwłocznego zatrzymania pociągu⁵¹.

Zagadnienie zatrzymania pociągów zostało również określone w *Planach postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych*, które określały sytuacje zobowiązujące do wykonania tego manewru⁵².

W Spółce w okresie objętym kontrolą, w trakcie prowadzonych wrywkowo analiz pracy maszynistów weryfikowano, czy w trakcie jazdy pociągu było wykonane hamowanie kontrolne, a także próby hamulca⁵³.

(akta kontroli str. 390-399, 455-482, 1299-1302)

1.23. W Kolejach Śląskich w okresie objętym kontrolą funkcjonował system dyżurów mających na celu zapobieganie i/lub usuwanie potencjalnych sytuacji o charakterze kryzysowym przy realizacji przewozów kolejowych. Zgodnie ze sporządzanymi planami pracy, w Spółce przez całą dobę pracowała dyspozytura zakładowa, tj.: dyspozytor drużyn konduktorskich, dyspozytor ruchowy, dyspozytor taborowy, dyspozytor trakcyjny oraz zmianowy. Całodobowo pełnione były także dyżury wypadkowe przez pracowników uprawnionych do udziału w pracach komisji powoływanych po zaistnieniu zdarzenia kolejowego.

Zakres zadań wykonywanych przez Dyspozyturę Spółki⁵⁴ oraz kontrolerów uczestniczących w pracach komisji kolejowych oraz pełniących dyżury wypadkowe

⁴⁸ Rozdział III *Przygotowanie pociągów do jazdy*, w tym m.in.: § 5 Oględziny techniczne zespołów trakcyjnych.

⁴⁹ W rozdziale III Instrukcji *Próby hamulca pociągu*.

⁵⁰ W tym m. in. obserwowanie stanu toru, po którym prowadzi pociąg, zwracanie uwagi na nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu, a w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego oraz wszelkich dostępnych środków sygnalizacyjnych.

⁵¹ M.in. w przypadku uszkodzenia pojazdu w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę, pozostawiania na torze ludzi lub zwierząt pomimo podawanych sygnałów „Baczność”, a także dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd.

⁵² Zatrzymania pociągu należało wykonać np. w sytuacji nieprzejezdnego toru szlakowego, awarii taboru, ekstremalnych warunków atmosferycznych, a także podejrzenia podłożenia materiału wybuchowego.

⁵³ Wrywkowe analizy były wykonywane na podstawie danych zapisanych przez rejestratory parametrów pracy pojazdów trakcyjnych, a następnie dokumentowane w *Analizach Pracy Maszynistów*.

⁵⁴ Dział w Biurze Planowania i Realizacji Przewozów w Spółce.

były określone w regulaminach organizacyjnych Spółki oraz regulaminach organizacyjnych Biura Planowania i Realizacji Przewozów⁵⁵, a także Biura Zarządzania Bezpieczeństwem. Obowiązki i zakres zadań powierzonych pracownikom Kolei Śląskich na stanowisku kontrolera oraz dyspozytora były określone także w ich zakresach czynności.

(akta kontroli str. 16-23, 29-35, 42-47, 54-61, 67-73, 80-85, 93-101, 114-117, 127-131, 1303-1317, 1320, 1324, 1327, 1331, 1334-1335, 1346-1347, 1355, 1363-1364, 1373-1374)

1.24. Zgodnie z rodzajem usług określonym w *Licencji na wykonywanie usług transportu kolejowego*⁵⁶, wydanej dla Spółki przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Koleje Śląskie otrzymały zezwolenie na realizowanie wyłącznie przewozów pasażerskich. W związku z tym nie były zobligowane do opracowania *Planu zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka*⁵⁷ oraz nie odpowiadały za wdrożenie zasad zarządzania bezpieczeństwem w czasie wystąpienia zagrożeń i sytuacji o charakterze kryzysowym na liniach kolejowych oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób lub rzeczy⁵⁸. Spółka nie utworzyła również zespołu ratownictwa technicznego ani grup szybkiego reagowania. Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, zgodnie z zapisami ustawy o transporcie kolejowym za utworzenie zespołów ratownictwa technicznego odpowiedzialny jest zarządca infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

(akta kontroli str.677-680)

1.25. Koleje Śląskie w latach 2020-2023 prowadziły monitoring zaburzeń pogodowych i zagrożeń pożarowych, związanych z czynnikami klimatycznymi, mogącymi prowadzić do powstawania sytuacji o charakterze kryzysowym w procesie przewozów kolejowych. Spółka - jako jednostka wojewódzkiego systemu ostrzegania - otrzymywała na adres poczty elektronicznej sekretariatu oraz Dyspozytora zmianowego ostrzeżenia metrologiczne, które opracowywane były przez WCZK. Komunikaty dotyczyły konkretnych warunków metrologicznych takich jak: burze z gradem, upały, oblodzenie, silny wiatr. Komunikaty były przekazywane zgodnie ze zmieniającymi się warunkami atmosferycznymi, nawet kilka razy dziennie. Każdy komunikat przedstawiał informację o stopniu zagrożenia, obszarze oddziaływania oraz czasie obowiązywania. Dyspozytor zmianowy każdorazowo analizował taki komunikat w zakresie możliwego wpływu na realizację rozkładu jazdy pociągów, jak również wykorzystując dostępną publicznie mapę pogody⁵⁹ na bieżąco śledził warunki atmosferyczne. Aplikacja ta pozwalała na weryfikację aktualnego stanu oraz przedstawiała prognozę pogody w zakresie: kierunku i prędkości wiatru, opadów, temperatury powietrza czy występowania burz.

(akta kontroli str.700-727)

Na potrzeby zapewniania sprawności kolei w okresie zimowym, w związku z prowadzoną tzw. „akcją zimową”, w Spółce monitorowane były prognozy oraz alerty pogodowe. Powyższe działania były określone w Instrukcji K-17 *O warunkach przygotowania i pracy Kolei Śląskich w okresie zimy*. Akcja zimowa prowadzona była w Spółce zgodnie z opracowywanymi wewnętrznie na każdy rok wytycznymi

⁵⁵ Wcześniej Biuro Organizacji Przewozów.

⁵⁶ Licencja Nr L/041/2017 z dnia 15 maja 2017 r. obejmowała tylko przewozy pasażerskie, zwana dalej „Licencją”.

⁵⁷ Wynikającego z *Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych*.

⁵⁸ Koleje Śląskie nie były uprawnione do zarządzania infrastrukturą kolejową, gdyż zgodnie z załącznikiem nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym ww. obiekty były elementami infrastruktury kolejowej, za której bezpieczeństwo – zgodnie z art. 60 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym - odpowiedzialna była Straż Ochrony Kolei, zwana dalej: „SOK”.

⁵⁹ Dostępną pod adresem: <https://www.ventusky.com/>

organizacji przewozów pasażerskich w okresie zimowym⁶⁰. Dyrektor Biura Zarządzania Bezpieczeństwem wyjaśnił, że: „Własne regulacje dotyczące organizacji przewozów w okresie zimowym posiadał również zarządca infrastruktury. W przypadku wprowadzenia danej fazy pogotowia zimowego przez PKP PLK S.A., dyspozytor kryzysowy zarządcy infrastruktury powiadamiał przewoźnika kolejowego telefonicznie. Wiadomość przekazywana była również za pomocą „Komunikatora PLK”⁶¹. Informacja o wprowadzeniu pogotowia zimowego odnotowywana była w dedykowanej księdze wydarzeń PKP PLK S.A.”.

Dyrektor Biura Zarządzania Bezpieczeństwem dodał również, że Spółka, za pomocą „Komunikatora PLK” była także informowana o prognozowanych możliwościach wystąpienia różnorodnych niebezpiecznych zjawisk pogodowych przez WCZK.

(akta kontroli str. 669-670, 700-742)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym obszarze.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. W Spółce zgodnie z procedurą P/08 *Zarządzanie ryzykiem* corocznie przeprowadzano analizy ryzyka w obszarze wystąpienia w procesie przewozowym sytuacji o charakterze kryzysowym, związanych z potencjalnymi napadami⁶², kradzieżami⁶³, zniszczeniem mienia, uszkodzeniem lub dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych lub elementów infrastruktury kolejowej⁶⁴, skutkami zdarzeń kolejowych i awarii⁶⁵ oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym⁶⁶, mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów lub ładunków.

W Kolejach Śląskich przeprowadzane były również doraźne analizy ryzyka, które swoim zakresem obejmowały m.in. potencjalne wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym w procesie przewozowym mogące mieć negatywny wpływ na

⁶⁰ Wytyczne zostały opracowane: 12 października 2020 r., 13 października 2021 r. i 11 października 2022 r.

⁶¹ Aplikacja PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. służąca do potrzeb komunikacji bezpośredniej dla pracowników firmy i osób uprawnionych. Komunikator PLK gwarantuje w szybki sposób dostarczenie ważnych wiadomości do osób, które są ich adresatami. Dla osób nieupoważnionych aplikacja jest bezużyteczna.

⁶² W Rejestrze zagrożeń z 2023 r. w części „Obsługa i zachowanie podróżnych w trakcie jazdy” w pkt OiZ-7 i OiZ-9, a także w części „Chuligańskie występy poza pojazdem” w pkt ChW_5

⁶³ W Rejestrze zagrożeń z 2023 r. w części „Obsługa i zachowanie podróżnych w trakcie jazdy” w pkt OiZ_9, OiZ_11, a także w części „Chuligańskie występy poza pojazdem” w pkt ChW_1, ChW_2 oraz ChW_10

⁶⁴ W Rejestrze zagrożeń z 2023 r. w części „Obsługa i zachowanie podróżnych w trakcie jazdy” w pkt OiZ_11, OiZ-12, a także w części „Chuligańskie występy poza pojazdem” w pkt ChW_1, ChW_2, ChW_3, ChW_5, ChW_7 i ChW_10 10 oraz w części „Zakłócenia i wydarzenia w trakcie jazdy” w pkt ZiW_6, ZiW_7, ZiW_8, ZiW_9, ZiW_28 i ZiW_30

⁶⁵ W Rejestrze zagrożeń z 2023 r. w części „Chuligańskie występy poza pojazdem” w pkt ChW_12 oraz w części „Zakłócenia i wydarzenia w trakcie jazdy” w pkt ZiW_4, ZiW_5 oraz od pkt ZiW_13 do pkt ZiW_21, a także od pkt ZiW_22 do pkt ZiW_26

⁶⁶ W Rejestrze zagrożeń z 2023 r. w części „Inne” w pkt I_4

bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów (np. identyfikacje zagrożeń i oceny ryzyka związane z: prawidłowym osygnalizowaniem pojazdu⁶⁷ oraz boczną koleją⁶⁸).

(akta kontroli str. 238-247 256-273, 280-281, 284, 286-291, 294, 302-305, 313, 318, 327-331, 348, 351, 359, 368-372, 389)

2.2. W okresie objętym kontrolą w Spółce dokonywano ocen poziomu ujawnionego ryzyka związanego z sytuacjami o charakterze kryzysowym na kolei dotyczącymi możliwości wystąpienia ww. zdarzeń, mogących mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów (szczegółowy opis sposobu dokonywania w Spółce oceny poziomu ujawnionego ryzyka został przedstawiony na w pkt 1.4 niniejszego wystąpienia).

(akta kontroli str. 238-247 256-273, 280-281, 284, 286-291, 294, 302-305, 313, 318, 327-331, 348, 351, 359, 368-372, 389)

2.3. Zasady postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym związanych z potencjalnymi napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, uszkodzeniem lub dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych lub elementów infrastruktury kolejowej, albo zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym zostały opracowane w następujących dokumentach:

- Procedurze P/02 *Przewóz pasażerów*, w której przedstawiono m.in. ogólne zasady wykonania oględzin technicznych pojazdów, nadzoru nad podróżnymi z uwzględnieniem kryteriów bezpieczeństwa, informowania o wszelkich zakłóceniach oraz usterkach, a także sposób reagowania na nieodpowiednie i agresywne zachowania osób w trakcie przewozu;
- Procedurze P/07 *Zdarzenia i wydarzenia kolejowe*, określającej m. in. zasady postępowania po wystąpieniu zdarzenia z udziałem pojazdów eksploatowanych przez Koleje Śląskie, w tym również wdrożenie środków bezpieczeństwa (np. zatrzymanie pojazdu, zabezpieczenie pojazdu przed zbiegnięciem, podjęcie akcji ratunkowej oraz zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom i udzielenie im odpowiedniej informacji), a także zawiadomienie wymaganych organów i podmiotów o zdarzeniu. Została przedstawiona również procedura nadzoru nad zdarzeniami i wydarzeniami kolejowymi, dla których Koleje Śląskie były podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego, w tym w szczególności powołanie komisji kolejowej, której zadaniem było zbadanie okoliczności i przyczyn zdarzenia, a następnie końcowa jego kwalifikacja oraz ustalenie wniosków zapobiegawczych;
- Instrukcji K-4 *Dla maszynisty*, zgodnie z którą maszynista był zobowiązany m.in. do zwracania uwagi na nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu, a także w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne. Określono w niej również postępowanie w przypadku wystąpienia przeszkód w prowadzeniu pociągu. Przewidziano przypadki, w których maszynista był zobowiązany do niezwłocznego zatrzymania pojazdu (np. uszkodzenia pojazdu w sposób, uniemożliwiający jego dalszą jazdę, a także dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd). Dodatkowo została opisana procedura sposobu postępowania maszynisty w przypadku zauważenia

⁶⁷ Analiza ryzyka przeprowadzona w dniu 13 stycznia 2021 r. obejmowała identyfikacje zagrożeń w zakresie: uruchomienia pociągu bez prawidłowego osygnalizowania czoła i/lub końca pojazdu, usterki powodującej brak prawidłowego osygnalizowania czoła i/lub końca pojazdu w trakcie jazdy pociągu oraz usterki, której konsekwencją jest błędne wyświetlenie sygnałów oznaczenia czoła i/lub końca pojazdu ustawionych przez maszynistę

⁶⁸ Analiza ryzyka przeprowadzona w dniu 20 stycznia 2021 r. obejmowała identyfikacje zagrożeń w zakresie m. in. ukrytej wady lub usterki elementów infrastruktury bocznic kolejowej oraz awarii sieci trakcyjnej

pożaru, przerwy w zasilaniu lub uszkodzenia sieci trakcyjnej, a także wypadku, wydarzenia kolejowego lub zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz uszkodzenia pojazdu. W instrukcji przewidziano również sposób postępowania maszynisty w razie wybrków chuligańskich, kradzieży, rozboju i aktów terroru. W tym dokumencie zostały także określone procedury weryfikacji i monitorowania sprawności pociągu podczas przygotowania go do jazdy, w trakcie prowadzenia oraz po zakończeniu pracy;

- Instrukcji K-6 *Dla drużyn konduktorskich*, w której zostały wskazane obowiązki kierownika pociągu pasażerskiego oraz podległych mu pracowników drużyny konduktorskiej w celu zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym oraz ruchu kolejowego (np. sprawdzeniu stanu i wyposażenia taboru). Została także określona procedura w przypadku stwierdzenia w pociągu aktów chuligańskich, kradzieży lub rozbojów (w tym do wezwania służb właściwych do podjęcia interwencji, a także w razie potrzeby do udzielenia pierwszej pomocy osobom poszkodowanym) oraz sporządzania raportów m.in. z wszelkich wydarzeń i zdarzeń występujących w trakcie zmiany roboczej drużyny konduktorskiej;
- Instrukcji K-9 *Postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych*, określającej szczegółowe zasady postępowania w razie zaistnienia zdarzenia kolejowego (wypadku, poważnego wypadku, incydentu) tj. sposób powiadamiania o ich wystąpieniu oraz powoływania komisji kolejowej, a także tryb prowadzenia postępowania i pracy komisji kolejowej. Celem sporządzenia dokumentu było określenie właściwego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez określenie i realizację środków zapobiegawczych;
- *Planie postępowania na wypadek sytuacji kryzysowych*, który w sposób szczegółowy określił procedury w przypadku: zatrzymania pojazdu przed nieprzejezdnym torem szlakowym, zatrzymania pojazdu na szlaku bez możliwości kontynuowania jazdy, osób uzbrojonych w pociągu, podejrzenia podłożenia materiału wybuchowego, uprowadzenia pociągu z torów odstawczych, pożaru w pojeździe, a także wybrków chuligańskich oraz przejazdu zwiększonej liczby pasażerów na imprezy masowe. Plan ten przedstawił poszczególne etapy postępowania w przypadku wystąpienia ww. zdarzeń. Została w nim zawarta procedura odnośnie działań koniecznych do podjęcia bezpośrednio po otrzymaniu informacji⁶⁹ o wystąpieniu danej sytuacji (w tym m.in. ewentualne zatrzymanie pociągu, a także wezwanie podmiotów ratowniczych⁷⁰). Określono również współpracę z zarządcą infrastruktury (w tym w zakresie przyjętej organizacji ruchu pociągów i przygotowania planu sytuacyjnego⁷¹), a także sposób działania w trakcie oczekiwania na podmioty ratownicze (w szczególności przekazywania im informacji oraz nadzoru nad bezpieczeństwem pasażerów). Opisano także sposób postępowania w trakcie przejęcia akcji przez podmioty ratownicze (m. in. poprzez stosowanie się do ich zaleceń).

(akta kontroli str. 390-411, 438-454, 470-485, 491-492, 530-541, 554-562, 565-566, 568-591)

2.4. Zasady ochrony bezpieczeństwa przewozu pasażerów i ładunków przed napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia, uszkodzeniem lub dewastacją eksploatowanych pojazdów kolejowych/elementów infrastruktury kolejowej, skutkami zdarzeń kolejowych i awarii oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym, mającymi negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych koleją pasażerów lub

⁶⁹ Np. informacja pochodząca od dyspozytora dyżurnego ruchu, od podróżnych, a także na podstawie obserwacji szlaku, pociągu i podróżnych.

⁷⁰ Policji, Straży Pożarnej i Pogotowia Ratunkowego.

⁷¹ Np. przekazywanie informacji na infolinie o zmianach w zakresie organizacji ruchu, opóźnieniach, odwołaniu pociągów.

ładunków⁷², jak również zagadnienia współpracy w tym zakresie z wyspecjalizowanymi służbami zostały uregulowane w następujących dokumentach:

- Procedurze P/02 *Przewóz pasażerów*, określającej m.in. sposób postępowania drużyny pociągowej, w tym w zakresie oględzin taboru pod względem bezpieczeństwa, a także informowania dyspozytora oraz dyżurnego ruchu o wszelkich zakłóceniach oraz usterkach;
- Procedurze P/07 *Zdarzenia i wydarzenia kolejowe*, w której wskazano sposób postępowania po wystąpieniu zdarzenia z udziałem pojazdów eksploatowanych przez Koleje Śląskie, w tym w zakresie wdrożenia środków bezpieczeństwa, a także zawiadomienia wymaganych organów i podmiotów o zdarzeniu;
- Instrukcji K-4 *Dla maszynisty*, przedstawiającej w sposób szczegółowy obowiązki⁷³ i odpowiedzialność maszynisty⁷⁴ w czasie wykonywania pracy, a także sposób postępowania m.in. w sytuacjach kryzysowych oraz w trakcie wypadku i uszkodzenia pojazdu.
- Instrukcji K-6 *Dla drużyn konduktorskich*, w której zostały wskazane sposoby postępowania wobec podróżnych (np. udzielania pomocy podróżnym przy użyciu apteczki pierwszej pomocy oraz defibrylatora - w przypadkach zagrożenia życia związanego z zatrzymaniem krążenia), a także sposób postępowania pracowników drużyny konduktorskiej w przypadku stwierdzenia aktów chuligańskich, kradzieży lub rozbojów (w tym przede wszystkim do wezwania służb właściwych do podjęcia interwencji);
- Instrukcji K-9 *Postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych*, wskazującej powinność użycia przez pracowników Spółki wszystkich możliwych i dostępnych środków, aby zapobiec zdarzeniu kolejowemu, a w przypadkach, gdyby było to niemożliwe - dążenie do ograniczenia jego skutków. Określono także szczegółowe postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego, zgodnie z którym pracownik Kolei Śląskich powinien w szczególności m.in.: w razie potrzeby wezwać służby ratunkowe, zadbać o bezpieczeństwo własne, współpracowników i podróżnych, udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w pojazdach, zapobiec powstaniu i szerzeniu się pożaru, a także zabezpieczyć mienie kolejowe;
- Instrukcji *Pobierania i archiwizacji danych z rejestratorów zainstalowanych w pojazdach eksploatowanych przez Koleje Śląskie Sp. z o.o.*⁷⁵, której celem było uregulowanie zasad postępowania przy zabezpieczaniu oraz przechowywaniu materiałów zabezpieczanych z pojazdów kolejowych użytkowanych przez Spółkę, jak również zasad dostępu do materiałów pozyskanych z rejestratorów monitoringu oraz rejestratorów parametrów technicznych jazdy. Zgodnie z ww. instrukcją dane z urządzeń rejestrujących parametry techniczne jazdy oraz monitoringu miały podlegać doraźnej weryfikacji w celach nadzoru nad prawidłowością wykonywania obowiązków przez drużynę pociągową oraz w celach związanych z bezpieczeństwem przewozu. Natomiast w przypadku zaistniałych zdarzeń kolejowych, zabezpieczony materiał miał być wykorzystywany do badania oraz analizowania przebiegu zdarzeń, jak również określania ich przyczyn. Instrukcja wskazywała również m.in. osoby uprawnione

⁷² W Spółce nie było opracowanego jednego planu ochrony dot. działań w sytuacjach kryzysowych. Zagadnienie to było przedstawione w różnych dokumentach.

⁷³ Np. zwracanie uwagi na nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu.

⁷⁴ W tym głównie odpowiedzialność za wykonanie pracy i obsługę pojazdu kolejowego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

⁷⁵ Instrukcja została opracowana w listopadzie 2021 r., a następnie aktualizowana we wrześniu 2022 r. oraz w styczniu 2023 r. Wcześniej w tym przedmiocie obowiązywała opracowana w maju 2019 r. Procedura P/16 *Postępowanie w sytuacji wystąpienia zagrożenia/zdarzenia*, a następnie Zarządzenie Wiceprezesa ds. Techniczno-Eksploatacyjnych Kolei Śląskich nr 4/2020 z dnia 31 sierpnia 2020 r. w sprawie pobierania, analizy oraz przechowywania danych z urządzeń rejestrujących parametry techniczne jazdy.

do pobierania, analizy i dostępu do danych z rejestratorów⁷⁶, sposób postępowania z danymi z rejestratorów elektronicznych (w tym w zakresie pobierania takich danych po zdarzeniach kolejowych⁷⁷) oraz z taśmą prędkościomierza (w tym po zaistnieniu zdarzenia kolejowego⁷⁸), a także archiwizację danych z rejestratorów elektronicznych;

- *Planie postępowania na wypadek sytuacji kryzysowych*, który wskazywał zasady ochrony pasażerów (np. próba ich odseparowania od osób uzbrojonych, ewakuowanie z pociągu na możliwie bezpieczną odległość w przypadku podejrzenia podłożenia materiału wybuchowego oraz w przypadku wybryków chuligańskich, a także wsparcie i nadzór nad ich bezpieczeństwem) oraz sposób postępowania z podmiotami ratowniczymi oraz SOK – od powiadomienia ich o zdarzeniu, poprzez informowanie o bieżącej sytuacji, po przejęcie akcji przez podmioty ratownicze.

Szczegółowy opis ww. procedur (za wyjątkiem instrukcji dotyczącej pobierania danych z rejestratorów zainstalowanych w pojazdach) został przedstawiony w pkt 2.3. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 390-411, 438-454, 470-485, 491-492, 530-541, 554-562, 565-566, 568-591, 1378-1413, 1682-1686)

W celu zapewnienia skutecznej ochrony bezpieczeństwa przewozu pasażerów i ładunków Spółka w okresie objętym kontrolą współpracowała z następującymi podmiotami:

- Strażą Ochrony Kolei, m.in. w zakresie wzywania przez drużyny pociągowe patrolu SOK w sytuacji wystąpienia zagrożenia lub zakłócenia porządku w pociągu, a także w przypadku kierowanych próśb w przypadku powtarzających się sytuacji (np. zdarzeń kolejowych) mających miejsce w konkretnych lokalizacjach. Ponadto, SOK dokonywała przejazdów losowo wybranymi pociągami sprawdzając bezpieczeństwo realizowanego przewozu pasażerów;
- jednostkami Straży Pożarnej, z którymi Spółka m.in. odbywała wspólne ćwiczenia⁷⁹, a także organizowała dla nich szkolenia w zakresie praktycznego wykorzystania *Kart Ewakuacyjnych Pojazdów*⁸⁰, budowy pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz informacji o ratownictwie technicznym (przedstawianych przez szkoleniowca Straży Pożarnej). Ze Strażą Pożarną była również uzgadniana treść *Planów postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych*;
- jednostkami Policji, z którymi Koleje Śląskie konsultowały treść *Kart przejazdów kolejowo-drogowych*⁸¹ oraz przeprowadzały wspólne akcje informacyjne i prewencyjne na tych przejazdach;
- podmiotami świadczącymi usługi ochroniarskie⁸², które były odpowiedzialne m.in. za przeciwdziałanie kradzieżom, kradzieżom z włamaniem, niszczeniu lub

⁷⁶ Imienny wykaz pracowników w tym zakresie prowadziło Biuro Zarządzania Taborem.

⁷⁷ Na wniosek uprawnionego podmiotu (np. Policji) upoważniony pracownik, w obecności wyznaczonego członka Komisji kolejowej, dokonywał pobrania danych z rejestratorów elektronicznych bezpośrednio na miejscu zdarzenia lub w możliwie najkrótszym terminie.

⁷⁸ Na wniosek Komisji kolejowej, Policji lub Prokuratury, maszynista w obecności wyznaczonego członka Komisji kolejowej dokonywał zdjęcia taśmy oraz jej opisu.

⁷⁹ W 2021 r. przeprowadzono symulację pożaru pojazdu kolejowego w tunelu, pod kryptonimem „Tunel 21”.

⁸⁰ Opracowane przez Koleje Śląskie, zawierały m. in. lokalizację wyjść ewakuacyjnych, sposób awaryjnego otwarcia drzwi i wejścia do pojazdów. Karty odpowiadały każdemu typowi eksploatowanych pojazdów i miały stanowić pomoc dla służb w przypadku konieczności prowadzenia akcji ratowniczej w pojeździe. Treść tych kart była konsultowana z wojewódzką jednostką Państwowej Straży Pożarnej.

⁸¹ Opracowane dla 13 skrzyżowań, na obszarach których odnotowano najwięcej zdarzeń kolejowych z udziałem kierowców pojazdów drogowych.

⁸² Z którymi zawierane były umowy na usługi bezpośredniej fizycznej ochrony mienia.

uszkodzeniu mienia objętego ochroną⁸³, dokonywanie systematycznych obchodów w obrębie ochraniających obiektów i taboru, a także w sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu osób lub mienia za wzywanie adekwatnie do zagrożenia grup interwencyjnych lub organów ścigania.

(akta kontroli str. 1414-1435, 1449-1455, 1456-1457, 1462-1463, 1470-1472, 1476-1478, 1484-1486, 1492-1493, 1500-1502, 1508)

W Spółce był prowadzony również rejestr *Kart działań korygujących i zapobiegawczych* (zgodnie z opracowaną procedurą P/09 *Działania korygujące i zapobiegawcze*), który zawierał informacje wynikające z przeprowadzonych kontroli wewnętrznych, a także z innych czynności (np. audyty oraz kontrole zewnętrzne). W rejestrze tym nie było wskazanych działań dotyczących zdarzeń o charakterze kryzysowym na kolei.

(akta kontroli str. 1436, 1448)

Odnosząc się do powyższego Prezes Spółki stwierdził, że *Karty działań korygujących i zapobiegawczych* wynikają bezpośrednio z ww. procedury, a ich głównym celem jest wprowadzenie działań korygujących i zapobiegawczych odpowiadających na identyfikowane uchybienia w realizacji założonych procesów *Systemu SMS i MMS*. Dodał, że w Spółce prowadzi się szereg innych działań systemowych, które nie są wykazane w ww. rejestrze, a dedykowane są poprawie bezpieczeństwa, w tym w obszarze sytuacji kryzysowych. Zaznaczył, że co roku przeprowadzana jest okresowa identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka, a w przypadku koniecznym również doraźne oceny. Zawarte w nich analizy dotyczą m.in. zapobiegania zdarzeniom kolejowym. Prezes Spółki wskazał także na inne działania podejmowane celem minimalizacji liczby i skutków sytuacji kryzysowych, takie jak opracowanie: *Kart Ewakuacyjnych Pojazdów* oraz *Kart przejazdów kolejowo-drogowych*.

(akta kontroli str. 1542-1543)

2.5. Zadania 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 kolejną pasażerów - zgodnie z Regulaminem organizacyjnym Spółki - wykonywało Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem. Szczegółowy zakres zadań i jego strukturę określono w *Regulaminie organizacyjnym Biura Zarządzania Bezpieczeństwem*, (co przedstawiono w pkt. 1.10. niniejszego wystąpienia).

(akta kontroli str. 16-19, 32-35, 45-47, 54-56, 67-70, 83-85, 93-95, 114-117, 1320, 1330-1331, 1353-1355)

2.6. Spółka wdrożyła, a następnie aktualizowała w ramach *Systemu SMS* oraz *Systemu SMS i MMS* dokumenty wskazane w pkt 2.3 niniejszego wystąpienia, dotyczące możliwości 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 kolejną pasażerów lub ładunków. Opis zagadnień związanych z celami, zasadami działania oraz aktualizacją przyjętych w Spółce procedur, instrukcji i planów

⁸³ Objęte ochroną były poszczególne tory stacyjne oraz baza taboru.

w zakresie wystąpienia sytuacji o charakterze kryzysowym został przedstawiony w pkt. 1.5.-1.6. oraz 2.3 niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 1545-1547)

2.7. W Spółce wdrożono procedury, które ustalały 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 kolejną pasażerów lub ładunków. Opis ww. procedur przedstawiono w pkt. 2.4. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 390-411, 438-454, 470-485, 491-492, 530-541, 554-562, 565-566, 568-591)

W okresie objętym kontrolą w Kolejach Śląskich doszło do 305 zdarzeń kolejowych o charakterze kryzysowym, w tym do 34 wypadków⁸⁴ oraz 271 incydentów⁸⁵. W latach 2020-2023 (pierwsza połowa roku) nie miał miejsca żaden poważny wypadek.

Szczegółowa analiza wybranych losowo 10 zdarzeń kolejowych o charakterze kryzysowym, tj. pięciu wypadków, w tym po dwa z kategorii B-20⁸⁶ i B-21⁸⁷ oraz jeden z kategorii B-30⁸⁸ i pięciu incydentów, w tym trzy z kategorii C-64⁸⁹ oraz po jednym z kategorii C-60⁹⁰ i C-65⁹¹, wykazała m.in., że:

- we wszystkich sprawach podjęto działania celem uniknięcia i/lub usunięcia zagrożenia i zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom (w żadnym przypadku nie było poszkodowanych wśród pasażerów). Celem zapewnienia bezpieczeństwa maszynista m. in. wdrażał hamowanie/nagle hamowanie⁹², a w przypadkach,

⁸⁴ Z czego dziewięć w 2020 r., 12 w 2021 r., dziewięć w 2022 r. oraz cztery w pierwszej połowie 2023 r.

⁸⁵ Z czego 61 w 2020 r., 84 w 2021 r., 89 w 2022 r. oraz 37 w pierwszej połowie 2023 r.

⁸⁶ B-20 dot. najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatek. Sprawy wybrane do próby dot. zdarzeń: na trasie Łaziska Górne Brada – Orzesze w dniu 3 czerwca 2020 r. (kolizja pociągu z samochodem osobowym na przejeździe) oraz na trasie Mikołów – Orzesze w dniu 14 stycznia 2021 r. (w bok przejeżdżającego pociągu wjechał samochód osobowy)

⁸⁷ B-21 dot. najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu. Sprawy wybrane do próby dot. zdarzeń: na trasie Kobiór – Pszczyna w dniu 9 lutego 2021 r. (uderzenie samochodu osobowego w bok pociągu) oraz na trasie Węgierska Górka – Miłówka w dniu 4 lutego 2022 r. (pług odśnieżny wjechał pod pociąg)

⁸⁸ B-30 dot. złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia). Sprawa wybrana do próby dot. zdarzenia na trasie Chorzów Miasto - Chorzów Stary w dniu 5 kwietnia 2021 r. (uszkodzenie sieci trakcyjnej, przewrócone cztery słupy trakcyjne, dwa z nich oparły się o przejeżdżający pociąg).

⁸⁹ C-64 dot. złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu. Sprawy wybrane do próby dot. zdarzeń: na trasie Zabrze – Gliwice w dniu 4 marca 2020 r. (obrzucenie kamieniami pociągu przez nieznanych sprawców), na trasie Lisów – Kochanowice w dniu 30 czerwca 2020 r. (wjechanie samochodu osobowego, przy zamykających się rogatkach na przejazd - samochód utknął pomiędzy rogatkami) oraz na trasie Będzin - Dąbrowa Górnicza w dniu 23 października 2021 r. (obrzucenie kamieniami pociągu przez nieznanych sprawców).

⁹⁰ C-60 dot. najechania pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych. Sprawa wybrana do próby dot. zdarzenia na trasie Katowice Ligota - Mikołów Jamna w dniu 13 maja 2021 r. (potrącenie wbiegającego pod pociąg zwierzęcia).

⁹¹ C-65 dot. zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska. Sprawa wybrana do próby dot. zdarzenia na trasie Gliwice – Częstochowa w dniu 22 maja 2023 r. (trzy osoby nieuprawnione znajdujące się na torze – po sygnale zastosowanym przez maszynistę osoby zdażyły zejść z torów przed wjechaniem pociągu).

⁹² Hamowanie wdrożono w ośmiu przypadkach. W dwóch sprawach (przypisanych do kategorii C-64 dot. obrzucenia kamieniami pociągów) maszynista nie wdrażał hamowania. O tych dwóch incydentach kierownik pociągu dowiedział się podczas postoju pojazdów.

- kiedy pociąg był uszkodzony organizowano pasażerom komunikację zastępczą lub podstawiano skład zastępczy⁹³;
- we wszystkich przypadkach sporządzono: protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu, zawiadomienie o wypadku/incydencie do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Urzędu Transportu Kolejowego, a także protokół ustaleń końcowych;
- w dziewięciu przypadkach na miejsce zdarzenia była wzywana SOK⁹⁴;
- w dziewięciu przypadkach w protokole ustaleń końcowych były zawarte wnioski zapobiegawcze⁹⁵;
- we wszystkich sprawach dot. wypadków były wzywane jednostki Policji oraz Straży Pożarnej.

(akta kontroli str. 1509-1541)

2.8. Środki kontroli ryzyka występującego przy realizacji przewozów w sytuacjach o charakterze kryzysowym na kolei mających negatywny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych kolejną pasażerów lub ładunków zostały określone w następujących procedurach: P/08 *Zarządzanie ryzykiem*, P/09 *Działania korygujące i zapobiegawcze*, P/13 *Audyty bezpieczeństwa*, P/14 *Kontrole*. Szczegóły w tym zakresie przedstawiono w pkt 1.9 niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 238-247, 412-415, 428-431)

2.9. W Spółce w okresie objętym kontrolą przeprowadzono analizy w zakresie skuteczności przyjętych w *Systemie SMS i MMS* 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 kolejną pasażerów lub ładunków. I tak:

- w trakcie corocznie dokonywanych przeglądów *Systemu SMS i MMS* były analizowane m.in. zdarzenia kolejowe, w tym w szczególności przedstawiono zdarzenia przypisane do kategorii „C-64”. Wskazano także na inne wydarzenia mające wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego, w tym na: obrzucania pojazdów, nanoszenia graffiti wewnątrz i zewnątrz pojazdów, a także wyłożenia przeszkód na torach. W trakcie przeglądów przedstawiono również informacje dotyczące m.in. *Kart zdarzeń kolejowych*, a także obowiązujących od 2022 r. *Kart wydarzeń kolejowych*⁹⁶, elektronicznych formularzy, za pomocą których drużyny pociągowe mogły zgłaszać zauważone nieprawidłowości na szlakach kolejowych⁹⁷ oraz *Kart przejazdów kolejowo-drogowych* dla 13 skrzyżowań, na obszarach których odnotowano najwięcej zdarzeń kolejowych z udziałem kierowców pojazdów drogowych;

⁹³ W sześciu przypadkach zapewniono pasażerom komunikację zastępczą lub wymieniono skład pociągu na zastępczy. W sprawach przypisanych do kategorii: B-21 na trasie Kobiór-Pszczyna, C-64 na trasie Zabrze-Gliwice oraz Lisów-Kochanowice, a także C-65 na trasie Gliwice-Częstochowa uznano, że pociąg może kontynuować jazdę.

⁹⁴ W jednej sprawie (przypisanej do kategorii C-60 na trasie Katowice Ligota-Mikolów Jamna) dot. potrącenia zwierzęcia nie było wzywanej SOK.

⁹⁵ W jednej sprawie (przypisanej do kategorii C-60 na trasie Katowice Ligota-Mikolów Jamna) uznano, że nie było potrzeby formułowania takich wniosków. W pozostałych sprawach wnioski dotyczyły m.in. przeprowadzenia na poszczególnych przejazdach akcji Bezpieczny Przejazd, zwiększenia częstotliwości patrolowania jednostek Straży Ochrony Kolei, a także omówienie poszczególnych zdarzeń w trakcie pouczeń okresowych.

⁹⁶ W Kartach zdarzeń i wydarzeń były zawarte informacje takie jak opis zdarzenia/wydarzenia, mechanizm przebiegu, przyczyny jego wystąpienia oraz podsumowania i wnioski

⁹⁷ Nieprawidłowości dotyczyły błędnych i niewidocznych obrazów na sygnalizatorach czy nieprawidłowych umiejscowień wskaźników

- na podstawie przeprowadzanych audytów bezpieczeństwa weryfikowano prawidłowość stosowania oraz skuteczność środków kontroli ryzyka przewidzianych w poszczególnych procedurach i instrukcjach przyjętych w Kolejach Śląskich (opis zagadnień związanych z audytami bezpieczeństwa przedstawiono w pkt. 1.14 niniejszego wystąpienia);
- w ramach organizowanych symulacji sytuacji kryzysowych weryfikowano prawidłowość sposobu postępowania zgodnie z przyjętymi w Spółce procedurami i instrukcjami (opis przeprowadzonych symulacji przedstawiono w pkt. 1.15. niniejszego wystąpienia).

(akta kontroli str. 419-422, 434-437, 610-623, 1226-1229, 1233-1241, 1261-1268, 1282-1288)

2.10. Spółka w okresie objętym kontrolą przeprowadzała szkolenia 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, 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 lub ładunków, co opisano w pkt. 1.12. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 967-971, 1036-1041, 1101-1105, 1167-1169, 1193-1194, 1688-1704)

2.11. Koleje Śląskie w kontrolowanym okresie przeprowadziły dwie symulacje/ćwiczenia umożliwiające sprawdzenie skuteczności działań określonych w procedurach dotyczących zarządzania procesem przewozowym 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 i ładunków. Obie symulacje zostały opisane w pkt. 1.15. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 610-651, 663-664)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym obszarze.

IV. 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 Katowicach. 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.

Katowice, dnia 27 listopada 2023 r.

Kontrolerzy

Dariusz Bienek

Gł. specjalista kontroli państwowej

.....

Michał Kapek

Gł. specjalista kontroli państwowej

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**

.....