

JAK W POLSCE „UTOPIONO” STATEK DO OCZYSZCZANIA BAŁTYKU

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa anulowała przetarg na statek ratowniczy „neutralizujący trujące zanieczyszczenia na dnie Bałtyku”, ponieważ „**nie leży to w interesie publicznym**”, tracąc przy okazji 238 milionów złotych unijnego dofinansowania. To jeszcze jeden dowód na to, że rozbrojenie bomby ekologicznej znajdującej się w naszym morzu dla urzędników wcale nie jest priorytetem. Może to również oznaczać, że już niedługo oczyszczaniem „polskiego” dna morskiego zajmą się specjalistyczne, zagraniczne firmy i to nie za unijne, a za polskie pieniądze.

Nadzieje [zawarte w niedawnym raporcie Najwyższej Izby Kontroli](#) na powstanie do 2022 roku statku ratowniczego zdolnego do „wykrywania bojowych środków trujących i wydobywania oleju z dna morskiego” właśnie się rozwiały. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa anulowała bowiem po raz drugi przetarg na budowę tej jednostki, pomimo że zgłosili się potencjalni Wykonawcy, a 85% kosztów kontraktu wartego 280 milionów złotych miała pokryć już przyznana dotacja Unii Europejskiej. Okazało się, że nie wykazano chęci nawet na wyłożenie tylko 15% tej sumy (42 milionów złotych).

Statek ratowniczy SAR - nadzieja Najwyższej Izby Kontroli

Z raportu Najwyższej Izby Kontroli z początku maja 2020 r. pod tytułem „Przeciwdziałanie zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Morza Bałtyckiego” wynikało, że duże nadzieje na zmniejszenie niebezpieczeństwa powodowanego przez zatopioną w Bałtyku amunicję i broń chemiczną oraz wraki z ropą w swoich zbiornikach wiąże się z planami wprowadzenia wielozadaniowego statku ratowniczego SAR. Budowa tej jednostki miała kosztować około 280 milionów złotych i zostać zakończona do 2022 roku.

Według NIK miał to być statek ratowniczy zdolny do „wykrywania bojowych środków trujących i wydobywania oleju z dna morskiego”, który „zapewni podjęcie akcji zwalczania rozlewów olejowych w ciągu ośmiu godzin od ogłoszenia alarmu na 97% polskich obszarów morskich”.



Fot. US Navy

W tym jednym przypadku **raport Najwyższej Izby Kontroli mógł wprowadzić i wprowadzał w błąd poprzez niepełny i nieprawdziwy opis sytuacji**. Nieprawdą było to, że nowy statek ratowniczy SAR:

- miał być oddany do końca 2022 roku (ponieważ w ostatecznych wymaganiach założono, że ma on być oddany najwcześniej w 2023 roku);
- miał wykrywać bojowe środki trujące (nigdzie w wymaganiach na tą jednostkę nie zawarto tego sformułowania wskazując jedynie na powierzchniowe i powietrzne skażenia chemiczne – w domyśle wynikające z katastrofy chemikaliowców, a nie amunicji chemicznej);
- miał być zdolny do „wydobycia oleju z dna morskiego” (w domyśle ze zbiorników leżących tam wraków). W wymaganiach wskazano bowiem, że jednostka ta ma jedynie być **przygotowana do wsparcia takich działań, „prowadzonych przez inne podmioty”** oraz wyposażona „tylko” w systemy zbierania zanieczyszczeń ropopochodnych i chemicznych (płynnych i w opakowaniach) z powierzchni wody.

Kontrolerzy NIK przemilczeli dodatkowo informacje: że statek ten prawie w całości miał być finansowany z funduszy Unii Europejskiej (85%), jak długo trwał cały proces uruchamiania przetargu (cztery lata) oraz że rząd nie ma woli budować tej jednostki, o czym świadczą: nieudolna próba anulowania przetargu 17 lutego 2020 roku i kolejne – już udane anulowanie 6 czerwca 2020 r.

Czytaj więcej: [Nie będzie ani wielozadaniowego statku ratowniczego za 270 mln, ani Służby SAR](#)

W ten sposób bezprzedmiotowe stało się umieszczone w raporcie pokontrolnym zalecenie NIK dla Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o „usunięcie bezpośredniego zagrożenia wynikającego z zalegania na dnie Morza Bałtyckiego wraków statków Franken i Stuttgart”. Już wiadomo bowiem, że za kadencji obecnego rządu tego zalecenia nie uda się zrealizować, bo nie

będzie po prostu czym. Poza tym trzeba tego chcieć. Gorzej, że jak na razie można zapomnieć o pieniądzach, jakie na ten cel już przyznała nam Unia Europejska.

Czytaj więcej: [Burzliwe losy statku ratowniczego dla służby SAR](#)

Jak przeprowadzić przetarg, by go nie przeprowadzić?

Proces pozyskania nowego statku ratowniczego SAR zaczął się tak naprawdę w 2016 r. Ogłoszony wtedy dialog techniczny zakończył się jednak postępowaniem dopiero w II kwartale 2019 r. Wspomniany przetarg jednak anulowano ze względu na brak chętnych do zbudowania zamówionej jednostki pływającej. To, że nie zgłosiła się żadna firma wynikało m.in. ze zbyt krótkiego czasu na realizację kontraktu.

Zmieniono więc częściowo wymagania i po kolejnym dialogu technicznym przeprowadzonym w grudniu 2019 r. ogłoszono drugie postępowanie 29 grudnia 2019 r. Kryteriami wyboru dostawcy według wymagań miały być:

- Cena (z wagą 60 proc.);
- Czas przedłużenia okresu gwarancji i rękojmi (z wagą 12 proc.);
- Maksymalna prędkość jednostki pływającej (z wagą 9 proc.);
- Parametry eksploatacyjne dźwigów, stanowiących wyposażenie statku (z wagą 7 proc.);
- Powierzchnia pokładu roboczego (z wagą 6 proc.);
- Doświadczenie osób skierowanych do realizacji zamówienia (z wagą 4 proc.);
- Autonomiczność (z wagą 2 proc.);

Termin składania ofert wyznaczono na dzień 14 lutego 2020 roku. Trzy dni później postępowanie anulowano.

Co chciano zbudować za unijne pieniądze?

Przedmiotem postępowania ogłoszonego 31 grudnia 2019 roku były zaprojektowanie, budowa i wyposażenie wielozadaniowego statku ratowniczego oraz przeszkolenie załogi w zakresie operowania tą jednostką i jej wyposażeniem. Głównymi zadaniami wykonywanymi przez ten statek miały być:

- poszukiwanie i ratowanie życia na morzu;
- działania interwencyjne wykonywane w celu ratowania życia na morzu, ochrony ludności i środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa morskiego;
- zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego;
- inne działania, polegające na stworzeniu możliwości wykorzystania statku, jako uniwersalnej platformy dla działań lub wsparcia działań, prowadzonych przez inne podmioty (np. prowadzenie prac podwodnych, wydobywanie produktów ropopochodnych z wraków itp.).

Cały program miał kosztować 273,4 mln zł i zakończyć się przekazaniem statku w 28 miesięcy po podpisaniu umowy (a więc najwcześniej pod koniec 2023 roku). Przedmiot zamówienia był dofinansowany z funduszu Unii Europejskiej z „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, III Osi Priorytetowej, w ramach Działania 3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych dla Projektu „Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa””.

Z umowy o podpisanie dofinansowania z Unią Europejską wynikało, że nowy statek SAR miał mieć długość maksymalnie 85 m, zanurzenie maksymalnie 5,5 m, autonomiczność 20 dni oraz pojemność retencyjną nie mniej niż 800 m³, w tym 200 m³ na ładunki niebezpieczne HNS (Hazardous and Noxious Substances). Przypomnijmy, że wg protokołu OPRC-HNS 2000 za HNS uznaje się każdą

substancję niebędącą olejem, która po przedostaniu się do środowiska morskiego może spowodować zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, szkodliwe skutki dla żywych zasobów i życia morskiego, niszczyć urządzenia lub wpływać na inne wykorzystanie morza.

Do zadań statku SAR w umowie z UE zaliczono:

- poszukiwanie i ratowanie rozbitków oraz udzielanie im pomocy medycznej;
- możliwość stworzenia ośrodka koordynacyjnego w przypadku masowych akcji ratowniczych;
- zwalczanie zagrożeń chemicznych na morzu, w tym zagrożeń olejowych;
- gaszenie pożarów na statkach w celu ratowania życia;
- awaryjny odładunek statku będącego w niebezpieczeństwie;
- holowanie awaryjne;
- asystę ratowniczą.

W specyfikacji istotnych warunków zamówienia stanowiącej załącznik do dokumentów przetargowych dołożono dodatkowo możliwość realizowania „działań innych, polegających na stworzeniu możliwości wykorzystania statku, jako uniwersalnej platformy do działań lub wsparcia działań, prowadzonych przez inne podmioty (np. prowadzenie prac podwodnych, wydobywanie produktów ropopochodnych z wraków itp.)”.

W celu realizowania holowania awaryjnego jednostek pływających na Bałtyku założono, że „statek ratowniczy musi być wyposażony w windę holowniczą o uciążu dostosowanym do uciążu na palu 100 ton i mieć zdolność uciążu 100 t. i zestaw wyposażenia w sprzęt holowniczy. Umiejscowienie windy, haka oraz pozostałego wyposażenia holowniczego powinno umożliwiać wykonywanie innych działań ratowniczych na pokładzie, w tym operacji podnoszenia uszkodzonych przy użyciu śmigłowca ratowniczego”.

Z bardziej szczegółowych wymagań taktyczno-technicznych wynika, że statek miał mieć długość nie mniejszą niż 78 m, szerokość od 15 do 17 m, wysokość pokładu głównego od 7-8,5 m, powierzchnię pokładu roboczego około 300 m² oraz prędkość maksymalną 16 w i podróżną od 11-13 w.

Stałą załogę jednostki miało stanowić 16 osób. Ale miała również być „możliwość dokwaterowania dodatkowej załogi w ilości 12 osób, dokwaterowanie dodatkowego personelu specjalistycznego w ilości 12 osób i akomodacji rozbitków” przy zapewnieniu odpowiednich warunków pracy i bytowania”.

Gdzie są „bojowe środki trujące”?

Wbrew temu, co wprost wynika z raportu NIK, w wymaganiach na wielozadaniowy statek ratowniczy SAR nie ma nawet wzmianki na temat przygotowania tej jednostki pływającej do likwidacji zagrożeń wynikających ze znajdującej się na dnie Bałtyku amunicji chemicznej. Nie ma więc **środków do jej wyciągania oraz pomieszczeń do przechowywania lub neutralizacji amunicji chemicznej i bojowych środków trujących.**

Poza zbiornikiem na płynne i kontenerem na stałe substancje HNS, w wymaganiach wskazane jest tylko pomieszczenie magazynu środków chemicznych, którego wyposażeniem mają być „regaly i szafy wg. przeznaczenia”. Zaplanowano natomiast stworzenie okrętowego laboratorium (do badania i składowania próbek przy zwalczaniu zagrożeń chemicznych innych niż olej) oraz założono, że statek ma być gazoszczelny (gazoszczelność ma być realizowana poprzez nadciśnienie oraz filtrowentylację dostarczanego powietrza).

Oczywiście w wymaganiach na wielozadaniowy statek ratowniczy uwzględniono jego zdolność do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Nie jest to jednak na pewno to, co zapowiadano w raporcie NIK. Wskazano bowiem jedynie, że nowy statek ma być zdolny do:

- Prowadzenia działań ratowniczych w warunkach skażenia wody i atmosfery substancjami o temperaturze zapłonu niższej niż 430°C;
- Wykrywania i monitorowania dryfu substancji olejowych;
- Ograniczania rozlewu substancji olejowych;
- Zbierania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni wody (wysokość fali do 2,5 m);
- Wykrywania i monitorowania niebezpiecznych i szkodliwych substancji chemicznych (HNS);
- Zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń chemicznych innych niż olej (HNS), w tym poprzez zbieranie zanieczyszczeń z powierzchni wody z uwzględnieniem określonych ograniczeń;
- Awaryjnego odładowania z zagrożonej jednostki substancji niebezpiecznych i szkodliwych (płynnych i w opakowaniach), z uwzględnieniem transferu ładunku na statek własny oraz statek inny;
- Poszukiwania i usuwania niebezpiecznych ładunków w opakowaniach utraconych na morzu;
- Awaryjnego odładowania paliwa bunkrowego z uszkodzonego zbiornika, z uwzględnieniem paliwa na statek własny i statek inny. Odładowanie polega na odpompowaniu lub opróżnieniu zbiornika lub zbiorników statku ratowanego, na statek będący przedmiotem zamówienia lub innego statku;
- Transferu zebranych zanieczyszczeń znajdujących się w zbiornikach lub pokładzie statku na inne statki.

W żadnym z tych przypadków nie wskazuje się więc na potrzebę wydobywania, neutralizowania lub przechowywania zatopionej broni chemicznej. Widać to również w opisie zakładanych prac pływonurkowych, które mają być związane tylko z poszukiwaniem i ratowaniem rozbitków znajdujących się pod wodą oraz obserwacją i prowadzeniem poszukiwań na dnie morskim. Nie ma też wymagania posiadania urządzeń łączności podwodnej, jak również w stałym wyposażeniu nie wykazano bezzałogowych pojazdów podwodnych (autonomicznych i zdalnie sterowanych).

Dopiero w przyszłości zakłada się wprowadzenie zdalnie sterowanego, inspekcyjnego pojazdu ROV, ponieważ nowy statek SAR ma być platformą umożliwiającą „**przyszłą instalację** systemów przeszukiwania dna morskiego akustycznych i elektromagnetycznych (sondy akustyczne, sonary, sondy wielowiązkowe) wraz z oprogramowaniem umożliwiającym wizualizację, zainstalowanych na statku oraz przenośnych”.

Jak urzędnicy zrezygnowali ze statku SAR i 237 milionów złotych dotacji UE

Opublikowany w czerwcu raport NIK został zatwierdzony przez Mariana Banasia - Prezesa Najwyższej Izby Kontroli 7 lutego 2020 r. Dokładnie dziesięć dni później ukazała się informacja podpisana przez Macieja Zawadzkiego - Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa o unieważnieniu postępowania na wielozadaniowy statek ratowniczy, ponieważ „wobec zamierzonego przeniesienia zadań Służby SAR do Urzędów Morskich i zniesienia tym samym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, dalsze postępowanie i wykonanie zamówienia **nie leży w interesie publicznym**”.

Tłumaczono to „dbałością o celowe wydatkowanie środków publicznych” oraz koniecznością ponownej analizy przez organy państwa „celowości dokonywania wydatków w kontekście możliwej optymalizacji i wykorzystania połączonych sił i środków Służby SAR i urzędów morskich”. Urząd Morski w Szczecinie realizuje bowiem obecnie zamówienie na dwie wielozadaniowe jednostki pływające.



Wodowanie drugiego w serii statku wielozadaniowego B 618/2 „Planeta” dla urzędów morskich. Fot. Remontowa Shipbuilding

Wyjaśnienie to jest kuriozalne. Polskie urzędy uznały bowiem za nieracjonalne to co za racjonalne uznała Unia Europejska - dodatkowo za to płacąc setki milionów złotych. Dwa statki dla urzędów morskich są bowiem budowane przez stocznnię Remontowa Shipbuilding z Gdańska również z funduszy unijnych. Pomimo tego Unia Europejska zgodziła się później sfinansować inną jednostkę - specjalnie dla służby SAR, przeznaczając na to zresztą więcej pieniędzy. Obie jednostki urzędów morskich mają bowiem kosztować w sumie 213 milionów 650 tysięcy złotych (i w tym przypadku Unia "zasponsorowała" 85% kosztów).

Będą to dodatkowo jednostki mniejsze (długość 60 m i szerokość 12,8 m), zdolne do usuwania rozlewów olejowych, ale nie skażeń chemicznych. Mają to być bowiem statki przeznaczone przede wszystkim do realizacji zadań na rzecz terenowych organów administracji morskiej, pomiarów hydrograficznych, lodołamania i holowania, służąc przy tym tylko jako jednostka wsparcia ratownictwa - a nie specjalistyczny statek ratowniczy.



Sfinansowany z funduszy unijnych statek wielozadaniowy B 618 zamówiony przez urzędy morskie w stoczni Remontowa Shipbuilding z Gdańska. Fot. Remontowa Shipbuilding

I najważniejsze – **trudno jest nazwać racjonalnym działaniem pozwalającym na „zaoszczędzenie” 40 milionów złotych z własnego budżetu i jednocześnie utracenie prawie 240 milionów złotych funduszy unijnych.** Dodatkowo Polska nie pozyska w ten sposób nowoczesnej jednostki pływającej do usuwania skażeń chemicznych, której na polskim wybrzeżu nie ma, a której urzędy morskie na razie nie zamawiają. Przykładowo w realizowanym od 2016 roku programie unijnym „Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni” nie ma takiego statku pomimo, że „przesłanką dla realizacji projektu jest potrzeba dostosowania wyposażenia Urzędu Morskiego w Gdyni do aktualnych wymogów dotyczących ochrony środowiska”.

Od decyzji o unieważnieniu postępowania odwołała się spółka NED-PROJECT Sp.z o.o. uważając, że nie było do tego podstaw faktycznych i prawnych. Dodatkowo wskazywano, że mogło dojść do zaniechania działań leżących w interesie publicznym i będących w obowiązkach Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Wykazano również, że zmiany organizacyjne (przejęcie służby SAR przez Urzędy Morskie) nie spowodowałyby zmiany strony umowy, ponieważ stroną tą jest Skarb Państwa. Co ważne o tych zmianach organizacyjnych służba SAR miała się dowiedzieć z informacji medialnych, a nie oficjalnie – drogą urzędową.

Sąd uznał to odwołanie za zasadne i 6 marca 2020 r. „unieważniono decyzję o unieważnieniu postępowania” przedłużając termin składania ofert do 24 marca 2020 r. Później ten termin przesunięto na 7 kwietnia 2020 r. (z powodu koronawirusa), na 1 czerwca 2020 r. (z powodu prowadzenia ponownej oceny wymagań funkcjonalnych statku oraz rozważaniu wprowadzenia zmian związanych z działaniem w warunkach zagrożenia biologicznego) i ostatecznie na 4 czerwca 2020 r. (bez podania powodu).

Przedłużanie postępowania zakończyło się dla urzędników „sukcesem” i 6 czerwca 2020 r. można już było definitywnie ogłosić unieważnienie postępowania. Zrobiono to, ponieważ:

- Centrum Unijnych Projektów Transportowych rozpoczęło 15 maja 2020 r. procedury rozwiązania umowy o dofinansowaniu (**co oznacza utratę przez Polskę prawie 240 milionów złotych z Unii Europejskiej**);
- Minister Finansów 29 maja 2020 r. zmienił swoją decyzję o finansowaniu przedsięwzięcia (**co oznacza utratę przez służbę SAR prawie 40 milionów złotych**).

Spółka NED-PROJECT Sp.z o.o. ponownie odwołała się od tej decyzji służby SAR, wykazując błędy urzędnicze i proceduralne w całym postępowaniu. Ale nawet udowodnienie tego urzędnikom w sądzie niczego już nie zmieni.

Nie ma pieniędzy - nie ma statku.

Tego Najwyższa Izba Kontroli rzeczywiście nie mogła przewidzieć. A szkoda.