



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.003.07.2017
P/17/031

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43
kin@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 – Bezpieczeństwo przewozów kolejowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury.
Kontroler	Robert Mecha, specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/42/2017 z dnia 16 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Główna Straży Ochrony Kolei (dalej: KG SOK), ul. Chmielna 73a, 00-801 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Józef Hałyk, Komendant Główny Straży Ochrony Kolei (od 5 kwietnia 2007 r.). (dowód: akta kontroli str. 27-30)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹, działalność KG SOK w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozów kolejowych w objętym kontrolą okresie 2016-2017 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Podstawę powyższej oceny stanowi pozytywna ocena wszystkich trzech skontrolowanych obszarów działalności tj.: nadzoru KG SOK nad realizacją zadań nałożonych na Komendy Rejonowe SOK (dalej: KR SOK) oraz współpracy z przewoźnikami i zarządcami dworców kolejowych, wypełniania zadań w zakresie przeprowadzania i wykorzystywania analiz stanu ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach oraz innych pojazdach kolejowych; wypełniania zadań w zakresie nadzoru nad przeprowadzaniem szkoleń zawodowych funkcjonariuszy SOK.

W 2016 r. KG SOK odnotowała spadek rejestrowanych zdarzeń² w porównaniu do 2015 r. o 1 149 (10,72%). Szczegółowa struktura zdarzeń w 2016 r. oraz zmiany w stosunku do 2015 r. przedstawiały się następująco:

- wybryki chuligańskie – 2 929 (wzrost o 48),
- kradzieże i dewastacje na czynnych liniach kolejowych – 1 320 (spadek o 1 067),
- kradzieże elementów taboru, materiałów, narzędzi, wyposażenia i pieniędzy – 1 149 (spadek o 136),
- zdarzenia związane z przesyłkami wagonowymi – 922 (spadek o 178),
- kradzieże i dewastacje na przejazdach kolejowych – 1 133 (wzrost o 291),
- ujęcie osób poszukiwanych, posiadających narkotyki i dokonujących przemytu – 745 (wzrost o 29),
- kradzieże na szkodę podróżnego – 419 (spadek o 69),
- przeszkody na torach – 447 (wzrost o 93),
- kradzieże i dewastacje na nieczynnych liniach kolejowych – 133 (spadek o 155),
- obrzucenie pociągów – 250 (spadek o 27),
- pobicia osób – 82 (wzrost o 11),
- przestępstwa o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstw i zgwałceń – 39 (wzrost o 11).

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Dotyczy wszystkich rejestrowanych zdarzeń.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Nadzór Komendy Głównej SOK nad realizacją zadań nałożonych na Komendy Rejonowe SOK oraz współpraca z przewoźnikami i zarządcami dworców kolejowych

Opis stanu faktycznego

KG SOK opracowała i zatwierdziła „Skrócony program bezpieczeństwa ruchu kolejowego w części dotyczącej Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei”. Programy zostały sporządzone na lata 2016 i 2017. W dokumentach tych przedstawiono analizę zagrożeń występujących w obszarze bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz ustalono zadania KG SOK w zakresie poprawy tego bezpieczeństwa i zasady monitorowania ich realizacji. Monitoring programów zawierał cel, priorytet, sposób działania, komórki odpowiedzialne za realizację oraz termin realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 101-136)

Komendant Główny SOK decyzją z dnia 21 grudnia 2012 r. przekazał do realizacji wszystkich komórek organizacyjnych SOK „Program poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.), w pociągach i innych pojazdach kolejowych na lata 2013-2018”. Głównym celem programu była poprawa stanu bezpieczeństwa na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych w zakresie działalności prowadzonej przez PKP PLK S.A., mierzona poprzez spadek liczby negatywnych zdarzeń, ewentualnie z zachowaniem tendencji na dotychczasowym poziomie. Osiągnięcie ww. celu planowano uzyskać poprzez cele szczegółowe tj.:

- zwalczanie przestępczości przez intensyfikację działań SOK,
- wprowadzenie technicznych środków wspomagających ochronę,
- współpracę zarządcy infrastruktury kolejowej ze służbami odpowiedzialnymi, za bezpieczeństwo na terenie kraju,
- podejmowanie inicjatyw i projektów działań z zakresu bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej oraz na obszarach kolejowych,
- działania profilaktyczno-zapobiegawcze,
- informowanie w lokalnych i krajowych mediach o problemach oraz skutkach kradzieży urządzeń i elementów infrastruktury kolejowej.

Komórki organizacyjne KG SOK odpowiedzialne za realizację i nadzór nad poszczególnymi zadaniami opracowały propozycje zadań na kolejne lata w celu sporządzenia „Rocznych harmonogramów działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych”. KG SOK realizowała „Harmonogramy prac Centralnego Zespołu ds. bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”, które zostały określone na lata 2016 i 2017.

(dowód: akta kontroli str. 137-187)

KG SOK sporządzała i przekazywała Zarządowi i Radzie Nadzorczej PKP PLK S.A. kwartalne informacje o stanie bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w latach 2016 i 2017. Informacje zawierały m.in.:

- przedstawienie dynamiki zdarzeń (zdarzenia zaistniałe i wykryte) w latach 2010-2016, która wskazywała, że od 2011 r. liczba zdarzeń zaistniałych spadała, stosunek zdarzeń zaistniałych do wykrytych utrzymywał się na tym samym poziomie;

- rodzaje zarejestrowanych zdarzeń, w odniesieniu do których ustalono, że w 2016 r. zmalała (w porównaniu do 2015 r.) o 1067 zdarzeń liczba kradzieży i dewastacji na czynnych liniach kolejowych, natomiast wzrosła o 291 zdarzeń liczba kradzieży i dewastacji na przejazdach kolejowych;
- odnotowanie w 2016 r. (w porównaniu do 2015 r.) spadku wartości strat spowodowanych zdarzeniami o około 6 370 tys. zł;
- ustalenie, że w 2016 r. KG SOK legitymowała 73 925 osób, pouczone 91 266 osób, mandatami karnymi na łączną kwotę 2 363,41 tys. zł ukarano 35 242 osoby, ujęto 2 691 sprawców przestępstw i wykroczeń. Ponadto funkcjonariusze SOK przeprowadzali patrole szlaków (128 098), stacji osobowych (146 359), stacji towarowych (53 333) oraz pociągów pasażerskich (74.900).

KG SOK składała Zarządowi Spółki sprawozdania z realizacji Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego (kwartalnie) do 20 dnia miesiąca po zakończeniu okresu sprawozdawczego. Sprawozdania były składane i zatwierdzane w specjalnym programie w aplikacji SHARE POINT. Ponadto KG SOK przekazywała następujące sprawozdania:

- o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
- z realizacji rocznego harmonogramu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
- o wykonaniu harmonogramu prac Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych,
- informacje do Raportu o stanie bezpieczeństwa w Polsce (do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji),
- dobowe informacje o najważniejszych zdarzeniach zaistniałych na obszarze kolejowym, zgodnie z decyzją nr 75 Komendanta Głównego SOK z dnia 21 grudnia 2012 r. w sprawie wdrożenia „Programu poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych na lata 2013-2018,
- meldunki dobowe o wydarzeniach zaistniałych na obszarze kolejowym.

Na podstawie „Programu poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych na lata 2013-2018” opracowywano „Roczne harmonogramy działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych”. Harmonogramy były przekazywane do realizacji komórkom organizacyjnym KG SOK oraz KR SOK. Po zakończeniu okresu sprawozdawczego przekazywano Komendantowi Głównemu SOK sprawozdanie z realizacji rocznego harmonogramu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 137-181, 333-373)

Współpraca PKP PLK S.A. (KG SOK) z przewoźnikami kolejowymi, zarządcami dworców kolejowych oraz innymi podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo na obszarze kolejowym odbywała się m.in. w oparciu o:

- regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników;
- Porozumienie w sprawie przyjęcia do stosowania: „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”, zawarte w Warszawie w dniu 8 października 2015 r. pomiędzy: Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej, a:

- 1) Polskie Koleje Państwowe S.A.,
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- 3) PKP Energetyka S.A.,
- 4) TK Telekom Sp. z o.o.,
- 5) PKP INTERCITY S.A.,
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
- 7) PKP CARGO S.A.,
- 8) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.,
- 9) "Przewozy Regionalne" Sp. z o.o.,
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.,
- 11) Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o.,
- 12) Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.,
- 13) Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.,
- 14) CTL Logistics Sp. z o.o.,
- 15) LOTOS Kolej Sp. z o.o.,
- 16) „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” Sp. z o.o.,
- 17) „Koleje Śląskie” Sp. z o.o.

W ramach porozumienia, w celu zapewnienia i maksymalnego usprawnienia procesu podejmowania decyzji oraz koordynacji działań, powołany został Centralny Zespół ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach oraz Regionalne Zespoły ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach. W ramach prac powyższych zespołów podejmowane były działania kierunkowe mające na celu utrzymanie bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, poprzez zmniejszenie liczby zdarzeń negatywnych w dziedzinie bezpieczeństwa oraz osiągnięcia porozumienia pomiędzy spółkami kolejowymi, a służbami mundurowymi. Porozumienie miało charakter otwarty i w każdej chwili może być rozszerzone o kolejnych członków, którzy wyrażą akces uczestnictwa;

- uchwałę Nr 519/2015 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 16 czerwca 2015 r. w sprawie organizacji systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy;
- instrukcję Ir-101 „Zasady PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. planowania i organizacji zabezpieczenia przewozu uczestników imprez masowych środkami komunikacji kolejowej”;
- instrukcję Ir-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym;
- decyzję Nr 3/2016 Komendanta Głównego SOK z dnia 25 stycznia 2016 r. w sprawie wprowadzenia wytycznych dotyczących wykorzystania patroli wieloosobowych SOK przy zabezpieczeniu uczestników imprez masowych.

(dowód: akta kontroli str. 413-443)

Planowanie i organizacja działań odbywały się w oparciu o analizę występujących zdarzeń zarejestrowanych przez KG SOK i KR SOK. Na podstawie comiesięcznej analizy zdarzeń zarejestrowanych w pociągach pasażerskich, KG SOK typowała pociągi najbardziej zagrożone kradzieżami na szkodę podróżnych i zlecała ich zabezpieczenie KR SOK, na terenie których następował przejazd tych pociągów. KR SOK w ramach współpracy z Komendami Wojewódzkimi Policji wyznaczały pociągi do zabezpieczenia przez wspólne patrole. W pociągach pasażerskich prowadzone były przez KG SOK działania ukierunkowane na ujęcie sprawców

kradzieży na szkodę podróżnych. Wykonywane były systematyczne patrole prewencyjne w pociągach. Częstotliwość patrolowania pociągów uzależniona była od oceny zagrożeń, zakresu i gradacji realizowanych zadań oraz posiadanych sił i środków.

Prowadzona była również analiza zdarzeń w pociągach towarowych i odpowiednio do zagrożeń podejmowane były działania przez poszczególne KR SOK. W związku ze zdarzeniami związanymi z dokonywaniem usypów paliw stałych na terenie Śląska, SOK prowadziła działania uniemożliwiające ingerencję w składy pociągów towarowych. Działania te ukierunkowane były na ochronę składów pociągów towarowych przed dostępem osób nieuprawnionych, w celu zapobiegania przypadkom otwarcia wagonów i dokonania usypów węgla. Zapobiegały tym samym zdarzeniom polegającym na rozerwaniu składu pociągu i zablokowaniu linii kolejowej.

KG SOK zabezpieczała pociągi towarowe przewożące materiały niebezpieczne oraz łatwopalne. Zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-16 o postępowaniu przy przewozie koleją materiałów niebezpiecznych, dyżurni ruchu stacji początkowych mieli obowiązek na bieżąco informować KG SOK o mających się odbyć jazdach pociągów z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi i towarami wysokiego ryzyka. Czynności takie realizowane były również przez dyżurnych ruchu podczas dłuższych postojów ww. pociągów na stacjach, na których występowało zwiększone ryzyko kradzieży towarów przewożonych koleją. KG SOK oraz Zakłady Linii Kolejowych podejmowały szereg inicjatyw oraz praktyk zapewniających bezpieczeństwo przewożonych ładunków wartościowych. Było to m.in.:

- monitorowanie miejsc, w których najczęściej dochodzi do kradzieży, prowadzone przez funkcjonariuszy SOK, Policji i pracowników PKP PLK S.A.,
- bezpośrednie zabezpieczenie przez funkcjonariuszy SOK, w czasie transportu przesyłek szczególnie narażonych na kradzieże (węgiel, koks, miał węglowy), jak też ładunków o wysokiej wartości (AGD, RTV, samochody, części samochodowe itp.), awizowanie pomiędzy sąsiednimi jednostkami SOK, śledzenie przebiegu, nadzór na stacjach postojowych,
- szczególny nadzór nad przesyłkami niebezpiecznymi i towarami wysokiego ryzyka – awizowanie pomiędzy sąsiednimi jednostkami SOK, śledzenie przebiegu, nadzór na stacjach postojowych,
- współpraca Komend Regionalnych SOK z Ekspozyturami Kierowania Ruchem.

Na dworcach kolejowych wystawiane były umundurowane patrole SOK. Wyznaczeni funkcjonariusze patrolowali na dworcach kolejowych przede wszystkim obiekty zarządzane przez PKP PLK S.A., w szczególności perony i przejścia podziemne. Pozostałe rejony funkcjonariusze patrolowali podczas przemieszczania się w rejon pełnienia służby oraz podejmowali inicjatywę w sytuacjach tego wymagających, np. na wniosek pracowników ochrony wynajmowanych przez zarządcę dworców, w przypadkach gdy zakres interwencji wykraczał poza ich uprawnienia.

W ramach współpracy z zarządcami dworców kolejowych KG SOK otrzymywała „Raport dobowy o sytuacji na dworcach kolejowych”, który przesyłany był na stanowisko starszego dyspozytora w KG SOK. Raport ten następnie przekazywany był na stanowiska służby dyżurnej w jednostkach wykonawczych KG SOK. Powyższy raport zawierał informacje dotyczące:

- zadań bieżących wykonywanych przez służby ochrony,
- zadań w toku, realizowanych przez administratora dworców,
- obecności osób niepożądanych na dworcach (osoby bezdomne przebywające na dworcach, osoby będące pod wpływem alkoholu).

Ponadto, zakres oraz zasady współpracy KG SOK były określone w „Procedurze koordynacji służb na dworcu kolejowym”, opracowanej przez Departament Bezpieczeństwa i Spraw Obronnych PKP S.A.

Niektórzy przewoźnicy kolejowi wprowadzili wewnętrzne uregulowania w zakresie przejazdu funkcjonariuszy KG SOK. I tak w:

1. PKP Intercity S.A. – przejazdy umundurowanych i nieumundurowanych funkcjonariuszy KG SOK odbywały się na podstawie wpisu do raportu z jazdy pociągu.
2. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. – przejazdy funkcjonariuszy KG SOK odbywały się na podstawie zgłoszenia do kierownika pociągu.
3. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – funkcjonariusze KG SOK, w czasie wykonywania obowiązków służbowych w pociągach Spółki „Przewozy Regionalne”, odbywali przejazd na podstawie wpisu do „Wykazu pojazdów kolejowych”- rubryka „Uwagi kierownika pociągu”. Wpisu dokonywał kierownik pociągu na podstawie:
 - a) okazanej „legitymacji służbowej funkcjonariusza Straży Ochrony Kolei” – dotyczyło umundurowanych funkcjonariuszy,
 - b) okazanej „legitymacji służbowej funkcjonariusza Straży Ochrony Kolei” oraz „Zaświadczenia o wykonywaniu czynności w pociągu” - wydanego przez właściwego Komendanta Regionalnego SOK lub Komendanta Głównego SOK – dotyczyło nieumundurowanych funkcjonariuszy.
4. Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. – funkcjonariusze SOK w czasie wykonywania obowiązków służbowych w pociągach Spółki odbywali przejazd na podstawie wpisu do „Karty pracy” w polu „Uwagi drużyny konduktorskiej”. Wpisu dokonywał kierownik pociągu na podstawie:
 - a) okazanej „legitymacji służbowej funkcjonariusza Straży Ochrony Kolei” - dotyczy umundurowanych funkcjonariuszy,
 - b) okazanej „legitymacji służbowej funkcjonariusza Straży Ochrony Kolei” oraz „Zaświadczenia o wykonywaniu czynności w pociągu” - wydanego przez właściwego Komendanta Regionalnego SOK lub Komendanta Głównego SOK - dotyczy nieumundurowanych funkcjonariuszy SOK.
5. Koleje Śląskie Sp. z o.o. – przejazd patrolu SOK w celu przeprowadzenia czynności służbowych w pociągu odbywał się na podstawie stosownego upoważnienia, opracowanego i wystawionego przez Biuro Organizacyjno-Prawne Kolei Śląskich, zgodnie z uzasadnionymi potrzebami struktur SOK.
6. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. – przejazd umundurowanych funkcjonariuszy SOK odbywał się bezpłatnie.
7. Koleje Małopolskie Sp. z o.o. – przejazdy funkcjonariuszy SOK odbywały się na podstawie zgłoszenia do kierownika pociągu.
8. Koleje Dolnośląskie Sp. z o.o. – przejazdy funkcjonariuszy SOK odbywały się na podstawie zgłoszenia kierownika pociągu.

Koszty funkcjonowania SOK ponosiła PKP PLK S.A. Były one następnie rekompensowane przez Ministerstwo Infrastruktury, na podstawie umowy zawartej pomiędzy PKP PLK S.A., a ministerstwem.

(dowód: akta kontroli str. 3-100, 444-551)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

2. Wypełnianie zadań w zakresie przeprowadzania, wykorzystywania analiz stanu ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach oraz innych pojazdach kolejowych

Opis stanu faktycznego

KG SOK opracowała analizy dotyczące stanu ochrony życia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach oraz innych pojazdach kolejowych. Powyższe analizy zawarte były w:

- Informacji o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym za: I kwartał i półrocze, III kwartały, cały rok – przedstawianej Zarządowi i Radzie Nadzorczej PKP PLK S.A.
- Rocznym raporcie o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP PLK S.A. w pociągach i innych pojazdach kolejowych.
- Miesięcznych sprawozdaniach z zaistniałych przestępstw i wykroczeń oraz wypadków na obszarze kolejowym, które KG SOK przekazywała do Zespołu Monitorowania Zagrożeń ministra właściwego ds. transportu.
- Roczną informację do „Raportu bezpieczeństwa w Polsce” – na wniosek Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Ponadto KG SOK prowadziła analizę zdarzeń, w tym wypadków, które wystąpiły na obszarze kolejowym. W przypadku wzrostu lub nasilenia ww. zdarzeń (np. kradzieży sieci trakcyjnej) na danym obszarze, kierowane były pisma do poszczególnych KR SOK w celu podjęcia odpowiednich działań zmierzających do minimalizacji tego typu zdarzeń lub zjawisk.

Wyniki analiz były prezentowane przez przedstawicieli KG SOK na posiedzeniach Centralnego zespołu ds. bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. W posiedzeniach ww. zespołu brali udział przedstawiciele wszystkich stron Porozumienia w sprawie przyjęcia do stosowania: „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”, w tym przedstawiciele Komendy Głównej Policji. Wyniki analiz dotyczących bezpieczeństwa przewozów kolejowych były przekazywane do KR SOK.

W dniu 19 lutego 2013 r. Komendant Główny SOK i szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego zawarli porozumienie w sprawie współdziałania w zakresie wymiany informacji. Strony porozumienia zobowiązały się do współdziałania, polegającego na wymianie informacji o zagrożeniach terrorystycznych oraz o zdarzeniach mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa wewnętrznego występujących na obszarze kolejowym. W porozumieniu uzgodniono funkcjonowanie stałej łączności pomiędzy służbą dyżurną Centrum Antyterrorystycznego ABW, a służbą dyżurną KG SOK.

W dniu 21 kwietnia 2016 r. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji skierował do uzgodnień międzyresortowych projekt ustawy o Straży Ochrony Kolei. Według PKP PLK S.A. projekt był odpowiedzią na długoletnie oczekiwania SOK, gdyż nadaje formacji nowe uprawnienia i wyposaża funkcjonariuszy w narzędzia umożliwiające skuteczniejsze działanie wobec zmieniających się zagrożeń bezpieczeństwa oraz coraz większej liczby sprawców popełniających czyny zabronione na obszarze kolejowym. W projekcie ustawy przewidziano regulacje określające nowe uprawnienia funkcjonariuszy SOK, m.in. do sprawdzania bagażu oraz przeszukiwania podróżnych, co jest szczególnie ważne ze względu na specyfikę obszaru kolejowego i skuteczne przeciwdziałanie w zakresie potencjalnych zamachów terrorystycznych. Ponadto funkcjonariusze SOK mają uzyskać uprawnienia do wykonywania czynności operacyjno- rozpoznawczych, dochodzeniowo-śledczych i administracyjno-porządkowych. Będą mogli

w uzasadnionych przypadkach prowadzić obserwację, a także rejestrować obraz i dźwięk.

(dowód: akta kontroli str. 3-100, 138-284, 296-332, 379-399, 552-678)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

3. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad przeprowadzaniem szkoleń zawodowych funkcjonariuszy SOK

Opis stanu
faktycznego

W KG SOK w 2016 r. zatrudnionych było 2 895 funkcjonariuszy.

W 2016 r. KG SOK przeprowadziła szkolenia, których zakres tematyczny zawierał:

- kurs podstawowy na funkcjonariusza SOK (180 funkcjonariuszy), zakończony egzaminem zaliczonym z wynikiem pozytywnym przez wszystkich uczestników;
- kurs specjalistyczny dla służby dyżurnej SOK (35 funkcjonariuszy), zakończony egzaminem zaliczonym z wynikiem pozytywnym przez wszystkich uczestników;
- kurs doskonalący dla funkcjonariuszy operacyjnych SOK (1982 funkcjonariuszy);
- kurs doskonalący dla służby dyżurnej SOK (466 funkcjonariuszy);
- kurs doskonalący dla kadry kierowniczej SOK (150 funkcjonariuszy);
- kurs doskonalący dla przewodników psów służbowych (93 funkcjonariuszy);
- kurs podstawowy na przewodnika psa służbowego (19 funkcjonariuszy), zakończony egzaminem zaliczonym z wynikiem pozytywnym przez wszystkich uczestników;
- kurs specjalistyczny z zakresu tresury psa służbowego (8 funkcjonariuszy), zakończony egzaminem zaliczonym z wynikiem pozytywnym przez wszystkich uczestników;
- kurs z zakresu komunikacji funkcjonariuszy SOK z pasażerem (469 funkcjonariuszy);
- kurs specjalistyczny dla funkcjonariuszy SOK w zakresie posługiwania się przedmiotami przeznaczonymi do obezwładniania osób za pomocą energii elektrycznej (809 funkcjonariuszy);
- szkolenie dla osób uczestniczących w przewozie koleją towarów niebezpiecznych;
- kurs obejmujący zakres szkolenia stanowiskowego i zapewnienia bezpieczeństwa (432 funkcjonariuszy);
- kurs języka angielskiego (521 funkcjonariuszy);
- szkolenie z zakresu kierowania pojazdami uprzywilejowanymi (450 funkcjonariuszy);
- szkolenie z zakresu obsługi mobilnego centrum monitoringu (54 funkcjonariuszy).

W KG SOK w 2017 r. (I półrocze) zatrudnionych było 2 898 funkcjonariuszy.

W 2017 r. (I półrocze) KG SOK przeprowadziła szkolenia, których zakres tematyczny zawierał:

- kurs podstawowy na funkcjonariusza SOK (50 funkcjonariuszy), zakończony egzaminem zaliczonym z wynikiem pozytywnym przez wszystkich uczestników;
- kurs specjalistyczny dla służby dyżurnej SOK (19 funkcjonariuszy), zakończony egzaminem zaliczonym z wynikiem pozytywnym przez wszystkich uczestników;

- kurs specjalistyczny dla kadry kierowniczej SOK (15 funkcjonariuszy), zakończony egzaminem zaliczonym z wynikiem pozytywnym przez wszystkich uczestników;
 - kurs doskonalący dla funkcjonariuszy SOK (1901 funkcjonariuszy);
 - kurs doskonalący dla służby dyżurnej SOK (129 funkcjonariuszy);
 - kurs doskonalący dla kadry kierowniczej SOK (46 funkcjonariuszy);
 - kurs doskonalący dla przewodników psów służbowych (89 funkcjonariuszy);
 - kurs specjalistyczny dla funkcjonariuszy SOK w zakresie posługiwania się przedmiotami przeznaczonymi do obezwładniania osób za pomocą energii elektrycznej (28 funkcjonariuszy);
 - szkolenie dla osób uczestniczących w przewozie koleją towarów niebezpiecznych;
 - szkolenie obejmujące zakres szkolenia stanowiskowego i zapewnienia bezpieczeństwa (101 funkcjonariuszy);
 - kurs doskonalący dla instruktorów taktyk i technik interwencji oraz samoobrony (50 funkcjonariuszy);
 - kurs doskonalący instruktorów strzelectwa (76 funkcjonariuszy);
 - kurs specjalistyczny z zakresu użytkowania pistoletu samopowtarzalnego Grand Power P1MK7 (1022 funkcjonariuszy);
 - szkolenie praktyczne z zakresu prowadzonych czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia dla funkcjonariuszy SOK (60 funkcjonariuszy).
- (dowód: akta kontroli str. 3-100, 679-730)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

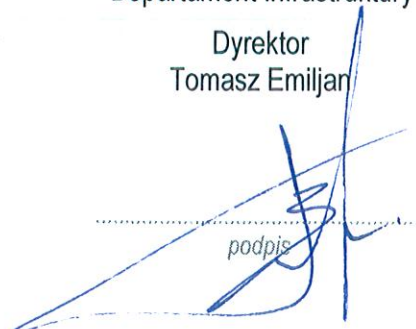
Warszawa, dnia 5 października 2017 r.

Kontroler
Robert Mecha
Specjalista kp.


podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan


podpis

³ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.