

## ORP „ORZEŁ”: NIEPRZERWANY REMONT ZAMIAST SŁUŻBY OPERACYJNEJ

Najskuteczniejsza dla wielu specjalistów jednostka pływająca Marynarki Wojennej RP – okręt podwodny ORP „Orzeł” (projektu 877E) od ponad dwóch lat nie jest wykorzystywana operacyjnie. Przetarg, ogłoszony przez Komendę Portu Wojennego w Gdyni w sierpniu na naprawę bieżącą tego okrętu pokazuje, że ten okres „bezczynności” jeszcze bardziej się wydłuży.

Trudno jest tak naprawdę wyjaśnić co się działo i co się dzieje z okrętem podwodnym ORP „Orzeł”. Zgodnie z umową podpisaną 19 lutego 2014 r. *„Remont ORP Orzeł rozpoczął się w czerwcu 2014 roku i obejmował naprawę dokową oraz wymianę baterii”*. Później zakres prac był rozszerzany i ostatecznie zawarto prawdopodobnie aż sześć kontraktów, w tym na *„naprawę i konserwację poszycia kadłuba oraz remont wybranych urządzeń i mechanizmów okrętowych”* (informacja od rzecznika prasowego 3. FO).

Ta rosnąca lista niesprawności najwyraźniej nie wywołała zaniepokojenia, chociaż wiadomo było, że przed rozpoczęciem remontu stoczniowego: *„...opracowywana jest dokumentacja techniczna opisująca stan techniczny urządzeń, które podlegają naprawie podczas pobytu okrętu w stoczni. Przed przejściem okrętu na remont stoczniowy załoga ORP „Orzeł” przygotowała tzw. wykaz prac naprawczych”*.

Tymczasem zaczęto informować prasę, że dojdzie dodatkowo do wymiany protektorów cynkowych (należących do systemu antykorozyjnego), okręt otrzyma nowe urządzenia sterowe, zostaną oczyszczone i poddane konserwacji zbiorniki denne oraz zawory oraz w razie konieczności zostanie wykonany remont śruby i linii wału.

Zgodnie z oficjalnym komunikatem SMW [z czerwca 2014 r.](#) remont okrętu miał się zakończyć **30 marca 2015 r.** *„Całość prac realizowana będzie w dwóch etapach i potrwa do 30 marca 2015 r.”*. Proces remontu nie przebiegał jednak zgodnie z planem. W międzyczasie doszło bowiem do komplikacji - w tym do zderzenia z suchym dokiem, w wyniku którego okręt podwodny doznał kolejnych uszkodzeń. Odmówiono Defence24.pl wtedy jakichkolwiek szczegółów odnośnie „winy i skutków” wyjaśniając, że *„przedmiotowa informacja jest informacją wrażliwą i ujawnienie jej mogłoby narazić na szwank obronność Państwa”*.

Ale efekt wypadku był widoczny, ponieważ między innymi z tego powodu ponownie przesunięto termin oddania okrętu, tym razem na **13 listopada 2015 r.** Ale i tym razem ORP „Orzeł” nie został zdany Marynarce Wojennej przez SMW. Zgodnie z oficjalnymi wyjaśnieniami rzecznika 3. Flotylli Okrętów z 9 grudnia 2015 r. okazało się bowiem, że *„...podczas przygotowań do prób zdawczo-odbiorczych pojawiły się niesprawności, których pierwotne zobowiązanie nie obejmowało, uniemożliwiające finalizację umowy. W związku z powyższym, w celu umożliwienia zakończenia remontu, wykonawca zaproponował wykonanie dodatkowych prac przy jednoczesnym wydłużeniu terminu o czas niezbędny na ich realizację i przeprowadzenie prób końcowych. Informacja o braku*

*możliwości bezpiecznego wydokowania okrętu i odbycia prób oraz konieczności dokonania przedmiotowego usprawnienia została potwierdzona przez specjalistów Dywizjonu Okrętów Podwodnych."*

Rzecznik 3. FO wyjaśnił wtedy również, że *Zgodnie z deklaracją wykonawcy zakończenie prac w pełnym zakresie ma nastąpić **do dnia 29.02.2016 r.**"*.

Na początku 2016 r. [nie alarmowano](#), by coś złego się działo w tej sprawie. Oczekiwano, że termin zakończenia remontu został wreszcie dotrzymany. Pół roku później okazało się, że Marynarka Wojenna nie odebrała okrętu ORP „Orzeł” w pełni sprawnego i jednostka, której utrzymanie kosztuje ogromne pieniądze, do dzisiaj nie została wprowadzona do służby operacyjnej.

### **Co się działo z ORP „Orzeł” od 1 marca 2016 r.?**

8 sierpnia 2016 r., a więc pół roku po zaplanowanym terminie zakończenia remontu z 2014 r. (29 lutego 2016 r.), Komenda Portu Wojennego w Gdyni ogłosiła kolejny przetarg na naprawę bieżącą ORP „Orzeł” – w tym na naprawę półkluzzy dziobowej i rufowej prawej burty oraz wykonanie i wymianę zdeformowanego poszycie kadłuba lekkiego wraz ze wzmocnieniami konstrukcyjnymi. Postępowanie wygrała 24 sierpnia br. Stocznia Marynarki Wojennej S.A w upadłości likwidacyjnej, który *„zaoferowała najniższą kwotę brutto - 163 150 zł”*.

Redakcja Defence24.pl zwróciła się do rzecznika prasowego 3. FO z zapytaniem *„Kiedy zakończył się ostatni, ponad półtoraroczny remont tego okrętu?”* Zdziwienie wzbudził dodatkowo fakt, że rok wcześniej SMW przeprowadzała już naprawę urządzeń pokładowych (wtedy lewej burty) po zderzeniu się ORP „Orzeł” z suchym dokiem.

Przypomnijmy, że Komenda Portu Wojennego w Gdyni podpisała 25 czerwca 2015 r. umowę ze Stoczną Marynarki Wojennej S.A. w upadłości likwidacyjnej za 590 000 zł na przeprowadzenie *„Naprawy awaryjnej na ORP „Orzeł” (naprawa urządzeń cumowniczych)”*. Naprawa ta miała objąć: półkluzę rufową lewej burty (*„wyrwana z pokładu półkluzza z elementem konstrukcji mocowania. Pogięte, popękane wzmocnienia konstrukcyjne i poszycie kadłuba lekkiego. Wygięta fałszburta”*), półkluzę dziobową lewej burty (*„Urwane zawiasy półkluzzy i elementu konstrukcyjnego kadłuba lekkiego”*) oraz polery – 3 komplety (*„Pogięte, pourywane polery, odkształcone gniazda polerów”*).

Interesowało nas również *„czy okręt był dopuszczony do służby operacyjnej od czasu remontu i ile czasu spędził na morzu?”*. Otrzymaliśmy wyjaśnienie, że: **„Do chwili obecnej remont okrętu nie został zakończony. Uszkodzenie półkluz [których naprawa ma być przeprowadzona w 2016 r.] spowodowane było pracą cum holownika stocznioowego (prawdopodobnie wynajętego przez stocznnię MW) w czasie odcumowywania okrętu z miejsca postoju znajdującego się na stocznii. Okręt wychodził w tym czasie na próby morskie. Z uwagi na fakt, iż remont okrętu nie został zakończony, okręt nie realizuje działalności operacyjnej”**.

Zgodnie z pierwszymi założeniami z 2014 r. prace remontowe na ORP „Orzeł” miały trwać jedynie około 9 miesięcy. Teraz już wiadomo, że będą one trwały ponad trzy razy dłużej, a opóźnienie (licząc pierwszą, planowaną datę zakończenia prac - 30 marca 2015 r.) już teraz wynosi ponad 17 miesięcy.

### **Kto za to wszystko płaci?**

Marynarka Wojenna ponosi wymierne i niewymierne koszty utrzymywania niesprawnego okrętu podwodnego. Chodzi chociażby o drogie, cykliczne przeglądy, legalizacje i kalibracje systemów pokładowych. Można było się o tym przekonać choćby 8 sierpnia br., kiedy KPW Gdynia musiała zarezerwować niewielkie, ale niespodziewane środki na *„naprawę, przegląd i kalibrację systemu analizy składu atmosfery okrętu podwodnego ATMOSFERA”* oraz *„naprawę i przegląd wielogazowego*

przyrządu pomiarowego Draeger Multiwarn II". W obu przypadkach umowa została podpisana z firmą SAFETECH Marian Hoppe Sp. J. z Gdyni, i będzie kosztować ponad 17 000 zł (co było i tak wyjątkowo niską ceną za tę usługę biorąc pod uwagę fakt, że firma SAFETECH Marian Hoppe za tę sumę musiała dodatkowo wymienić stary, niedający się już naprawić detektor gazów, na nowoczesny).

Cały czas ponoszone są również koszty postoju okrętu. I nie ma tu znaczenia, czy tak, jak by chciała SMW, opłata ta byłaby płacona przez MW, czy też zgodnie ze stanowiskiem Marynarki Wojennej opłatę powinna ponosić stocznia. W obu przypadkach płaci za to podatnik – a więc my wszyscy.

Należy również pamiętać, że okręt nie pływając nadal się cały czas zużywa. Przykładowo część systemów okrętowych jest cały czas zanurzonych w wodzie morskiej (jak chociażby antena sonaru) i dlatego wszystko to powinno być co 5 lat sprawdzane i remontowane. Jak widać połowę z tego czasu już zmarnowano.

Są jeszcze straty niewymierne – dotyczące ludzi służących na ORP „Orzeł”. Marynarka Wojenna RP nie posiada symulatorów okrętów projektu 877E, które pozwalałyby na szkolenie całej załogi na brzegu. Tak więc marynarze z ORP „Orzeł” od czerwca 2014 r. nie realizowali zadań bojowych na swoim okręcie i praktycznie przez cały czas przebywali w porcie.

Niestety morale załóg okrętowych, które pozostają przez większość czasu na brzegu to temat tabu i wszelkie próby jego dotknięcia wywołują bardzo nerwowe reakcje - z groźbami i obelgami włącznie. A przecież trzeba się zastanowić chociażby, jak czują się załogi tych okrętów, które bez przerwy służą w misjach, przebywając po kilka miesięcy rocznie na morzu (np. niszczyciele min projektu 206FM, okręt ORP „Kontradmiral X. Czernicki” czy obie fregaty).

### **Jest wina nie ma kary?**

Pewną rekompensatą powinny być w tym przypadku kary umowne nakładane na wykonawcę za niedotrzymanie terminu („umowne”, ponieważ SMW to spółka państwowa i karę tą zapłaciłby i tak Skarb Państwa). Rzecznik prasowy 3.FO wyjaśnił, że zgodnie z zawartymi umowami „Kary za niedotrzymanie terminu naprawy wynoszą od 0,2 do 0,5% wartości zamówienia za każdy dzień opóźnienia”. Według naszych obliczeń rekompensata za każdy dzień zwłoki wynosi prawdopodobnie około 138 tysięcy złotych (przez 17 miesięcy opóźnienia dawałoby to ponad 70 milionów złotych kary) i to uwzględniając jedynie sumę wykazaną na początku prac w 2014 r.

Oczywiście Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni uczciwie wygrała w 2014 r. kontrakt dotyczący remontu ORP „Orzeł” żądając wtedy jedynie 29,456 miliona złotych netto, gdy wojsko wyceniło prace na 33 miliony złotych. W postępowaniu brały udział dwie inne firmy (Stocznia Remontowa NAUTA S.A i „Gdańska Stocznia Remontowa”), które oszacowały koszty wykonania robót na wiele więcej (kolejno na 55,2 miliona złotych brutto i 55,6 miliona złotych brutto).

Jak się później okazało wycena SMW była nieprecyzyjna i stocznia otrzymywała później dodatkowe środki, jak chociażby 590 tysięcy za naprawę urządzeń cumowniczych prawej burty w 2015 r. czy 163 tysiące złotych, które otrzymała za „naprawę bieżącą, naprawę półkluzy dziobowej i rufowej prawej burty” zgodnie z umową zawartą 24 sierpnia 2016 r. Rzecznik prasowy 3 FO poinformował, że SMW nie zapłaciła kary za opóźnienia w przekazaniu okrętu.