



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD. 410.009.01.2021

Sebastian Kluska
Dyrektor
Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/025 – Funkcjonowanie systemu ratownictwa morskiego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (dalej: „MSPiR” lub „Służba SAR”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sebastian Kluska, Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, od 19 września 2020 r. (dalej: „Dyrektor”) W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Maciej Zawadzki, Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, od 1 sierpnia 2017 r. do 18 września 2020 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Utrzymywanie w ciągłej gotowości służby SAR 2. Prowadzenie akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu 3. Współdziałanie służby SAR z innymi jednostkami i systemami ratowniczymi
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2018 r. (a w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń morza: od II półrocza 2019 r.) do dnia zakończenia kontroli tj. 12 lipca 2021 r., z uwzględnieniem dokumentów sprzed tego okresu, mających wpływ na ocenę podejmowanych w nim działań.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Renata Jabłonowska, Starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/65/2021 z 27 kwietnia 2021 r. 2. Joanna Szychalewska, Starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/73/2021 z 11 maja 2021 r. 3. Piotr Lewandowski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LGD/59/2021 z 20 kwietnia 2021 r.

(akta kontroli str. 1-6)

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W MRCK³, MPCK⁴, BSR⁵ i na statkach SAR dyżur pełniła wymagana liczba osób. W MSPiR przestrzegano Regulaminu Pogotowia SAR⁶ w zakresie obowiązków prowadzenia nasłuchu radiowego, gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu oraz utrzymywania gotowości zasobów. Wypełniano wymogi w zakresie minimalnego wyposażenia BSR i statków SAR, określone w Regulaminie Pogotowia SAR. Służba SAR dysponowała dostatecznymi zasobami dla terminowej realizacji zadań z zakresu poszukiwania i ratowania życia na całym polskim obszarze odpowiedzialności (dalej: SRR⁷), jednakże statki ratownicze typu SAR 1500 są w znacznym stopniu wyeksploatowane, na co wskazują rosnące koszty napraw i okresy wyłączeń z powodów technicznych. Służba posiadała własne środki do zwalczania zanieczyszczeń morza jedynie na ok. 59% obszarów morskich RP, względem zaleceń Konwencji Helsińskiej⁸. Zaniechano jednak, z przyczyn niezależnych od MSPiR, budowy nowego statku wielozadaniowego, który miał umożliwić poprawę terminowości tych działań, na prawie całych obszarach morskich RP.

W MSPiR prowadzono ćwiczenia i szkolenia w zakresie realizacji zadań ratownictwa życia, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Nie sporządzano jednakże rocznych programów i planów szkoleń, o których mowa w Planie SAR⁹ oraz zarządzeniu Dyrektora MSPiR¹⁰. Częstotliwość przeprowadzonych ćwiczeń operacyjnych oraz ćwiczeń z użyciem sił i środków była zgodna z Planem SAR oraz Krajowym Planem¹¹. W toku kontroli nie stwierdzono, aby zmiany struktury wiekowej pracowników MSPiR miały wpływ na skuteczność prowadzenia akcji SAR.

W Służbie SAR przestrzegano procedur, określonych w Planie SAR, w zakresie planowania, koordynacji i prowadzenia akcji. Rzetelnie i terminowo kierowano jednostki do akcji poszukiwawczo-ratowniczych¹². Działania, które podejmowano poza polskim obszarem SRR były realizowane po uzgodnieniu z właściwym RCC¹³.

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

³ Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni.

⁴ Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu.

⁵ Brzegowe Stacje Ratownicze.

⁶ Regulamin pogotowia Służby SAR wprowadzonym Zarządzeniem nr 4 Dyrektora MSPiR z dnia 2 kwietnia 2014 r. wprowadzonym na podstawie z § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie szczegółowej organizacji MSPiR, zmienionym Zarządzeniem nr 16 Dyrektora MSPiR z dnia 24 września 2019 r., w związku z wejściem w życie, z dniem 20 września br., przepisów ustawy z dnia 04 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1702) dotyczących funkcjonowania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (art. 1 pkt 23 i 24 w zw. z art. 7 ustawy), na podstawie § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. z 2012 r. poz. 733.).

⁷ Z ang. Search and Rescue Region.

⁸ HELCOM Response Manual Volume I (Oil) Chapter 13 a) ii.

⁹ Zatwierdzonym i wprowadzonym w życie w dniu 1 sierpnia 2014 r. (Plan SAR sygnowali ministrowie Infrastruktury i Rozwoju, Spraw Wewnętrznych i Obrony Narodowej) na podstawie art. 122 ust 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 680, ze zm.).

¹⁰ Zarządzenie nr 20 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie wprowadzenia systemu szkolenia specjalistycznego pracowników Pionu Operacyjnego MSPiR, obowiązujące do dnia 31 marca 2021 r.

¹¹ Krajowy Plan Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego zatwierdzony przez Ministra Transportu i Budownictwa 8 lutego 2006 r..

¹² Na podstawie analizy 25 akcji poszukiwawczo – ratowniczych.

¹³ Rescue Coordination Center (Koordynacyjne Centrum Ratownicze).

Przestrzegano również procedur w zakresie kierowania akcjami SAR zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku „F” do Krajowego Planu.

Służba SAR zapewniła warunki organizacyjne umożliwiające utrzymanie ciągłej gotowości do prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz szybki przepływ informacji w zakresie niesprawności lub konieczności dokonywania napraw, w związku z awariami podczas akcji SAR. W MSPiR zapewniono realizację zadań dotyczących współdziałania z innymi jednostkami krajowymi i międzynarodowymi, zgodnie z Planem SAR.

Wypadki, w czasie akcji SAR nie miały związku z przeszkoleniem pracowników oraz wpływu na ich przebieg. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości polegały na: pełnieniu dyżurów w wymiarze czasu pracy niezgodnym z regulaminem pracy¹⁴, niesporządzaniu rocznych programów i planów szkoleń oraz niezaktualizowaniu Planu SAR w zakresie dotyczącym przebiegu granic obszaru odpowiedzialności¹⁵.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Utrzymywanie w ciągłej gotowości służby SAR

1.1 Zapewnienie w MRCK, MPCK, BSR i na statkach SAR wymaganej liczba osób do pełnienia dyżurów

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą zasady funkcjonowania MSPiR określono min. w Regulaminie Organizacyjnym Służby SAR¹⁷, Regulaminie Pogotowia SAR, jak również Planie SAR.

W kontrolowanym okresie MSPiR dysponowała min.: dwoma centrami koordynacyjnymi¹⁸, ośmioma Brzegowymi Stacjami Ratowniczymi¹⁹, siedmioma statkami ratowniczymi typu SAR 1500, trzema statkami ratowniczymi typu SAR 3000, statkiem wielozadaniowym „Kapitan Poinc”, statkiem przeciwrozlewowym „Czesław II” oraz łodzią dwusilnikową „Baltic Parker 9000”. Miejsca lokalizacji BSR oraz stacjonowania jednostek pływających określono w zał. nr 1 do Planu SAR²⁰.

Minimalną liczbę obsady jednostek ratowniczych oraz BSR określono w załączniku nr 1 do Planu SAR²¹, na statkach do zwalczania zanieczyszczeń w załączniku H do Krajowego Planu, natomiast dla centrów koordynacyjnych w Regulaminie Pogotowia SAR.

¹⁴ W okresie od 01 października 2019 r. do dnia 19 lutego 2021 r.

¹⁵ Punkt 5.2 Planu SAR

¹⁶ 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.

¹⁷ Wprowadzonym Zarządzeniem nr 3 Dyrektora MSPiR z dnia 02 kwietnia 2014 r. na podstawie art. 124 ust 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2020 r. poz. 680, ze zm.), w związku z § 2 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie szczegółowej organizacji MSPiR (Dz. U. z 2012 r. poz. 733), zmienionym Zarządzeniem nr 28 Dyrektora MSPiR z dnia 15 listopada 2018 r., dalej: „Regulamin”

¹⁸ Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni i Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu.

¹⁹ BSR Sztutowo, Świbno, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwnów.

²⁰ MSPiR dysponowała również nie wymienionymi w Planie SAR Morskimi Stacjami Ratowniczymi w Trzebieży, Tolmicku, Górkach Zachodnich i Helu, będącymi bazami dla załóg statków i łodzi ratowniczych.

²¹ Np. dla statku ratowniczego typu SAR 1500 minimalną załogę stanowiło 3-4 osoby, dla SAR 3000 6 osób.

W centrach koordynacyjnych dyżury pełniła wymagana w Regulaminie Pogotowia SAR liczba osób, posiadająca wymagane kwalifikacje do koordynowania akcji SAR²². Objęcie i zakończenie dyżuru, wraz z godziną jego rozpoczęcia i zakończenia było każdorazowo odnotowane w dziennikach pracy. Wyłączenia jednostek z gotowości do uczestniczenia w akcjach SAR odnotowywano w „Raportach Gotowości Sił i Środków Ratownictwa Morskiego”²³.

W toku kontroli nie stwierdzono przypadków, w których pomimo niespełnienia wymogu minimalnej obsady, jednostka nie zostałaby wyłączona z pogotowia, jako zasób gotowy do prowadzenia akcji SAR²⁴.

Stwierdzono, że znaczny udział dyżurów w stanowią dyżury pełnione przez kierownika MRCK i kierownika Działu Planowania i Analiz.

Dyrektor wyjaśnił, że w MRCK jest 10 etatów - 5 Inspektorów Operacyjnych (kierowników zmiany dyżurnej/SMC²⁵) i 5 Asystentów Inspektora Operacyjnego. Etatyzacja zapewnia 5 par dyżurnych. Obecnie zatrudnionych jest 9 osób - brakuje obsadzenia jednego etatu Asystenta Inspektora Operacyjnego - trudności w znalezieniu odpowiedniej osoby na to stanowisko (niska pensja i stosunkowo wysokie wymagania – dyplom, co najmniej oficera wachtowego + praktyka morska na stanowisku co najmniej oficera wachtowego, dobra znajomość angielskiego w mowie i piśmie, zamieszkanie na terenie Trójmiasta, wiek gwarantujący wieloletnią pracę po zatrudnieniu). Kierownik MRCK i Kierownik Działu Planowania i Analiz są byłymi Inspektorami Operacyjnymi i zgodnie ze Stanowiskowymi Kartami Pracy mają prawo pełnić dyżury w sytuacjach awaryjnych (urlopy, zwolnienia lekarskie, wyjazdy szkoleniowe itd.), co przy 5 parach dyżurnych jest częste.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych w piśmie z dnia 5 października 2018 r. do dyrektora MSPiR p. Macieja Zawadzkiego wnioskował m.in. o zwiększenie zatrudnienia w MRCK o jedną parę dyżurną oraz w MPCK o jedną osobę.

P. Maciej Zawadzki w wyjaśnieniach złożonych w toku kontroli stwierdził: „Rozwagałem możliwość zatrudnienia jeszcze jednego inspektora i asystenta w MRCK – spowodowałoby to jednak nadmiar pracowników i brak możliwości przepracowania limitu godzin pracy.” Wskazał również, że prowadzone nabory na nieobsadzone etaty w MRCK nie doprowadziły do długotrwałego zatrudnienia nowo przyjętych pracowników, czego przyczyną były niskie oferowane zarobki.

P. Maciej Zawadzki kilkakrotnie²⁶ występował z wnioskami do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o zwiększenie środków na wynagrodzenia w MSPiR, jednakże nie przyniosły one oczekiwanego rezultatu.

(akta kontroli str.8-10,19-502, 2851-2881, 3063-3120, 3146-3147,3256-3265, 3275)

²² Zgodnie z §12 Regulaminu Pogotowia SAR dyżur w MRCK pełni dwóch inspektorów operacyjnych lub inspektor operacyjny i asystent inspektora operacyjnego. W MPCK dyżur pełni inspektor operacyjny lub asystent inspektora operacyjnego.

²³ Zgodnie z § 20 Regulaminu Pogotowia SAR.

²⁴ W przypadku, kiedy stan załogi statku np. z przyczyn medycznych był mniejszy niż stan minimalny zapisany w Planie SAR dla danego typu jednostki, dana jednostka była wyłączana z pogotowia do czasu uzupełnienia minimalnego stanu osobowego załogi. W toku kontroli nie stwierdzono wyłączenia BSR z powodu braku minimalnej, wymaganej w Planie SAR obsady.

²⁵ SAR Mission Coordinator – ang.

²⁶ Pisma z dnia 25 sierpnia 2017 r., 12 kwietnia 2018 r., 21 marca 2019 r.

1.2 Przestrzeganie w MSPiR „Regulaminu pogotowia służby SAR” w zakresie obowiązków prowadzenia nasłuchu radiowego, gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu oraz utrzymywania gotowości zasobów

Zgodnie z § 11 ust 1 Regulaminu Pogotowia SAR, całodobowe pogotowie w MRCK w Gdyni oraz w MPCK w Świnoujściu pełnione było w celu utrzymywania ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia na morzu oraz zawiadomień o zagrożeniach i zanieczyszczeniach środowiska morskiego. Obowiązki dyżurnego Inspektora Operacyjnego określono w pkt 2.2. rozdziału 2. ww. regulaminu, w tym m.in. kontrolę sprawności wszystkich dostępnych systemów łączności będących na wyposażeniu MRCK i MPCK, kontrolę łączności ze statkami i brzegowymi stacjami ratowniczymi Służby SAR oraz kontrolę łączności z jednostkami organizacyjnymi współdziałającymi ze Służbą SAR.

MRCK posiadała zdublowane systemy do prowadzenia łączności i nasłuchu radiowego. Konsole systemu łączności mogły być obsługiwane zarówno przez Inspektora Operacyjnego jak i Asystenta Inspektora Operacyjnego z dedykowanych stanowisk pracy. Nasłuch odbywał się automatycznie wraz z graficznym zaznaczeniem na konsoli kanału, na którym odebrano informację lub prowadzona była rozmowa. Ponadto do dyspozycji dyżurnych centrów koordynacyjnych były telefony obsługiwane przez centralę cyfrową z możliwością wybierania zapisanych numerów z poziomu pulpitu dyżurnych²⁷.

Realizacja obowiązków w zakresie prowadzenia nasłuchu radiowego nie była odnotowywana w dziennikach pracy prowadzonych w centrach koordynacyjnych.

W toku oględzin przeprowadzonych w MRCK stwierdzono, że MSPiR nie dysponuje systemem łączności radiowej umożliwiającym bezpośrednią komunikację z jednostkami ratowniczymi służb innych niż Służby SAR.

Dyrektor wyjaśnił, że MSPiR nie dysponuje takim systemem, gdyż w Polsce nie ma wspólnego systemu łączności radiowej zapewniającego łączność ze wszystkimi podmiotami zapewniającymi bezpieczeństwo a w szczególności podmiotami ratowniczymi (Państwowej Straży Pożarnej²⁸, Państwowego Ratownictwa Medycznego²⁹, Policji itd.). Każdy z podmiotów ma swój system pracujący na innych częstotliwościach. System Łączności Operacyjnej Służby SAR działa na częstotliwościach morskich VHF - taki obowiązuje na morzu. Dyskusje nad wspólnym systemem łączności trwają od kilkunastu lat - bez efektów. Przed kilku laty powstał projekt stworzenia takiego systemu łączności operacyjnej służb ratowniczych i bezpieczeństwa na bazie systemu Tetra. Służba SAR poprzez MG MiŻŚ³⁰ wystąpiła do MSWiA³¹ o włączenie jej do projektu. Otrzymano odpowiedź, że na tym etapie prac jest to niemożliwe.

W trakcie oględzin w MRCK ustalono ponadto, że nadawanie w systemie GMDSS³² przez MRCK i MPCK ograniczone zostało do kanałów 11 i 16.

²⁷ Wszystkie konsole w MRCK są zdublowane tj. obsługa systemów możliwa jest zarówno ze stanowiska SMC jak i jego asystenta.

²⁸ Dalej: „PSP”.

²⁹ Dalej: „PRM”.

³⁰ Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

³¹ Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

³² Global Maritime Distress and Safety System - Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa.

Dyrektor wyjaśnił, że ograniczenie częstotliwości do kanałów 11 i 16 dla Służby SAR wynika z konieczności uzyskiwania dla radiostacji zainstalowanych na obiektach lądowych Służby SAR, budynki MSR i BSR (14) oraz obiektach Systemu Łączności Operacyjnej (9), pozwoleń radiowych, co jest związane z koniecznością uiszczania stosownych opłat zgodnie z ustawą z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne³³. MSPiR występowała do DGM MG MiŻS³⁴ o zwolnienie z opłat oraz przyznanie możliwości nadawania na wszystkich częstotliwościach wykorzystywanych w systemie GMDSS.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił ponadto, że Stacjonarne Radiotelefony VHF w Służbie SAR są zainstalowane na wszystkich jednostkach pływających, samochodach ratowniczych oraz w budynkach stacji ratowniczych, pomieszczeniach MRCK i MPCK oraz w stacjach lądowych (SL) Systemu Łączności Operacyjnej Służby SAR.

O ile jednostki pływające i samochody ratownicze mogą korzystać ze wszystkich kanałów morskiego pasma VHF tak radiotelefony zainstalowane w MRCK, MPCK, stacjach ratowniczych czy SL mogą w pełni korzystać (odbior i nadawanie) tylko z kanałów 11 - operacyjny Służby SAR i kanału 16 - wezwania w niebezpieczeństwie i dla celów bezpieczeństwa. Na pozostałych kanałach możliwe jest prowadzenie tylko nasłuchu bez możliwości nadawania, co w sytuacji braku możliwości przełączenia się na kanał 11 lub 16 na jednostce wzywającej pomocy (np. z powodu kłopotów technicznych na jednostce pływającej lub czynnika ludzkiego wywołanego stresem wynikającym z sytuacji zagrożenia) skutkuje brakiem możliwości bezpośredniego prowadzenia komunikacji przez centra koordynacyjne MSPiR z jednostką pływającą potrzebującą pomocy.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych podkreślił, że Służba SAR nie wykorzystuje radiotelefonów zainstalowanych na lądzie do działalności komercyjnej tylko do działań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu, zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego czy innych działań związanych z bezpieczeństwem morskim. Biorąc powyższe pod uwagę powinna być zwolniona z opłat licencyjnych na stacje lądowe oraz powinny one umożliwiać komunikację na wszystkich kanałach pasma morskiego.

(akta kontroli str. 36-74, 117-200, 503-506, 2851-2853, 2882-2934, 3063-3120, 3172,-3173, 3239-3240, 3275)

1.3 Wypełnianie zadań w zakresie minimalnego wyposażenia BSR i statków SAR określone w „Regulaminie pogotowia służby SAR” przez jednostki MSPiR

Zakres minimalnego wyposażenia i zapasów na statkach SAR określono w §§ 35, 36, 56 i 57 Regulaminu Pogotowia SAR oraz w załączniku nr 4 i 5 do tego Regulaminu.

Wielkość zapasów na statkach SAR koniecznych do zapewnienia ich autonomiczności wskazano w załączniku nr 1 do Planu SAR.

Zakres minimalnego wyposażenia BSR określono w § 53 oraz Załączniku nr 4 i 6 Regulaminu Pogotowia SAR.

³³ Dz.U. z 2021 r. poz. 576.

³⁴ Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – pismo z dnia 27 marca 2020 r.

Analiza wyłączeń wykazała, że w przypadku, kiedy jednostka w wyniku prowadzenia akcji utraciła minimalny poziom wyposażenia określony w wyżej wymienionych przepisach, była wyłączana z gotowości na czas odtworzenia zdolności do prowadzenia akcji ratowniczej m.in. przez uzupełnienie paliwa lub zużytego w trakcie akcji wyposażenia.

W toku kontroli nie stwierdzono przypadków, w których powodem wyłączenia jednostki w czasie trwania akcji SAR było jej niewystarczające wyposażenie.

W okresie objętym kontrolą służby MSPiR przeprowadziły 18 kontroli gotowości statków i BSR w 2018 r., 21 w 2019 r., 21 w 2020 r. i jedną w 2021 r. W tym samym okresie przeprowadzono trzy kontrole zewnętrzne w 2018 r.³⁵, dwie w 2019 r.³⁶, trzy w 2020 r.³⁷.

Dyrektor wyjaśnił, że kontrole sprzętu i wyposażenia jednostek SAR przeprowadzone są w trakcie każdej kontroli pogotowia. Podczas kontroli sprawdzane jest wrywkowo działanie sprzętu, urządzeń statkowych, ich stan oraz ilość. Najczęściej sprawdzany jest sprzęt ratunkowy (np. kombinezony, koła ratunkowe, pirotechnika), wyposażenie ratownicze (pompy, liny, hole, agregaty itp.), urządzenia radiowe i nawigacyjne, sprawność działania napędu i sterowania. Ewentualne uwagi dotyczące zauważonych usterek bądź niedociągnięć odnotowywane są w protokołach kontroli pogotowia. Nie prowadzono kontroli wyposażenia jednostek wyłącznie pod kątem spełnienia wymogu minimalnego wyposażenia. Zapis § 67 pkt. 2 Regulaminu Pogotowia SAR stanowi, że kontrole mogą obejmować sprawdzenie zgodności wyposażenia z obowiązującymi normami określonymi w przepisach odrębnych, ale nie określa, że przez taką kontrolę rozumie się kontrolę wyposażenia jednostek pod kątem spełnienia wymogu minimalnego wyposażenia, tj. praktycznie wykonania inwentaryzacji wyposażenia statku. Ze względów praktycznych - ilość sprzętu, godziny pracy załogi i osób kontrolujących - kontrola taka byłaby zbyt uciążliwa i czasochłonna, trudna do przeprowadzenia w trakcie pełnienia pogotowia. Wydaje się, że kontrola działania oraz wrywkowa jakości i ilości sprzętu i wyposażenia w trakcie kontroli pogotowia jest wystarczająca.

(akta kontroli str. 36-74, 117- 442, 1079-1231, 1244-1256, 1280-1480, 2851-2853, 3035, 3275)

1.4 Dysponowanie przez służbę SAR zasobami wymaganymi dla terminowej realizacji zadań z zakresu poszukiwania i ratowania życia na całym polskim obszarze odpowiedzialności SRR oraz zwalczania zanieczyszczeń morza na całych obszarach morskich RP

Służba SAR posiada teoretyczną zdolność osiągnięcia najdalszych granic polskiego obszaru SRR w czasie 2-3 godzin od wyjścia statków ratowniczych z portów stacjonowania (reżim gotowości do wyjścia z portu dla statków SAR wynosi 15 min³⁸).

³⁵ Urząd Morski w Słupsku – „Orkan”, „Szkwał”, BSR Kołobrzeg.

³⁶ Urząd Morski w Słupsku – „Szkwał”, BSR Ustka, BSR Kołobrzeg.

³⁷ Urząd Morski w Słupsku – „Szkwał”, BSR Ustka, BSR Kołobrzeg.

³⁸ Zgodnie z Planem SAR.

Przepisy krajowe i konwencje międzynarodowe (w szczególności Konwencja SAR³⁹) nie określają wprost maksymalnego czasu, w jakim jednostki ratownicze SAR powinny osiągnąć skrajnie oddalone granice obszaru SRR. W tomie I, rozdział 5.4 „Zasoby” zawarto zalecenia dotyczące czynników do rozważenia w ramach zarządzania zasobami SAR w celu osiągnięcia przyjętych w danym kraju wytycznych w zakresie zapewniania poszukiwania i ratowania życia na morzu.

W zakresie określenia maksymalnego czasu dotarcia jednostek SAR w rejon zagrożenia życia na morzu (z uwzględnieniem klasy lodowej, ograniczeń związanych z głębokością wód itp.) Dyrektor wyjaśnił, że MSPiR nie przyjęła parametru operacyjnego, który określałby maksymalny czas dotarcia w rejon zdarzenia. Podczas prowadzenia akcji ratowania życia ludzkiego na morzu, w szczególności na morzu zimnym, jakim jest Bałtyk, istotą jest jak najszybsze dotarcie do poszkodowanych, które z kolei jest uzależnione od panujących warunków hydrometeorologicznych. Zapewnienie przez kapitana, podczas żeglugi, bezpieczeństwa statku i znajdujących się na nim osób jest wymogiem ustawowym (Ustawa Kodeks morski⁴⁰, Dział II-obowiązki kapitana). To kapitan dowodzący statkiem ratowniczym określa, po wyjściu z portu, ETA (Estimated Time of Arrival) biorąc pod uwagę rzeczywiste warunki hydro-meteorologiczne. Jedynym parametrem, który jest obowiązujący, w Służbie SAR, jest reżim gotowości, czyli maksymalny czas w jakim jednostka SAR musi odcumować po odebraniu alertu (§ 5 Regulaminu Pogotowia SAR). Czas ten jest wskazany w Regulaminie Pogotowia SAR (§ 34 Regulaminu Pogotowia SAR) i dla statków SAR wynosi 15 minut. Dyrektor zaznaczył, że Instytucje oceniające sposób prowadzenia akcji SAR przez Służbę SAR takie jak Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich⁴¹ czy Izby Morskie nie miały, dotychczas, zastrzeżeń co do czasu dotarcia jednostek Służby SAR do miejsca zdarzenia.

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do Planu SAR w razie zaistnienia takiej potrzeby SMC ma możliwość użycia środków należących min. Marynarki Wojennej w tym śmigłowce bazujące w Gdyni i Darłowie oraz należący do Straży Granicznej samolot wielozadaniowy, stacjonujący w Cewicach, wyposażony w tratwy ratownicze oraz system detekcji rozbitków. Ponadto SMC posiada uprawnienia rekirowania jednostek pływających znajdujących się w pobliżu prowadzenia akcji SAR w celu ich włączenia do prowadzonej akcji poszukiwawczo-ratowniczej.

MSPiR dysponuje dwoma statkami do zwalczania zanieczyszczeń – statkiem wielozadaniowym Kapitan Poinc, stacjonujący w Gdyni oraz statek Czesław II⁴² stacjonujący w Świnoujściu. Ponadto do dyspozycji SMC w przypadku prowadzenia akcji przeciwozlewowych pozostają środki ujęte w załączniku H do Krajowego Planu. Są nimi m.in. jednostki pływające należące do Straży Granicznej, Petrobaltic oraz samoloty i śmigłowce należące do: Urzędu Morskiego, Marynarki Wojennej i Straży Granicznej. Ponadto w załączniku H wymieniono urządzenia specjalistyczne do zbierania i neutralizacji rozlewów, będące na stanie MSPiR takie jak zapory przeciwozlewowe, pompy, zbieracze olejowe, pojazdy, łodzie ratownicze i inne.

Stan bezpieczeństwa w zakresie ochrony środowiska rozumiany jest jako powierzchnia obszaru reagowania jednostek do zwalczania zanieczyszczeń w ciągu ośmiu godzin od chwili otrzymania zgłoszenia. Jest on równoważny ze skutecznym

³⁹ Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 roku.

⁴⁰ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175 ze zm.).

⁴¹ Dalej: „PKBWM”.

⁴² Statek może prowadzić akcje do siły wiatru 6° B.

zasięgiem operacyjnym obejmującym dwu godzinne pogotowie oraz podróż z maksymalną prędkością eksploatacyjną przez okres sześciu godzin. Obszar nieobjęty zasięgiem reagowania MSPiR wynosił 12227 km², co stanowi 41,37% powierzchni obszaru odpowiedzialności.⁴³

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że od czasu ostatniej kontroli NIK w 2019r.⁴⁴ zasoby sprzętowe MSPiR zostały zwiększone o:

- a. Ciężką pełnomorską zaporę przeciwolejewą „Desmi Ro-Boom 1100” o długości 300 mb wraz z osprzętem (zestaw holowniczy, agregat hydrauliczny z wbudowanym wentylatorem do pompowania zapory, bęben stalowy do przechowywania zapory z napędem hydraulicznym, pokrowiec na zaporę) - zapora znajduje się w magazynie sprzętu w Świnoujściu,
- b. Zbieracz olejowy „Desmi DBD13-4 ULW” wraz z osprzętem (agregat hydrauliczny do napędu głowicy zbieracza, zestaw przewodów ssąco-tłoczących do transferu zebranych zanieczyszczeń) - zbieracz znajduje się w magazynie sprzętu w Świnoujściu,
- c. Zbiornik pływający Desmi o poj. 25m³ do czasowego magazynowania wód zaolejonych - zbiornik znajduje się w magazynie sprzętu w Świnoujściu,
- d. Lekką zaporę przeciwolejewą „Harbo T-fence 25” przeznaczoną do prowadzenia akcji wewnątrz portu o łącznej długości 100 mb - zapora znajduje się na wyposażeniu wielozadaniowego statku ratowniczego „Kapitan Poinc” stacjonującego w porcie w Gdyni⁴⁵,
- e. Aluminiową łódź roboczą Alunautic o długości kadłuba 8,0 m, wyposażoną w urządzenie do zbierania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni wody - łódź ta ma docelowo trafić na wyposażenie wielozadaniowego statku ratowniczego „Kapitan Poinc” stacjonującego w porcie w Gdyni, jednak aby było to możliwe konieczna jest przebudowa łóży w jakie obecnie wyposażony jest statek, co będzie miało miejsce w trakcie najbliższego remontu klasowego zaplanowanego na przełomie III i IV kwartału 2021 r.

W toku kontroli stwierdzono, że wymieniony w zał. H do Krajowego Planu, statek Zodiak, należący do Urzędu Morskiego w Gdyni został przekazany w użytkowanie innemu podmiotowi, co powoduje, że jest on niedostępny jako zasób do prowadzenia akcji przez MSPiR.

Ponadto ustalono, że nowo wybudowane statki⁴⁶ Zodiak II i Planeta I będące w dyspozycji urzędów morskich w Gdyni i w Szczecinie nie zostały włączone ani do Planu SAR ani do Krajowego Planu.

⁴³ Na potrzeby analizy przyjęto powierzchnię polskich obszarów morskich z wyłączeniem części morskich wód wewnętrznych obejmujących akweny wód osłoniętych Zalewu Wiślanego oraz Zalewu Szczecińskiego wraz z torem wodnym na trasie Świnoujście – Szczecin.

⁴⁴ W 2019 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w MSPiR kontrolę P/19/068 „Przeciwdziałanie zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Morza Bałtyckiego.”

⁴⁵ Sprzęt ten trafił na wyposażenie po 20.04.2020r. i nie znajduje się w wykazie dostępnym w zał. H.

⁴⁶ Zodiak II to największa spośród eksploatowanych dotychczas przez urzędy morskie jednostek. Będzie on pełnić funkcję łodołamacza, służyć do wystawiania oznakowania nawigacyjnego, holowania statków, prowadzenia prac hydrograficznych i zwalczania rozlewów olejowych. Posiada również funkcje ratownicze i przeciwpożarowe. Zastąpi wysłużony, prawie 40 letni statek „Zodiak”. Zodiak II został zbudowany w ramach prowadzonego przez Urząd Morski w Szczecinie projektu „Nostri Maris – budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających”. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności, w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014 – 2020. Wartość kontraktu na budowę dwóch jednostek wielozadaniowych to 213 mln 650 tys. złotych. Drugą, bliźniaczą jednostkę, budowaną w ramach projektu – Planeta I będzie eksploatował Urząd Morski w Szczecinie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wyjaśnił⁴⁷ m.in., że wejście statku Zodiak II do służby w Urzędzie Morskim w Gdyni wymagało realizacji szeregu zagadnień związanych z jego obsadzeniem, minimum dwiema załogami posiadającymi wymagane kwalifikacje zawodowe zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich⁴⁸, opracowaniem procedur i rozkładów okrętowych przygotowujących załogi do realizowania nowych zadań. Utrudnieniem w sprawnym przygotowywaniu załóg statku do wykonywania tych zadań była sytuacja wynikająca z występowania zagrożenia związanego z Covid-19, która niestety pomimo podjęcia szeregu działań profilaktycznych nie ominęła również członków załóg statku Zodiak II i praktycznie w okresie jesiennym 2020 roku wyłączyła statek z możliwości przeprowadzenia szkoleń. Okoliczności te opóźniły przygotowanie i wyszkolenie załóg statku do wykonywania dodatkowych zadań, co przełożyło się ostatecznie na jego oficjalne zgłoszenie do Planu SAR. Nie określono gotowości statku do podjęcia działań, ponieważ zarówno statek Zodiak II jak i pozostałe jednostki pływające Urzędu Morskiego w Gdyni nie są kwalifikowane jako statki służby państwowej. Ich załogi wykonują pracę w systemie równoważnym czasu pracy, który nie może przekraczać 12 godzin na dobę i średnio 40 godzin na tydzień, co uniemożliwia utrzymywanie określonego reżimu gotowości statku do podjęcia wymaganych działań przez całą dobę.

W dniu 5 lipca 2021 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni zwrócił się do MSPiR z wnioskiem o uwzględnienie statku wielozadaniowego Zodiak II w wykazie sił i środków wydzielanych przez Urząd Morski w Gdyni do współdziałania z MSPiR w ramach akcji SAR w reżimie gotowości 2 godzin przy 12 godzinnym pogotowiu.

Jednocześnie Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni poinformował, że statek s/v Zodiak nie znajduje się już na wyposażeniu Urzędu.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wyjaśnił⁴⁹ m.in., że planowane jest wydzielenie jednostki wielozadaniowej Planeta I do wspomagania służby SAR. Obecnie jednostka jest w pełni gotowa i wyposażona do podjęcia akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń. Przyczyny opóźnienia wydzielenia jednostki do współdziałania w ramach Planu SAR to między innymi trudności zatrudnienia obsad załogowych (co najmniej dwie załogi) posiadające kwalifikacje zawodowe zgodnie z przepisami rozporządzenia o kwalifikacjach członków załóg statków morskich.⁵⁰ Utrudnieniem była także sytuacja związana z występowaniem Covid-19. Dla jednostki Planeta I nie wdrożono jeszcze reżimu gotowości zgodnego z Planem SAR, został jednak przygotowany: plan reżimu gotowości (gotowy do zastosowania na jednostce), miejsce bazowania i określone zostało wyposażenie techniczne dla planowanego wspomagania służby SAR (zał. nr 1).

Dyrektor wyjaśnił, że nie podejmował działań w zakresie włączenia ww. statków poprzez korespondencję w tym zakresie z dyrektorami Urzędów Morskich oraz Ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej. Podmioty współdziałające ze Służbą SAR wydzielają siły i środki dedykowane do współdziałania i zgłaszają do Dyrektora Służby SAR prośbę o wpisanie, lub wykreślenie, w Załączniku nr 2 do Planu SAR.

⁴⁷ W piśmie z dnia 14 czerwca 2021 r. stanowiącym odpowiedź na pytania zadane w trybie art. art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

⁴⁸ Dalej: „rozporządzenie o kwalifikacjach członków załóg statków morskich” (Dz. U. z 2018 r. poz. 802).

⁴⁹ W piśmie z dnia 17 czerwca 2021 r. stanowiącym odpowiedź na pytania zadane w trybie art. art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

⁵⁰ Dz. U. z 2018 r. poz. 802.

Dyrektor Służby SAR, po sprawdzeniu czy przekazano wszystkie dane konieczne do wpisania danej jednostki, aktualizuje Załącznik nr 2. Dyrektor Służby SAR nie może aktualizować Załącznika Nr 2, poprzez wpisanie lub wykreślenie zasobu innego podmiotu, bez zgłoszenia przez ten podmiot wniosku o wpisanie lub wykreślenie danego zasobu. Do dnia 26 czerwca 2021 r. nie wpłynęły od Dyrektorów UM do Służby SAR wnioski o wpisanie lub wykreślenie ich zasobów, które mogą być wykorzystane w akcjach SAR zgodnie z Planem SAR.

W 2017 r. w MSPiR opracowano Program Wieloletni (dalej: „Program”) „Wzmocnienie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie zdolności reagowania na zagrożenia życia ludzkiego i środowiska naturalnego na morzu”

W Programie zaprezentowane zostały założenia i planowane rezultaty wraz harmonogramem i wielkością planowanych wydatków w kolejnych latach jego realizacji.

W Programie przewidziano min. budowę wielozadaniowego statku ratowniczego, opracowanie dokumentacji następcy statków klasy SAR 1500, modernizację statków Kapitan Poinc i Czesław II, modernizację urządzeń nawigacyjnych na statkach SAR 1500, zakup łodzi do prowadzenia akcji przeciwozlewowowych i ratowniczych na Zalewie Wiślanym, aluminiowych łodzi ratowniczych dla statków SAR 3000 i Kapitan Poinc, sprzętu do zbierania zanieczyszczeń, doposażenie statków w urządzenia ułatwiające akcje SAR, rozbudowę bazy lokalowej, zakup środków transportu.

Łączna wartość zadań inwestycyjnych ujętych w Programie wynosiła 138 709 tys. zł, z czego 13 115 tys. zł w 2018 r., 23 795 tys. zł w 2019 r., 24 141 tys. zł w 2020 r., 38 336 tys. zł w 2021 r., 19 072 tys. zł w 2022 r. oraz 20 250 tys. zł w 2023 r.

Program nie został zaakceptowany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Zadania inwestycyjne planowane przez MSPiR były corocznie przedstawiane DGM w MGMIŻŚ w roku poprzedzającym dany rok budżetowy.

W 2018 r. zadania inwestycyjne⁵¹ zaplanowano⁵² i wykonano w kwocie 3 311 tys. zł, w 2019 r. 2 620 tys. zł, w 2020 r. zaplanowano 4 150 tys. zł (3 820 tys. zł po zmianach) z czego zrealizowano 3 809,2 tys. zł.

Na 2021 r. nie przygotowano planu inwestycyjnego ze względu na brak przyznania środków inwestycyjnych.

Dyrektor wyjaśnił, że MSPiR dążyła, aby ustanowiono, w skali wieloletniej (2018–2023, następnie 2019–2026), program inwestycyjny w postaci uchwały Rady Ministrów. Takie rozwiązanie gwarantowałoby pewność finansowania jego realizacji. Zapewnienie gwarancji finansowania konieczne jest w szczególności w przypadku inwestycji, które wymagają kilkuletniego okresu realizacji np. wymiana statków ratowniczych typu SAR 1500 (7 jednostek) na serię nowych statków na miarę obecnych i przyszłych czasów. Niestety nie spotkało się to z przychylnym przyjęciem i taki program wieloletni nie został przyjęty przez Rząd. MSPiR ma realizować planowane inwestycje w ramach rokrocznie przyznawanych środków inwestycyjnych. Taki sposób finansowania nie pozwala na planową realizację projektu planu wieloletniego. Rok rocznie przygotowywany jest plan inwestycyjny na następny rok, wybierając z Planu wieloletniego pewne elementy możliwe do zrealizowania w danym roku budżetowym. Po otrzymaniu informacji o wielkości

⁵¹ Finansowane z budżetu państwa w paragrafach 6050 i 6060.

⁵² Plan zmieniano czterokrotnie w ciągu roku. Pierwotnie planowano wydatkowanie 3 215 tys. zł.

przyznanych środków inwestycyjnych w ustawie budżetowej plan inwestycyjny na dany rok jest ponownie korygowany - zazwyczaj poprzez rezygnację z realizacji pewnych elementów planu tak, aby z jednej strony dostosować inwestycje do otrzymanych środków a z drugiej strony wykorzystać te środki w sposób jak najbardziej efektywny.

MSPiR podejmowała działania zmierzające do zwiększenia swoich zdolności operacyjnych w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu poprzez rozbudowę specjalistycznej floty. W wyniku akceptacji wniosku o ujęcie na liście projektów przez MFiPR⁵³ projekt budowy wielozadaniowego statku ratowniczego dla MSPiR został wpisany na listę projektów pozakonkursowych tj. o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju i dotyczącym realizacji zadań publicznych. Na tej podstawie 13 grudnia 2017 r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu POIS.03.02.00-00-0011/17 pn. „Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla MSPiR”. Projektowi przyznano finansowanie w wysokości 280 000 tys. zł. W dniu 8 lutego 2019 r. zawarto umowę z konsorcjum Kamena C.D. Sp. z o.o. na pełnienie funkcji inżyniera kontraktu dla projektu budowy wielozadaniowego statku ratowniczego dla MSPiR, który wykonał pracę do publikacji postępowania przetargowego dnia 5 lipca 2019 r. Wprowadzone zmiany w zapisach specyfikacji i umowy⁵⁴ skutkowały ogłoszeniem drugiego przetargu w dniu 3 stycznia 2020 r., który pod wpływem informacji otrzymanych z MGMIŻŚ zmierzających do przeniesienia Służby SAR do urzędów morskich został unieważniony 17 lutego 2020 r. W wyniku odwołania do KIO⁵⁵ zainteresowanych budową statku, przywrócono bieg postępowania. W dniu 11 maja 2020 r. MGMIŻŚ pismem DGM.WWIPE.4.082.2.13.2020.PG do MFiPR poinformował o podjęciu decyzji o rezygnacji z dalszej realizacji projektu budowy wielozadaniowego statku ratowniczego dla MSPiR. W odpowiedzi z 13 marca 2020 r. MFiPR pismem DPI-VIII.31114.121.2020 poinformowało, iż IZ⁵⁶ nie widzi podstaw do dalszego procedowania wniosków o uruchomienie rezerwy celowej w konsekwencji rezygnacji MGMIŻŚ z realizacji projektu. W tym samym czasie CUPT⁵⁷ powiadomiony pismami MGMIŻŚ i MFiPR uruchomił procedurę rozwiązania umowy z MSPiR o dofinansowanie projektu budowy wielozadaniowego statku ratowniczego, o czym powiadomił MSPiR w dniu 26 maja 2020 r. Dnia 21 maja 2020 r. Dyrektor Generalny MGMIŻŚ pismem BBF.WP.1.3111.5.1.2020.RL8 zwrócił się do MF z prośbą o anulowanie decyzji MRiF nr 360 z dnia 22 listopada 2017 r. o zapewnienie finansowania projektu pn. „Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa”. Biorąc pod uwagę powyższe decyzje MGMIŻŚ i korespondencję z MFiPR, oraz wszczęcie na ich wniosek przez CUPT procedury rozwiązania umowy na dofinansowanie projektu budowy statku ratowniczego dla Służby SAR, działając jako Zamawiający w postępowaniu zamówienia publicznego na podstawie art. 93 ust.1a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁵⁸ – dyrektor MSPiR unieważnił niniejsze postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego. Oferent złożył do KIO odwołanie od powyższej decyzji, gdyż przed terminem unieważnienia postępowania, wpłynęła oferta na projekt i budowę statku. KIO swoim orzeczeniem nie przywróciła biegu postępowania i zostało ono ostatecznie unieważnione. MSPiR 31 maja 2020 r.

⁵³ Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

⁵⁴ Na skutek prowadzenia w ramach postępowania dialogu technicznego z potencjalnymi wykonawcami.

⁵⁵ Krajowa Izba Odwoławcza.

⁵⁶ Instytucja Zarządzająca.

⁵⁷ Centrum Unijnych Projektów Transportowych, dalej: „CUPT”.

⁵⁸ Dz.U. z 2004 r. nr 19 poz. 177 ze zm.

odstąpiła od umowy na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu i przystąpiła do inwentaryzacji wykonanej pracy w ramach realizacji projektu budowy wielozadaniowego statku ratowniczego.

Na realizację ww. projektu wydatkowano w latach 2018 – 2020 łącznie 1 204,2 tys. zł, z czego 32,8 tys. zł⁵⁹ w 2018 r., 697,2 tys. zł w 2019 r. i 474,2 tys. zł.⁶⁰

W roku 2018 łączny czas wyłączeń z gotowości jednostek pływających⁶¹ z przyczyn technicznych wyniósł 8102 godziny i 29 minut, w 2019 r. 6159 godzin i 26 minut, w 2020 r. 4044 godziny i 5 minut.

W okresie objętym kontrolą koszty remontów jednostek pływających wyniosły: 2 102,1 tys. zł w 2018 r., 2 188,1 tys. zł w 2019 r., 1 848,5 w 2020 r.

Koszty remontów statków klasy SAR 1500 systematycznie rosły z 540,7 tys. zł w 2018 r., 659,7 tys. zł w 2019 r. do 766,5 tys. zł w 2020 r., natomiast czasy wyłączeń z gotowości kształtowały się następująco: 2621 godzin i 7 min w 2018 r., 3499 godzin i 9 minut w 2019 r. i 2767 godzin i 45 minuty w 2020 r.

Analiza akcji ratowniczych wykazała, że statki SAR 1500 w okresie objętym kontrolą były 346 razy wykorzystywane w akcjach SAR, w tym 104 razy w 2018 r., 94 w 2019 r., 99 w 2020 r. i 49 razy w pierwszym półroczu 2021 r.

Koszty remontów i czasy wyłączeń statku Kapitan Poinc wynosiły 300,1 tys. zł i 1165,5 godziny w 2018 r., 151,0 tys. zł i 120 godzin w 2019 r. oraz 238,1 tys. zł i 299,25 godziny w 2020 r.

Koszty remontów i czasy wyłączeń statku Czesław II wynosiły 219,5 tys. zł i 1243 godziny w 2018 r., 58,7 tys. zł i 123,5 godziny w 2019 r. oraz 30,0 tys. zł w 2020 r.⁶².

W toku kontroli ustalono, że dla łodzi i statków ratowniczych terminy ważności świadectw klas kończą się odpowiednio:

- łódź ratownicza R1 – 8 lipca 2021 r.,
- łódź ratownicza R2 – 6 lipca 2021 r.,
- łódź robocza rozlewowa ŁM-PRO – 21 maja 2021 r. (przedłużenie),
- łódź robocza rozlewowa – Leszek – brak danych,
- statek SAR 1500 – Monsun – 22 września 2021 r.,
- statek SAR 1500 – Wiatr – 24 września 2021 r.,
- statek SAR 3000 – ORKAN – 15 marca 2021 r. (przedłużenie o trzy miesiące),
- statek SAR 3000 – PASAT – 27 czerwca 2021 r.,
- statek wielozadaniowy – Kapitan Poinc – 13 lipca 2021 r. ,
- łodzie ratownicze GEMINI – R 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28 – 8 czerwca 2021 r.

Dyrektor wyjaśnił, że w odniesieniu dla tych jednostek, którym zbliża się termin ważności dokumentów wykonujemy dodatkowe prace serwisowe, jeżeli są wymagane i wnioskujemy o przedłużenie ich o kolejne trzy miesiące jak stanowią to przepisy nadzoru klasyfikacyjnego. Podstawę pełnienia pogotowia ratowniczego dla BSR-ów stanowią nowe zakupione w 2017 r. łodzie ratownicze typu SPORTIS 6,5

⁵⁹ Działania promocyjne.

⁶⁰ W latach 2019 i 2020 wydatki stanowiły wynagrodzenie inżyniera kontraktu z wyłączeniem kwoty 4,3 tys. zł przeznaczonej na działania promocyjne.

⁶¹ Analizą objęto statki i łódź ratowniczą R-30.

⁶² W 2020 r. według przedłożonej w trakcie kontroli dokumentacji nie odnotowano wyłączeń statku z gotowości.

m. Łodzi ratownicze typu Gemini eksploatowane od 2005 r. stanowią rezerwę w BSR-ach dla utrzymania ciągłości pogotowia, z uwagi na ich stan zużycia. W czasie prowadzonych w tym roku przeglądów klasowych PRS dla typu GEMINI w odniesieniu do łodzi R 25 i R 26 PRS⁶³ wydał zalecenia techniczne do wykonania, co spowodowało ich wyłączenie i skierowanie do serwisu celem określenia kosztu napraw i podjęcia decyzji, co do dalszej eksploatacji.

Zamieszczony w Biuletynie Zamówień Publicznych w dniu 15 marca 2021 r. nr 2021/BZP 00017853/01/P „Plan postępowań o udzielenie zamówień na rok” przewiduje w poz. 2.3.1 remonty dwóch statków ratowniczych typu SAR 3000 dla II odnowienia klasy (m/s ORKAN, m/s PASAT). Inspektorzy Działu Technicznego prowadzący nadzór nad eksploatacją tych statków przesłali wymagane dokumenty 19 stycznia 2021 r. (wniosek, specyfikację, projekt umowy i wyliczenie kosztów) do kancelarii prawnej obsługującej MSPiR wg procedur jak stanowią Zarządzenia Dyrektora nr 7, nr 8 i nr 9 z marca 2004 r. w sprawie zasad postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych. Dopiero 7 maja 2021 r. pojawiło się ogłoszenie o przetargu na remont tych statków, które 19 maja 2021 r. zostało na wniosek kancelarii unieważnione. Ponowne ogłoszenie o remoncie tych statków opublikowano na portalu zamówień publicznych 16 czerwca 2021 r. z terminem składania ofert do 19 lipca 2021 r. Powyższe opóźnienie wymusza na Służbie SAR wnioskowanie o kolejne inspekcje dla przedłużenia świadectw klasy najpierw dla m/s ORKAN i na m/s PASAT. W związku z przeciągającymi się postępowaniami o udzielenie zamówień na wykonanie ww. remontów klasowych na chwilę obecną niemożliwe jest precyzyjne określenie terminu ich rozpoczęcia.

Dyrektor wyjaśnił, że w związku z ogłoszonym w czerwcu 2020 r. projektem zmiany w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim⁶⁴, polegającym na włączeniu Służby SAR do Urzędu Morskiego w Gdyni, zaczęli odchodzić specjaliści MSPiR. Między innymi zrezygnowała dotychczasowa kierownik Działu Zamówień, która samodzielnie i terminowo do tej pory prowadziła postępowania na remonty klasowe statków. Od września 2020 r. obowiązki Działu Zamówień Publicznych na podstawie zawartej umowy przejęła kancelaria prawna⁶⁵. Od lutego 2021. została dodatkowo zatrudniona na umowę o pracę specjalistka na etacie w Dziale Zamówień Publicznych, która według wyjaśnień Dyrektora, jest pracownikiem prowadzącym kancelarię.

Koszty prowadzenia zamówień publicznych w MSPiR⁶⁶ w latach 2018–2020 wynosiły: 207,9 tys. zł w 2018 r., 175,8 tys. zł w 2019 r., 242,2 tys. zł w 2020 r. i 179,6 tys. zł do dnia 30 czerwca 2021 r.⁶⁷

Dyrektor w złożonych wyjaśnieniach wskazał m. in. na następujące czynniki wynikające z ograniczeń formalnych, technicznych, proceduralnych, które jego zdaniem mają znaczący wpływ na funkcjonowanie MSPiR i prowadzenie akcji SAR:

- zmienne koncepcje struktury organizacyjnej i prawnej MSPiR (2018 r. - projekt likwidacji MSPiR, państwowej jednostki budżetowej, w Agencję Ratownictwa Morskiego - projekt zarzucono; 2020 r. - projekt likwidacji MSPiR jako samodzielnej

⁶³ Polski Rejestr Statków.

⁶⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 680 ze zm., dalej: „ustawa o bezpieczeństwie morskim”.

⁶⁵ Umowa obowiązywała od 27 sierpnia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. W dniu 31 grudnia 2020 r. Dyrektor zawarł kolejną umowę z tą samą kancelarią na okres od 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2021 r.

⁶⁶ Koszty osobowe pracowników Działu Zamówień Publicznych MSPiR oraz wynikające z umowy z kancelarią prawną.

⁶⁷ Prawidłowość udzielania zamówień publicznych przez MSPiR i zasady współpracy z podmiotami zewnętrznymi nie były przedmiotem niniejszej kontroli NIK.

jednostki budżetowej i przeniesienia zadań Służby SAR do Urzędów Morskich - projekt zarzucono pod koniec roku tuż przed terminem wprowadzenia w życia (1 stycznia 2021 r.); 2021 r. - powrót do projektu stworzenia Agencji Ratownictwa Morskiego w miejsce MSPiR) i związane z nimi niepewność zatrudnienia wśród pracowników, trudności z pozyskiwaniem specjalistów wynikająca z niskich zarobków i braku pewności zatrudnienia, jak również ograniczenie działań inwestycyjnych lub ich całkowite wstrzymanie,

- dwojaki sposób zatrudniania pracowników. Członkowie załogi statków ratowniczych są zatrudniani na podstawie ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu⁶⁸, a pracownicy lądowi (w tym ratownicy BSR i inspektorzy MRCK) na podstawie ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks Pracy⁶⁹. System pracy wynikający z przepisów KP czy ustawy o pracy na morzu, w szczególności przepisy dotyczące czasu pracy (nadgodziny tylko w przypadku prowadzenia działań ratowniczych) powoduje problemy w planowaniu i realizacji szkoleń i ćwiczeń,

- zgodnie z interpretacją Komendy Głównej⁷⁰ PSP i MSWiA Państwowa Straż Pożarna nie działa na wodach morskich w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej⁷¹. Operacyjnie Służba SAR jest wspierana w działaniach ratowniczych w strefie brzegowej czy na morskich wodach wewnętrznych przez lokalne jednostki PSP jednakże nie jest to zgodne ze stanowiskiem KG PSP. Taka sytuacja powoduje, że z jednej strony mamy dużą trudność w prowadzeniu wspólnych szkoleń i ćwiczeń, czyli przygotowania funkcjonariuszy PSP do współdziałania w akcjach SAR,

- ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym⁷² w żadnym artykule nie zezwala na użycie zespołu PRM na obszarach morskich poprzez „zaokrętowanie” na pokład statku ratowniczego i dostarczenie na pokład statku, na którym znajduje się osoba wymagająca pomocy medycznej,

- ustawa dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych⁷³, *de facto*, zlikwidowała WOPR jako organizację ogólnopolską w i jej miejsce wprowadziła podmioty uprawnione do działań ratowniczych na obszarach wodnych. Ustawa określa minimalne wymagania dla podmiotów uprawnionych, ale w żaden sposób nie określa w jaki sposób ma być realizowane zapewnienie bezpieczeństwa na wodach morskich (na obszarze do 1 Mm od brzegu o jakim mówi ustawa). Na plażach nadmorskich kąpieliska strzeżone wyznaczają gminy nadmorskie określając, przykładowo, okres sezonu od 28 czerwca do 31 sierpnia oraz czas pracy ratowników od 08:00 do 15:00. Taki system powoduje znaczne zaangażowanie sił i środków Służby SAR w okresie przed i po sezonie „gminnym” jak również w czasie od 15:00 do 08:00. Siły i środki MSPiR są adekwatne do ratownictwa morskiego nie plażowego - niemożliwym jest prowadzenie działań ratowniczych przez nasze statki na wodach przy plaży ze względu na głębokości. Także angażowanie sił Służby SAR do poszukiwania i wyławiania różnego typu „zabawek” pływających, które na skutek działania wiatru czy fali zdryfowało na kilkaset metrów od plaży, jest zastępowaniem obowiązków

⁶⁸ Dz.U. z 2020 r. poz. 1353, dalej: „ustawa o pracy na morzu”.

⁶⁹ Dz.U. z 2020 r. poz. 1320 ze zm., dalej: „KP”.

⁷⁰ Dalej: „KG”.

⁷¹ Dz.U. z 2020 r. poz. 2135 ze zm. - tekst jednolity.

⁷² Dz.U. z 2020 r. poz. 882 ze zm. - tekst jednolity.

⁷³ Dz. U. z 2018 r. poz. 350.1482 - tekst jednolity.

gmin przez działanie MSPiR. W przypadku zgłoszenia o osobach tonących czas, konieczny na uruchomienie i dotarcie sił Służby SAR (od kilkunastu do kilkudziesięciu minut) nie gwarantuje uratowania tonących - nie jesteśmy na plażach, a w miejscach bazowania.

Dyrektor wyjaśnił, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odpowiedzialny za funkcjonowanie MSPiR był informowany o wszystkich poważnych problemach Służby SAR.

Dyrektor reasumując ocenę możliwości operacyjnych posiadanych zasobów wyjaśnił, że do czasu akceptacji i powrotu do koncepcji budowy wielozadaniowego statku ratowniczego dla MSPiR, należałoby przystąpić do modernizacji m/s KAPITAN POINC, który pomimo swoich 25 lat jest nie do zastąpienia przez nowe statki wielozadaniowe Zodiak II i Planeta I. Równolegle należy rozpocząć działania przygotowawcze do wyboru następcy kluczowych dla systemu pogotowia ratowniczego statków typu SAR 1500, by w perspektywie końca trzeciej dekady ich eksploatacji stopniowo wycofać je z gotowości. Służba występowała do MGMIŻŚ z propozycjami planów wieloletnich dla osiągnięcia wzmocnienia możliwości reagowania poprzez inwestycje w nowe jednostki, jak również ujęcia potrzeb w programach operacyjnych przy wykorzystaniu środków unijnych.

(akta kontroli str. 8-10, 507-841, 1069-1204, 1232 – 1234, 2849-2853, 2935 – 3238, 3241, 3266-3268, 3272-3280)

1.5 Zapewnienie w MSPiR prowadzenia szkoleń i ćwiczeń odpowiednich dla przygotowania personelu do zadań przyjmowania zawiadomień o zagrożeniach, a także utrzymywania gotowości sił i środków do ratownictwa życia, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego zgodnie z wymogami „Planu SAR” i „Krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego”

Zgodnie z zapisami części VI Planu SAR „Szkolenie personelu służby SAR” w Służbie SAR powinien być sporządzany „Roczny program szkolenia specjalistycznego”, zawierający szczegółową tematykę szkoleń, ćwiczeń i treningów. W załączniku G „Szkolenia i ćwiczenia” Krajowego Planu określono wytyczne do organizowania treningów i ćwiczeń personelu angażowanego w akcjach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń.

Zarządzeniem Dyrektora MSPiR nr 20⁷⁴ wprowadzono w MSPiR „System szkolenia specjalistycznego pracowników Pionu Operacyjnego MSPiR”, zgodnie z którym powinny być sporządzane roczne plany szkoleń wewnętrznych. Zarządzeniem Dyrektora MSPiR nr 10⁷⁵ uchylono Zarządzenie nr 20 oraz wprowadzono Kwartalne Plany Szkolenia Doskonającego.

W MSPiR, w okresie objętym kontrolą, nie sporządzano Rocznych programów i planów szkolenia specjalistycznego.

(akta kontroli str. 201-442, 1652-2115, 2165-2230, 2251-2258, 2453-2462)

⁷⁴ Zarządzenie nr 20 z dnia 22 grudnia 2004 r. Dyrektora MSPiR w sprawie wprowadzenia systemu szkolenia specjalistycznego pracowników Pionu Operacyjnego MSPiR.

⁷⁵ Z dnia 31 marca 2021 r. w sprawie zasad szkolenia doskonającego załóg pływających i ratowników brzegowych stacji ratowniczych MSPiR.

W latach 2018-2021 r. (do 31 maja) przeprowadzono następujące szkolenia, o których mowa w części VI Planu SAR:

- a. ćwiczenia z użyciem sił i środków⁷⁶ – były to ćwiczenia własne⁷⁷ (prowadzone przez kapitanów i kierowników BSR w zależności od realnych możliwości i czasu pracy) organizowane dla:
 - załogi statków: „Wiatr”, „Bryza”, „Huragan”, „Orkan”, „Tajfun”, „Szkwał”, „Sztorm”, „Cyklon”, „Pasat”, „Monsun”, „Kapitan Poinc” (gdzie krotność⁷⁸ wynosiła: od ośmiu do 37 w 2018 r., od dziewięciu do 46 w 2019 r., od dwóch do 25 w 2020 r., od trzech do 18 w 2021 r.),
 - załogi BSR-ów: Sztutowo, Świbno, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwnów (gdzie krotność⁷⁹ wynosiła: od dwóch do 14 w 2018 r., od czterech do 21 w 2019 r., od czterech do 25 w 2020 r., od dwóch do ośmiu w 2021 r.),
- b. w ramach współdziałania krajowego i międzynarodowego przeprowadzono 11 ćwiczeń z użyciem sił i środków (cztery w 2018 r., cztery w 2019 r. oraz trzy w 2021 r.) oraz 12 ćwiczeń operacyjnych⁸⁰ (cztery w 2018 r., pięć w 2019 r., dwa w 2020 r. oraz jedno w 2021 r., jedno ćwiczenie w 2020 r. i 2021 r. zostało odwołane z powodu pandemii),
- c. nie prowadzono ćwiczeń aplikacyjnych⁸¹ oraz sztabowych⁸², o których mowa w punkcie 2.1.1. oraz 2.1.2 części VI Planu SAR.

⁷⁶ Zgodnie z Planem SAR - ćwiczenia te polegają na sprawdzeniu gotowości sił i środków do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych na morzu. Liczba i rodzaj zaangażowanych do ćwiczeń jednostek i personelu powinny być adekwatne do założonego scenariusza. W najprostszej formie w ćwiczeniach bierze udział jedna jednostka (raz w miesiącu), a w najbardziej zaawansowanej formie biorą w nich udział siły i środki współdziałających jednostek organizacyjnych. Ćwiczenia tego typu mogą być łączone z ćwiczeniami sztabowymi lub operacyjnymi. Czas ćwiczeń nie powinien przekraczać 8 godzin.

⁷⁷ Z wyjaśnienia wynika, że ćwiczenia własne załóg statków i ratowników BSR są to proste ćwiczenia z użyciem sił. Wpływ na częstotliwość mogą mieć takie czynniki jak ilość przeprowadzonych akcji, konieczność wykonania napraw i konserwacji, czy inne działania eksploatacyjne, przeprowadzone alarmy i szkolenia konwencyjne, czy wewnętrzne medyczne. Obejmują one przeważnie działania jednej jednostki, chociaż po uzgodnieniu przez kapitanów lub kierowników BSR mogą obejmować jednostki organizacyjne mieszczące się w jednej bazie. Ćwiczenia obejmują takie zagadnienia jak: planowanie i prowadzenie poszukiwań, podejmowanie rozbitków z wody, obsługa sprzętu awaryjnego (holowniczy, pompy ratownicze), przygotowanie poszkodowanego do transportu, opieka nad chorym w trakcie transportu, przekazanie poszkodowanego na inną jednostkę lub na ląd, współdziałanie ze śmigłowcem.

⁷⁸ Odnosząca się do ogółu 11 statków.

⁷⁹ Odnosząca się do ogółu 8 BSR-ów.

⁸⁰ Zgodnie z Planem SAR - jest to najbardziej kompleksowa forma ćwiczeń obejmująca szereg aspektów symulowanej akcji. Udział w nich powinny brać siły i środki wszystkich jednostek organizacyjnych współdziałających w takim zakresie, w jakim miałyby to miejsce w przypadku faktycznie prowadzonych działań. W ćwiczeniach takich mogą brać udział także jednostki ratownicze innych państw. Czas ćwiczeń to 1-2 dni, a częstotliwość, ze względu na ich skalę, wynosi nie częściej niż raz na dwa lata.

⁸¹ Zgodnie z Planem SAR - ćwiczenia aplikacyjne polegają na sprawdzeniu: procedur alarmowania i przywoływania jednostek oraz osób wchodzących w skład sztabu koordynowania akcji; funkcjonowania systemów łączności, umiejętności właściwego formułowania i przekazywania zadań. Ćwiczenia aplikacyjne mogą być prowadzone w czasie rzeczywistym i z faktycznym udziałem ćwiczących w określonym czasie i miejscu. Czas trwania ćwiczeń powinien wynosić 1-2 godziny, a ich częstotliwość zależeć od osiąganych wyników.

⁸² Zgodnie z Planem SAR - ćwiczenia sztabowe są interaktywną dyskusją opartą na opracowanym wcześniej scenariuszu, prowadzoną w ramach sztabu kierowania akcją, lecz bez faktycznego udziału sił i środków. Powinny one odbywać się w odpowiednio wyposażonych w środki łączności pomieszczeniach. W ćwiczeniach biorą udział SMC i OSC oraz członkowie sztabu koordynacji akcji SAR. Ćwiczenia te powinny ukazywać rolę poszczególnych osób w całokształcie działań oraz doskonalić współdziałanie i strategię działania. W formie prostej, ćwiczenia sztabowe mają za zadanie sprawdzić znajomość procedur i zadań poszczególnych osób oraz sposób ich realizacji. W formie zaawansowanej ćwiczenia sztabowe powinny obejmować kompleksy zagadnień związanych z prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczych i odbywać się z udziałem przedstawicieli współdziałających jednostek organizacyjnych. Czas trwania takich ćwiczeń wynosi 2-8 godzin i są one zapowiadane z odpowiednim wyprzedzeniem, aby całemu składowi osobowemu umożliwić właściwe przygotowanie.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że w okresie kontrolnym nie prowadzono ćwiczeń aplikacyjnych oraz sztabowych. Ćwiczenia sztabowe nie mogą być prowadzone ze względu na brak pomieszczeń odpowiednio wyposażonych w ćwiczebne środki łączności, systemy komputerowe i symulatory konieczne do ich prowadzenia. Inspektorzy operacyjni w miarę możliwości związanych z obsadzeniem dyżurów i obowiązujących przepisów związanych z czasem pracy są wysyłani na szkolenia warsztatowe do MRCC Bremen, które jest wyposażone w symulatory prowadzenia działań SAR⁸³.

Częstotliwość przeprowadzonych ćwiczeń z użyciem sił i środków oraz ćwiczeń operacyjnych była zgodna z Planem SAR.

Ponadto w MSPiR zorganizowano/zapewniono:

- 1) narady/szkolenia kapitanów statków ratowniczych (dwie w 2018 r., cztery w 2019 r., dwie w 2020 r.),
- 2) narady/szkolenia kierowników BSR-ów (jedną w 2018 r., 2019 r. oraz 2020 r.),
- 3) udział w konferencjach⁸⁴, sympozjach i warsztatach (11 w 2018 r., 10 w 2019 r., dwóch w 2020 r. i jednej w 2021 r.),
- 4) szkolenie z zakresu jazdy terenowej i obsługi samochodu terenowego i obsługi samochodu ratowniczego (załoga BSR Sztutowo w 2020 r.).

(akta kontroli str. 2251-2258, 2274-2290, 2297-2304)

W latach 2019 (II półrocze)-2021 r. (do 31 maja) przeprowadzono następujące ćwiczenia, które zgodnie z Krajowym Planem (załącznik G) przygotowuje się i przeprowadza pod kątem sprawdzenia różnych celów i aspektów Krajowego Planu:

- ćwiczenia z użyciem sił⁸⁵ – ćwiczenia własne⁸⁶, dla załóg specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń: „Czesław II” (sześciokrotnie w 2019 r., trzynastokrotnie w 2020 r.⁸⁷, piętnastokrotnie w 2021 r.) i „Kapitan Poinc” (trzykrotnie w 2019 r., siedemnaściekrotnie w 2020 r. i czterokrotnie w 2021 r.), przy czym zgodnie z pkt G.11 załącznika G Krajowego Planu, ćwiczenia takie powinny być prowadzone, co 2-4 miesiące,
- w ramach współdziałania krajowego i międzynarodowego przeprowadzono dwa ćwiczenia z użyciem sił (jedno w 2020 r. oraz jedno w 2021 r.) oraz osiem ćwiczeń operacyjnych (siedem w 2019 r. oraz jedno w 2020 r.),
- nie prowadzono ćwiczeń aplikacyjnych⁸⁸ oraz sztabowych⁸⁹, o których mowa w pkt G.9 oraz G.10 załącznika G Krajowego Planu.

⁸³ W 2018 r. jednokrotnie, w 2020 r. dwukrotnie.

⁸⁴ W tym szkoleniowych, szkoleniowo-planistycznych.

⁸⁵ Zgodnie z Krajowym Planem - ćwiczenia takie polegają na sprawdzeniu gotowości sił i środków do wykonywania działań zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Ilość i rodzaj angażowanych do ćwiczeń ludzi i sprzętu powinna być odpowiednia do założonego incydentu, uwzględniając strategię określoną w Krajowym Planie dla tego typu przypadków. Ćwiczenia mają na celu sprawdzenie zdolności lokalnych organizacji do działań na poziomie 1 i 2, dostarczając jednocześnie doświadczeń w zakresie istniejących warunków lokalnych, umiejętności poszczególnych osób i zespołów roboczych. Do zaawansowanej formy ćwiczeń mogą być włączane siły i środki jednostek współdziałających, a także innych organizacji, od których można spodziewać się pomocy sprzętowej i ludzkiej, co pozwala na sprawdzenie ich przydatności i rzeczywistych możliwości działania. Ćwiczenia tego typu mogą być łączone z ćwiczeniami sztabowymi lub ćwiczeniami operacyjnymi.

⁸⁶ Z wyjaśnień wynika, że ćwiczenia własne załóg statków przeciwrozlewowych są to proste ćwiczenia z użyciem sił, które zgodnie z Krajowym Planem organizowane powinny być co najmniej raz w okresie 4 miesięcy. W trakcie tych ćwiczeń załoga doskonali się i jednocześnie sprawdza sprawność techniczną jednego z urządzeń do zwalczania zanieczyszczeń, w jaki wyposażona jest dana jednostka.

⁸⁷ W okresie od IV do VIII 2020 r. na jednostce wstrzymano ćwiczenia w związku z sytuacją epidemiologiczną spowodowaną pandemią wirusa Covid-19.

⁸⁸ Zgodnie z Krajowym Planem - polegają one na sprawdzaniu: procedur informowania, alarmowania i przywoływania do akcji osób wchodzących w skład zespołów kryzysowych na poszczególnych poziomach akcji; systemu komunikacji i łączności; osiągalności osób wchodzących w skład zespołów kryzysowych; różnych

Pracownicy Działu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń brali udział w szkoleniach i spotkaniach zagranicznych z zakresu zwalczania i zanieczyszczeń środowiska morskiego (dwukrotnie w 2019 r., czterokrotnie w 2020 r., dwukrotnie w 2021 r.)

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że w okresie kontrolnym nie prowadzono ćwiczeń aplikacyjnych oraz sztabowych. Ćwiczenia sztabowe nie mogą być prowadzone ze względu na brak pomieszczeń odpowiednio wyposażonych w ćwiczebne środki łączności, systemy komputerowe i symulatory konieczne do ich prowadzenia. Inspektorzy operacyjni w miarę możliwości związanych z obsadzeniem dyżurów i obowiązujących przepisów związanych z czasem pracy są wysyłani na szkolenia warsztatowe do MRCC Bremen, które jest wyposażone w symulatory prowadzenia działań SAR⁹⁰.

Częstotliwość przeprowadzonych ćwiczeń z użyciem sił oraz ćwiczeń operacyjnych była zgodna z załącznikiem G Krajowego Planu.

(akta kontroli str. 2251-2258, 2268-2273, 2296)

Najwyższa Izba Kontroli, po przeprowadzonej w MSPiR kontroli nr P/19/068 „Przeciwdziałanie zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych” sformułowała wniosek o podjęcie działań w celu zapewnienia pracownikom SAR biorącym udział w działaniach związanych z usuwaniem zanieczyszczeń na morzu przeszkolenia na kursach modelowych wymaganych przez IMO⁹¹, zgodnie z założeniami Krajowego Planu. Dyrektor w odpowiedzi na powyższe poinformował, że w miarę możliwości finansowych oraz dostępności terminów zaplanuje środki budżetowe na rok 2020 r., aby zapewnić przeszkolenie kluczowego personelu. Ponadto w piśmie do NIK z 7 maja 2021 r. wyjaśnił, że przeszkodą w realizacji zamierzenia okazały się pandemia, gdzie ośrodki szkoleniowe przestawiły się na tryb zdalny kursu. W ocenie MSPiR jest on niewystarczający, a tryb realizacji wniosku zostanie określony po ustaniu zagrożenia w związku z Covid-19. Na podstawie dokumentacji przedłożonej do kontroli ustalono, że podjęto działania, o których poinformował Dyrektor, mimo, że nie przyniosły rezultatu w postaci przeszkolenia pracowników.

(akta kontroli str. 2116-2164, 2463-2473)

Do szczegółowego badania wybrano w sposób losowy dokumentację podsumowującą jedno ćwiczenie z użyciem sił i środków oraz jedno ćwiczenie operacyjne realizowane na podstawie Planu SAR. Badanie wykazało, że:

- po polsko-litewsko-rosyjskich ćwiczeniach ratowniczych i rozlewowych „Zatoka 2018”⁹², które odbyły się 29 maja 2018 r. nie sformułowano raportu zbiorczego z ćwiczeń.

wariantów możliwości transportowych i czasu, w jakim można skompletować zespół kryzysowy; umiejętności przekazywania informacji w sposób szybki i precyzyjny.

⁸⁹ Zgodnie Krajowym Planem - ćwiczenia te są interaktywną dyskusją prowadzoną w ramach zespołu kryzysowego, w oparciu o opracowany scenariusz, lecz bez mobilizowania sił i środków. Powinny być przeprowadzane w salach konferencyjnych lub w szeregu pomieszczeń połączonych liniami telefonicznymi, telefaksowymi, ewentualnie łącznością radiową. Ćwiczenia powinny ukazywać rolę i zadania poszczególnych osób odpowiedzialnych, a także rozwijać współdziałanie poszczególnych grup zadaniowych w określaniu właściwej strategii działania. Początkowa prosta forma tego typu szkolenia powinna przeprowadzić zespół kryzysowy przez cały plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla określonego poziomu działań, sprawdzając znajomość zadań oraz sposób działania poszczególnych członków zespołu. W formie bardziej zaawansowanej ćwiczenia sztabowe powinny obejmować kompleksy zagadnień związanych z likwidacją zagrożeń i zanieczyszczeń i odbywać się z udziałem reprezentantów jednostek współdziałających.

⁹⁰ W 2018 r. jednokrotnie, w 2020 r. dwukrotnie.

⁹¹ Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organisation).

⁹² Określone jako ćwiczenie operacyjne, ratownicze oraz rozlewowe.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że w ramach ćwiczeń operacyjnych nie występują zespoły ewaluacyjne i nie ocenia się wykonania poszczególnych elementów, a ocenie podlega sposób przygotowania i realizacji ćwiczeń jako całości, współpracy RCC czy umiejętności zaplanowania i koordynowania operacji we współdziałaniu różnych organizacji, służb czy współdziałania jednostek, które na co dzień ze sobą nie współpracują. Protokoły z konferencji podsumowujących (PXD) należy traktować jako podsumowanie i omówienie nie tylko zrealizowanych ćwiczeń, ale także wymianę doświadczeń oraz informacji dotyczących działań operacyjnych i bieżących wydarzeń związanych z funkcjonowaniem służb ratowniczych,

- po wykonaniu ćwiczeń z użyciem sił i środków w dniu 13 kwietnia 2019 r. omówiono przebieg ćwiczeń z uczestnikami i podsumowano zagadnienia wynikłe w trakcie ćwiczeń oraz opracowano raport z ćwiczeń, w którym:
 - sformułowano zalecenie dotyczące omówienia zagadnień związanych z zadaniami OSC na odprawach przed kolejnymi ćwiczeniami z udziałem BSR, (które zrealizowano omawiając podczas odpraw przed kolejnymi ćwiczeniami),
 - nie formułowano wniosków ani zaleceń dotyczących ewentualnych zmian w Planie SAR.

Badanie dokumentacji podsumowującej jedno, losowo wybrane ćwiczenie operacyjne, które odbyło się 6 sierpnia 2020 r. na podstawie Krajowego Planu wykazało, że:

- na pokładzie „Kapitana Poinca” odbył się briefing podsumowujący przebieg operacji,
- raport zbiorczy został sporządzony przez głównego organizatora ćwiczeń Lotos Petrobaltic. Nie formułowano w nim wniosków dotyczących wprowadzenia zmian w Krajowym Planie oraz w zakresie dalszych szkoleń i ćwiczeń, podnoszenia profesjonalizmu uczestników ćwiczeń.

(akta kontroli str. 2231-2250, 2291-2295)

1.6 Wpływ na skuteczność prowadzenia akcji SAR zmian struktury wiekowej pracowników MSPiR

Średnia wieku w MSPiR wynosiła ok 50 lat. Ustawodawca nie określił ani dolnej ani górnej granicy wieku marynarza, oficera czy też kapitana, zdolnego do pełnienia służby w na statkach niekonwencyjnych⁹³ służby SAR, tym samym to lekarz medycyny pracy określa w ramach świadectwa zdrowia czy pracownik jest zdolny do wykonywania działań ratowniczych czy też nie.

Jak wyjaśnił Dyrektor, stosunek pracy w MSPiR regulują odpowiednio:

- dla pracowników lądowych w tym ratowników BSR i MRCK - Ustawa Kodeks pracy⁹⁴;
- dla załóg statków ratowniczych - Ustawa o pracy na morzu⁹⁵.

Obie, wyżej wymienione, ustawy regulujące stosunek pracy w Służbie SAR nie przewidują innej walidacji niż świadectwo zdrowia oraz odpowiednie kwalifikacje.

⁹³ Statek niepodlegający konwencji SOLAS. W MSPiR są to statki typu SAR 1500 i SAR 3000 oraz Czesław II.

⁹⁴ Dz.U. z 2020 r., poz. 1320 - tekst jednolity.

⁹⁵ Dz.U. z 2020 r., poz. 1353 - tekst jednolity.

MSPiR podejmował współpracę z Wyższą Szkołą Morską w Szczecinie w zakresie utworzenia kierunku kształcenia - ratownictwo morskie. Absolwenci tej specjalności są przygotowani do pracy w charakterze oficerów pokładowych na statkach morskich, a także w jednostkach organizacyjnych związanych z żegluga i szeroko rozumianą gospodarką morską, ze szczególnym uwzględnieniem MSPiR, Polskiego Ratownictwa Okrętowego oraz inspektorów żeglugi śródlądowej, okręgowych dyrekcji dróg wodnych itp. Szkolenia i praktyki specjalistyczne dla specjalności ratownictwo morskie obejmują doskonalenie umiejętności w zakresie ratownictwa, ze szczególnym uwzględnieniem ratownictwa morskiego i medycznego, usług holowniczych, wykorzystania pływonurków w sytuacjach awaryjnych, manewrowania łodzią ratowniczą.

Jak wskazał Dyrektor podstawową barierą przy zatrudnianiu w MSPiR absolwentów szkół morskich są niekonkurencyjne zarobki jakie oferuje Służba SAR.

Zdaniem Dyrektora miernikiem wydajności pracowników jest statystyka wypadków przy pracy za okres 01 stycznia 2018 do 05 maja 2021 r. W badanym okresie wydarzył się tylko jeden wypadek w czasie akcji ratowniczej morskiej. Miejscem wypadku była sterówka. Tak mała liczba zdarzeń wypadkowych w czasie akcji ratowniczych prowadzonych zazwyczaj w bardzo trudnych warunkach morskich jest dowodem dobrego wyszkolenia załóg ratowniczych na statkach jak i w brzegowych stacjach ratowniczych.

(akta kontroli str.8-10, 1257-1262, 2851-2853, 3036-3062, 3063-3120, 3275)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W MRCK i MPCK od października 2019 r. dyżury pełnione były w systemie 24 godzinnych zmian pomimo tego, że zgodnie z obowiązującym MRCK i MPCK regulaminie pracy taka możliwość została wprowadzona dopiero Zarządzeniem nr 6 Dyrektora z dnia 19 lutego 2021 r.

Dyrektor wyjaśnił, że „system 24 h dyżurów został wprowadzony decyzją Dyrektora Służby SAR Macieja Zawadzkiego na podstawie Zarządzenia nr 16 z dnia 24 września 2019 r. (zmieniającego Zarządzenie z nr 29 z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie Regulaminu Pogotowia Służby SAR). Ww. Zarządzenie nr 16 zmieniło zapisy § 12 i 13 likwidując wcześniejszy zapis mówiący o dyżurach 12 godzinnych.” „Dla pracowników MRCK (Inspektorów Operacyjnych i Asystentów Inspektorów Operacyjnych oraz Kierownika MRCK) istotnymi z punktu widzenia zadań stawianych przed MRCK zarówno Konwencją SAR jak i ustawą o bezpieczeństwie morskim są zapisy w Regulaminie Pogotowia Służby SAR.” Dyrektor wskazał, że nieznane są jemu „przyczyny uzgodnienia 24 h systemu pracy w MRCK i BSR dopiero po zmianie na stanowisku dyrektora i wprowadzenie odpowiedniego zapisu w Regulaminie Pracy dla pracowników lądowych Zarządzeniem nr 6 Dyrektora Służby SAR z dnia 19 lutego 2021 r.”

Zdaniem NIK, przywołana w wyjaśnieniach Dyrektora zmiana Regulaminu Pogotowia SAR umożliwia przedłużenie pełnienia dyżurów w MRCK, MPCK i BSR do 24 h warunkując jednocześnie, że winny być one zgodnie z harmonogramem, o którym mowa w §14 Regulaminu Pogotowia SAR. W § 14 natomiast zapisano, iż „Dyżury w MRCK w Gdyni i MPCK w Świnoujściu pełnione są zgodnie z regulaminem pracy pracowników lądowych służby SAR, według harmonogramu opracowanego i zatwierdzonego przez Kierownika MRCK.”

Ponadto NIK wskazuje, że Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych w dniu 4 lutego 2019 r. w piśmie do dyrektora MSPiR⁹⁶, odnosząc się do zagadnienia 24 h dyżurów w centrach koordynacyjnych, zwrócił uwagę na konieczność uwzględnienia w planowaniu długości trwania dyżurów, sezonowości natężenia prowadzenia akcji SAR. Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych zwrócił uwagę na ryzyko możliwości popełnienia błędu, w trakcie prowadzenia lub koordynacji akcji SAR, na skutek przemęczenia wynikającego z natężenia działań w trakcie trwania 24 h dyżuru.

(akta kontroli str.36-200, 489-502, 2851-2881, 3063-3120, 3143-3147, 3275)

2. W MSPiR w okresie objętym kontrolą nie sporządzano Rocznych programów szkolenia specjalistycznego zawierających szczegółową tematykę szkoleń, ćwiczeń i treningów obowiązujących w MSPiR, oraz Rocznych planów szkoleń wewnętrznych, co było niezgodne odpowiednio z Częścią VI Planu SAR oraz zapisami Załącznika nr 1 do Zarządzenia nr 20 Dyrektora MSPiR z 22 grudnia 2004 r. w sprawie wprowadzenia systemu szkolenia specjalistycznego pracowników Pionu Operacyjnego MSPiR.

(akta kontroli str. 319-324, 2000-2041, 2043-2115, 2165-2230, 2251-2258, 2453-2462)

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że zaprzestano sporządzania ww. rocznych planów. Ponadto jako przyczynę niesporządzania rocznych programów szkolenia specjalistycznego wskazał, że „szkolenia i ćwiczenia własne odbywają się na podstawie planów szkoleń przygotowywanych przez kapitanów na swoją zmianę oraz kierowników Brzegowych Stacji Ratowniczych (...). Ze względu na przepisy prawa pracy określające liczbę godzin pracy i odpoczynku w ciągu doby i okresów rozliczeniowych, wszelkie szkolenia i ćwiczenia organizowane przez Wydział Poszukiwania i Ratownictwa ustalane są, tak aby spełnione były wymogi czasu pracy. Konieczność dostosowania terminów szkoleń i ćwiczeń do realnych możliwości czasowych załóg statków sprawia, że nie ma praktycznie możliwości przygotowania rocznego planu szkoleń i ćwiczeń dla załóg statków i ratowników BSR przez ww. Wydział”.

Ponadto wyjaśnił, że w przypadku stworzenia planów MSPiR zostanie rozliczana za brak ich realizacji, natomiast w przypadku ich realizacji zostaną nałożone kary⁹⁷ za nieprzestrzeganie przepisów prawa pracy (co miało już miejsce). Wskazał również, że „generowanie nadgodzin poprzez udział w ćwiczeniach może doprowadzić do ukarania planującego ćwiczenia za przekroczenie dobowego i tygodniowego czasu pracy”.

Niemniej jednak, planowano szkolenia w ujęciu kwartalnym ale dopiero od II kwartału 2021 r. w oparciu o plany sporządzane przez kapitanów i kierowników BSR-ów⁹⁸.

(akta kontroli str. 2057-2115, 2165-2230, 2251-2258, 2453-2462)

NIK za niewystarczającą uznaje uchylenie Zarządzenia nr 20 Dyrektora MSPiR powodujące usunięcie rocznych planów szkoleń i wprowadzenie w życie Zarządzenia nr 10, wprowadzającego kwortalne plany szkoleń, gdyż zmiana ta

⁹⁶ W uwagach z dnia 4 lutego 2019 r. kierowanych do dyrektora MSPiR w sprawie projektu zmian w Ustawie o bezpieczeństwie morskim oraz projektów zmian w innych ustawach z propozycjami zapisów i ich uzasadnieniem.

⁹⁷ Przez Państwową Inspekcję Pracy.

⁹⁸ Od II kwartału 2020 r. w postaci „Planu szkolenia doskonalącego dla załóg jednostek ratowniczych” a od III kwartału 2021 r. ww. dokumenty zarówno dla statków, jak i BSR-ów.

miała miejsce dopiero po ponad trzech latach, od zaprzestania sporządzania rocznych planów z uwagi na niemożność ich wykonania. Zarządzenie nr 10 weszło w życie z dniem 31 marca 2021 r. (przed rozpoczęciem kontroli) i od II kwartału na jego podstawie rozpoczęto planowanie szkoleń w ujęciu kwartalnym.

Ponadto NIK wskazuje, że w MSPiR stosuje się 24-godzinne dyżury jako regułę przy ustalaniu harmonogramu dyżurów w MRCK, MPCK i BSR-ach. Zgodnie z art. 116 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim do ww. pracowników może być stosowany system równoważnego czasu pracy, w którym jest dopuszczalne przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy do 24 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym trzech miesięcy. Takie rozwiązanie, zdaniem NIK, w połączeniu z obowiązującymi przepisami dotyczącymi zatrudnienia w MSPiR w centrach koordynacyjnych oraz BSR-ach (pracownikowi należy zapewnić 24-godzinny odpoczynek przed i po 24-godzinnych dyżurze oraz co najmniej jedną wolną niedzielę po trzech przepracowanych), skutkuje w praktyce brakiem możliwości planowania szkoleń i koordynowanych ćwiczeń zespołów ratowniczych. Ponadto przyjęty w MSPiR system pełnienia dyżurów nie uwzględnia znacznego wzrostu obciążenia dyżurnych centrów koordynacyjnych oraz ratowników BSR, wynikający z sezonowego wzrostu dobowej liczby koordynowania i prowadzenia akcji ratowniczych. W wyniku przemęczenia może to doprowadzić do błędów w prowadzeniu akcji SAR, którego skrajną konsekwencją może być uszczerbek na zdrowiu lub utrata życia osób ratowanych lub ratowników SAR.

(akta kontroli str. 2000-2041, 2043-2115, 2165-2230, 2851-2881, 3146-3147)

OCENA CZĄSTKOWA

W MRCK, MPCK, BSR i na statkach SAR dyżur pełniła wymagana liczba osób. W MSPiR przestrzegano Regulaminu Pogotowia SAR w zakresie obowiązków prowadzenia nasłuchu radiowego, gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu oraz utrzymywania gotowości zasobów. Jednostki SAR wypełniały zadania w zakresie minimalnego wyposażenia BSR i statków SAR określone w Regulaminie Pogotowia SAR. Służba SAR dysponowała dostatecznymi zasobami dla terminowej realizacji zadań z zakresu poszukiwania i ratowania życia na całym polskim obszarze odpowiedzialności SRR, jednakże statki ratownicze typu SAR 1500 są w znacznym stopniu wyeksploatowane na co wskazują rosnące koszty napraw i okresy wyłączeń z powodów technicznych. Służba posiadała własne środki do zwalczania zanieczyszczeń morza jedynie na ok. 59% obszarów morskich RP względem zaleceń Konwencji Helsińskiej. Zaniechanie, z przyczyn niezależnych od MSPiR, budowy nowego statku wielozadaniowego, uniemożliwiło Służbie SAR zapewnienie środków zdolnych do rozpoczęcia usuwania zanieczyszczenia morza, w miejscu jego powstania, w ciągu ośmiu godzin od powiadomienia o zagrożeniu, na prawie całym obszarze odpowiedzialności.

W MSPiR prowadzono ćwiczenia i szkolenia w celu zapewnienia realizacji zadań ratownictwa życia, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, jednakże nie sporządzano rocznych programów i planów szkoleń o których mowa w Planie SAR oraz wewnętrznych regulacjach. Częstotliwość przeprowadzonych ćwiczeń operacyjnych oraz z użyciem sił była zgodna z Planem SAR oraz Krajowym Planem. W toku kontroli nie stwierdzono, aby zmiany struktury wiekowej pracowników MSPiR miały wpływ na skuteczność prowadzenia akcji SAR.

2. Prowadzenie akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego

2.1 Przestrzeganie w MSPiR procedur koordynacji, planowania i prowadzenia akcji SAR

Zgodnie z art. 117 ustawy o bezpieczeństwie morskim do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w morzu, bez względu na okoliczności w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie. Zadania te Służba SAR wykonywała na podstawie Planu SAR sporządzonego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR, który opracował Dyrektor Służby SAR a zatwierdził minister właściwy ds. gospodarki morskiej. Sposób wykonywania zadań przez Służbę SAR został szczegółowo określony w rozporządzeniu w sprawie wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu⁹⁹.

(akta kontroli str. 201-442, 2463-2472, 2488-2490)

W latach 2018-2021 (I kwartał) Służba SAR przeprowadziła łącznie 1046 akcji poszukiwawczo-ratowniczych¹⁰⁰, w tym w 2018 r. – 341, w 2019 r. – 327, w 2020 r. – 349 i w I kwartale 2021 r. – 29. Najwięcej akcji, bo ok. 41-51% rocznie dotyczyło akcji ratowania życia ludzkiego na morzu. Łącznie w okresie objętym kontrolą przeprowadzono 466 takich akcji, w tym w 2018 r. – 143, w 2019 r. – 134, w 2020 r. – 174 i w I kwartale 2021 r. – 15.

W tym samym okresie akcji zwalczania rozlewów przeprowadzono łącznie 20, w tym w II półroczu 2019 r. – trzy, w 2020 r. – 16 i w I kwartale 2021 r. – jedną.

W okresie objętym kontrolą w akcjach zaangażowane były:

- statki ratownicze MSPiR w 527 akcjach, w poszczególnych latach - 174, 184, 153 i 16,
- brzegowe stacje ratownicze MSPiR w 532 akcjach, w poszczególnych latach – 157, 179, 181 i 15,
- statki przeciwozlewowe w dwóch akcjach – w poszczególnych latach (od II półrocza 2019 r.) – po jednej w 2019 r. i 2020 r., w 2021 r. nie wykorzystano żadnej jednostki.

W MSPiR sporządzano zbiorcze zestawienia akcji w formie statystyk działań (kwartalnych, rocznych i półrocznych).

(akta kontroli str. 2312-2422, 2448-2452, 2847)

Dla zapewnienia prawidłowej koordynacji akcji poszukiwawczych i ratowniczych, (zgodnie z Częścią I Rozdział 6 Planu SAR) ustanowiono MRCK w Gdyni, w skład którego wchodził Punkt odbioru alertu o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku (POA) i MPCK. Zgodnie z pkt. 1.2 (Część II) Planu SAR gdy obsada dyżurna prowadzi samodzielnie akcję SAR - Koordynatorem misji SAR - SMC jest Dyżurny Inspektor Operacyjny MRCK, natomiast gdy powołany jest Sztab Akcji SAR - Koordynatorem misji SAR jest Szef Sztabu akcji SAR.

Do zadań SMC należało m.in.:

- zebranie informacji o sytuacji zagrożenia,

⁹⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 kwietnia 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych (Dz. U. poz. 552).

¹⁰⁰ Dane na podstawie Statystyk działań prowadzonych przez MSPiR w poszczególnych latach.

- opracowanie dokładnego i wykonalnego planu misji SAR,
- rozwiniecie i koordynowanie środków misji SAR,
- podejmowanie decyzji o zawieszeniu, zakończeniu aktywnych poszukiwań lub zakończeniu akcji SAR.

Jeśli dwie lub więcej jednostek SAR zaangażowanych jest w tej samej akcji, wyznacza się (zgodnie z pkt. 1.3 Część II Planu SAR) jedną osobę na miejscu do koordynowania działań wszystkich jednostek biorących w niej udział - Koordynatora na miejscu akcji (OSC), którym może być:

- osoba wyznaczona przez SMC, lub
- do czasu wyznaczenia OSC przez SMC – kapitan pierwszej jednostki, która przybyła na miejsce zdarzenia.

Do obowiązków OSC należało m.in:

- bezpośrednio koordynowanie działań jednostek ratowniczych znajdujących się na miejscu akcji,
- realizowanie planu otrzymanego od SMC lub samodzielne planowanie operacji SAR, jeżeli plan od SMC nie jest dostępny,
- sugerowanie SMC zmian w planie prowadzenia akcji wynikających z aktualnie występujących warunków w rejonie działań,
- koordynowanie łączności na miejscu akcji.

(akta kontroli str. 201-442)

Na podstawie dokumentacji 25¹⁰¹ (z 1046) akcji poszukiwawczo-ratowniczych ustalono, że:

- akcje przeprowadzono m.in. na obszarach Portu Darłowo, Zatoki Gdańskiej (trzy akcje), Cypla Helskiego, Krynicy Morskiej, Juraty, trasie Władysławowo-Gdynia, Kamienia Pomorskiego, Świnoujścia, Zatoki Puckiej, Mrzeżyna, Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Kamieńskiego, Karwieńskich Błot, Wyspy Sobieszewskiej, Pucka, między Jastarnią a Rewą, Dziwnowa, Kołobrzegu, Gdyni (dwie akcje), Platformy Lotos Petrobaltic,
- powodem podjęcia akcji były: zaginięcie osoby (cztery akcje), człowiek za burta (dwie), ewakuacje medyczne (dwie), jacht na mieliźnie (dwie), jacht nie wrócił do portu (jedna), jednostka nabiera wody lub tonie (trzy), poszukiwania rybaka (jedna), próba samobójcza (jedna), przewrócona łódź (jedna), samochód pływa w kanale (jedna), tonąca osoba (dwie), tonący kuter lub jacht (trzy), uszkodzony silnik (jedna), wywrócony jacht (jedna),
- obowiązki SMC pełnili dyżurny inspektor operacyjny MRCK lub MPCK (w 24 akcjach) oraz ODOR¹⁰² (w jednej akcji),
- w żadnej akcji nie powołano Sztabu akcji lub rozwiniętego Sztabu akcji SAR,
- w ośmiu akcjach wyznaczono OSC i funkcję tą pełnili: Kapitanowie statków: Sztorm, Kapitan Poinc, R-3, Bryza, Wiatr, Pasat, Monsun, oraz dowódcy okrętów ORP Lech, ORP Orkan,
- w akcjach uczestniczyły: BSR-y Darłowo, Sztutowo, Władysławowo, Kołobrzeg, Dziwnów, Ustka (w 18 akcjach), statki ratownicze Tajfun, Sztorm, Bryza, Wiatr, Kapitan Poinc, Pasat, Cyklon, Monsun, Szkwał, Orkan (w 18 akcjach), łodzie ratownicze R-2, R-3, R-5, R-13, R-14, R-18, R-19, R-21 (w 17 akcjach),
- w 10 akcjach uczestniczyło więcej niż jedna jednostka Służby SAR,
- w 7 akcjach brały udział jednostki powietrzne,

¹⁰¹ Dobranych w sposób celowy za okres 2018-2021 (I kwartał): 7 akcji z 2018 r. (1 EM, 1 AR, 1 AW, 4 ARŻ), 6 z 2019 r. (1 EM, 1 AR, 4 ARŻ), 6 z 2020 r. (1 AR, 1 RM, 4 ARŻ), 6 z 2021 r. (1 EM, 1 AR, 4 ARŻ).

¹⁰² Oficer dyżurny operacyjny ratownictwa Marynarki Wojennej (w niebezpieczeństwie była jednostka wojskowa).

- w wyniku koordynacji akcji: wykonano ewakuacje medyczne (trzy akcje), ściągnięto jacht z mielizny (trzy akcje), nikogo nie odnaleziono (siedem akcji), odnotowano dwa przypadki śmiertelne (dwie akcje), uratowano 18 osób (cztery akcje), dziewczynka została uratowana przez jednostkę współdziałającą (PSP jedna akcja), zaszło nieporozumienie (jedna akcja na terenie śródlądzia), człowiek się odnalazł (jedna akcja), sprawdzono kuter i było wszystko w porządku (jedna akcja), wpłynęła informacja, że kajakarze się odnaleźli (jedna akcja), była asysta przy wejściu statku do portu (jedna akcja),
- w przypadku trzech ewakuacji medycznych przekazano chorych w celu udzielenia kwalifikowanej pomocy medycznej,
- przestrzegano procedur koordynacji, planowania i prowadzenia akcji SAR określonych w Planie SAR.

(akta kontroli str. 2423-243, 2847)

Na podstawie § 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu¹⁰³, działania zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wykonuje się zgodnie z Krajowym Planem.

Na podstawie badania przebiegu trzech akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu ustalono, że:

- czas trwania akcji od chwili otrzymania zgłoszenia (przez pierwszą jednostkę Służby SAR) do zakończenia akcji (zaprzestania faktycznego usuwania zanieczyszczeń) wynosił od 5 godzin 35 minut do 12 godzin 2 minut, w tym czas od chwili przyjęcia zgłoszenia do momentu rozpoczęcia akcji wynosił od 40 minut do 2 godzin. Prowadzenie jednej akcji ponad dobę spowodowane było przerwaniem akcji po zachodzie słońca z uwagi na utrudnienia (brak możliwości) wizualnej kontroli postępów usuwania zanieczyszczeń, natomiast pozostałe akcje trwały do sześciu godzin;
- stosowano schematy postępowania MRC w postaci procesów decyzyjnych podczas akcji zwalczania zanieczyszczeń, zgodnie z załącznikiem „F” ujętym w Krajowym Planie.

(akta kontroli str.1263-1279, 2433-2434)

2.2 Kierowanie jednostek służby SAR do akcji poszukiwania i ratowania życia oraz usuwania zanieczyszczeń środowiska morskiego

2.2.1 Zasady kierowania jednostek Służby SAR do akcji poszukiwania i ratowania życia zostały szczegółowo opisane w Planie SAR¹⁰⁴, zgodnie z którym do zadań SMC należało m.in. selekcjonowanie i uruchamianie odpowiednich sił i środków. Akcje SAR były zróżnicowane a zasoby kierowane do akcji adekwatne do potrzeb. Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że na otwartym morzu działania prowadzono przy pomocy statków Służby SAR, jednostek organizacji współdziałających, zarekwirowanych statków czy jednostek państw sąsiednich, natomiast na płytkich akwenach przybrzeżnych, niedostępnych ze względu na

¹⁰³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. poz. 1631 ze zm.).

¹⁰⁴ W punkcie 2.5 Planu SAR określono, że sposób prowadzenia poszukiwań zależy od wielu czynników takich jak m.in.: rodzaj poszukiwanego obiektu, wielkość obszaru do przeszukania, warunki hydrometeorologiczne panujące lub prognozowane, pora dnia, akwen poszukiwań w tym występujące głębokości, czas dotarcia do obszaru poszukiwań, sytuacja rozbitków, o ile jest znana.

głębokości - siłami BSR-ów wspieranych przez jednostki WOPR, PSP czy MOSG¹⁰⁵. Rozwinięcie dodatkowych sił i środków związane było z długotrwałymi poszukiwaniami oraz wielkością przeszukiwanego akwenu. Służba SAR podejmowała działania, gdy występowało lub mogło wystąpić bezpośrednie zagrożenie życia (w sytuacjach takich jak np. zagrożenie zatonięciem statku, wejście statku na mieliznę, utrata sterowności/napędu, pożar). Ewakuacje medyczne¹⁰⁶ realizowano przy pomocy sił, które w danych warunkach pozwalały na jak najszybsze przekazanie chorego/rannego w ręce kwalifikowanej pomocy medycznej. W przypadku zadysponowania śmigłowca ratowniczego wysyłany był również statek najbliższy pozycji statku proszącego o ewakuację.

(akta kontroli str. 8-10, 2438-3440)

Na podstawie analizy przebiegu 25 akcji poszukiwawczo-ratowniczych ustalono, że czas trwania akcji od momentu otrzymania zgłoszenia (przez pierwszą jednostkę Służby SAR) do jej zakończenia (podjęcia decyzji o zawieszeniu/zakończeniu aktywnych poszukiwań/zakończeniu akcji SAR¹⁰⁷) wynosił od 13 minut do 16 godzin 16 minut, w tym czas:

- podjęcia działań przez MRCK lub MPCK od powiadomienia o wystąpieniu zagrożenia wynosił od jednej do pięciu minut,
- od momentu otrzymania informacji o potrzebie udziału w akcji do chwili:
 - opuszczenia bazy przez załogę brzegowej stacji ratowniczej wynosił od pięciu do 26 minut,
 - odcumowania przez morski statek ratowniczy wynosił od jednej do 15 minut,
 - odcumowania łodzi ratowniczej wynosił od jednej do 11 minut,
 - mieszcząc się w limicie określonym w Regulaminie Pogotowia SAR.

(akta kontroli str.160-200, 2433-2434)

Zasady prowadzenia działań zwalczania zanieczyszczeń zostały opisane w Krajowym Planie.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że:

- „podstawowym parametrem brany pod uwagę podczas planowania akcji zwalczania zanieczyszczeń jest wielkość zanieczyszczenia (ilość substancji zanieczyszczającej) oraz jej rodzaj. Służba SAR posiada dwa specjalne statki do zwalczania zanieczyszczeń:
 - „Czesław II” specjalny statek do zwalczania zanieczyszczeń na akwenach portowych i redowych,
 - „Kapitan Poinc” specjalny statek do zwalczania zanieczyszczeń do działań na morzu otwartym,
- Służba SAR posiada cały zakres różnego sprzętu i wyposażenia do zwalczania zanieczyszczeń zmagazynowanych w MSR, BSR i Bazach Sprzętowych, w przypadku katastrofalnego rozlewu, zgodnie z Konwencją Helsińską, może uruchomić współdziałanie międzynarodowe. Służba SAR ma również podpisane Porozumienie Operacyjne z Federalną Republiką Niemiec, które w przypadku katastrofalnych rozlewów na W i N od Kołobrzegu pozwala na uruchomienie sił i środków służb niemieckich”.

(akta kontroli str. 8-10, 2438-2440)

¹⁰⁵ Morski Oddział Straży Granicznej

¹⁰⁶ W sytuacji pogorszenia stanu zdrowia człowieka.

¹⁰⁷ Nie licząc czasu na odtworzenie gotowości jednostek.

Na podstawie badania przebiegu trzech akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu ustalono, że:

- akcje dotyczyły lokalnych i niewielkich zanieczyszczeń, w tym w jednej akcji uczestniczył statek „Kapitan Point” a w dwóch BSR-y¹⁰⁸;
- dyżurny inspektor operacyjny przyjmował od dyrektora urzędu morskiego polecenie przystąpienia do akcji zwalczania zanieczyszczeń, następnie powiadamiał o zdarzeniu szefa operacji zwalczania zanieczyszczeń na morzu¹⁰⁹. Ponadto ogłaszał alarm dla jednostek Służby SAR oraz prowadził koordynację działań do momentu pojawienia się HOO;
- działania prowadzone przez Służbę SAR skutkowały usunięciem zanieczyszczeń przy wykorzystaniu zbieraczy oleju¹¹⁰ lub środków chemicznych w celu ich neutralizacji;
- w żadnej z akcji zwalczania rozlewów przeprowadzonej przez Służbę SAR nie współdziałano ze służbami innych państw.

(akta kontroli str. 1263-1279)

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że w okresie kontrolowanym¹¹¹:

- nie było przypadku równoczesnego prowadzenia akcji SAR, który wymagałby wycofania zasobów z innej prowadzonej akcji,
- Służba SAR prowadziła szczególnie w okresie letnim (czerwiec-wrzesień) kilka akcji równocześnie, ale były one rozłożone wzdłuż całego polskiego wybrzeża i nie wymagały użycia tych samych sił i środków,
- współdziałanie z innymi jednostkami organizacyjnymi pozwalało w normalnych działaniach na taki dobór sił i środków przez SMC, aby nie było konieczne wycofywanie ich z innych akcji prowadzonych równocześnie,
- zdarzało, że w ciągu doby, te same siły były używane do prowadzenia kilku akcji, kończyła się jedna a za chwilę zaczynała następna (dotyczyło to szczególnie akcji w strefie brzegowej związanej z plażowiczami).

(akta kontroli str. 2441)

2.2.2 Do zadań Wydziału Planowania i Analiz (zgodnie z § 41 pkt 3-5 Regulaminu) należały m.in.:

- analiza przeprowadzonych akcji poszukiwawczych i ratowniczych, w tym w szczególności: analiza podejmowanych decyzji, szacowanie występujących ryzyk, analiza dokumentacji z akcji, opracowanie wniosków i wytycznych;
- analiza przeprowadzonych akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, w tym w szczególności: analiza podejmowanych decyzji, szacowanie występujących ryzyk, analiza dokumentacji z akcji, opracowanie wniosków i wytycznych;
- na podstawie przeprowadzonych analiz przygotowywanie projektów zmian planów, procedur i instrukcji operacyjnych.

Jak wyjaśnił Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych w MSPIR analizowano poszczególne akcje, ale nie sporządzano sprawozdań z analiz statystycznych akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Ww. wyjaśnił, że:

¹⁰⁸ Brzegowa Stacja Ratownictwa (komórka terenowa MSPIR).

¹⁰⁹ HOO z ang.: Head of operations – szef operacji zwalczania zanieczyszczenia na morzu (z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych służby SAR).

¹¹⁰ Służą do mechanicznego podnoszenia oleju z powierzchni wody. Możliwości pracy urządzeń zbierających determinowane są możliwościami przetwarzania zebranej substancji przez zainstalowane w nich pompy.

¹¹¹ Od 1 stycznia 2018 r. do dnia sporządzania pisma 9 maja 2021 r.

- „analiza przeprowadzonych akcji SAR opiera się w głównej mierze na analizie dokumentacji z akcji, gdyż jest prowadzona po zakończeniu akcji, zazwyczaj w następnym dniu roboczym. Nie ma możliwości prowadzenia analizy akcji w trakcie jej prowadzenia. Taka możliwość występuje tylko w przypadku powołania Sztabu Akcji SAR a w historii funkcjonowania Służby SAR nigdy nie wystąpiła taka konieczność,
- jako pierwszy jest analizowany „Formularz Przebiegu Akcji” wypełniany przez Dyżurnego Inspektora Operacyjnego MRCK/MPCK pełniącego obowiązki SMC w danej akcji SAR. Analizowana jest chronologia, czas i rodzaj podejmowanych decyzji i sposób koordynacji działań SAR oraz „jakość” zapisów - czy są one jasne i czytelne. Sprawdzana jest zgodność podejmowanych decyzji z procedurami/algorytmami zawartymi w Planie SAR. Następnie porównuje się zapisy SMC z zapisami zawartymi w „Formularzach Przebiegu Akcji” wypełnianymi przez Kapitanów zaangażowanych statków ratowniczych lub w Formularzach Przebiegu Akcji” wypełnianych przez ratowników BSR. W szczególnych sytuacjach, gdy występują wątpliwości, co do zapisów, przesłuchuje się nagrania z akcji, w okresie kontrolowanym taka sytuacja nie wystąpiła, i sprawdzana jest zgodność zapisu rozmowy z jej rzeczywistym przebiegiem. Następnie analizowane są decyzje SMC podejmowane na podstawie posiadanych informacji z wezwania w niebezpieczeństwie oraz ich wykonanie przez dowodzących jednostkami Służby SAR skierowanymi do działań. W analizie uwzględnia się takie elementy jak:
 - sposób analizy wezwania w niebezpieczeństwie;
 - sposób i wykorzystanie innych źródeł informacji (bazy danych, Kapitanaty, Bosmanaty, Mariny inne RCC itp.);
 - planowanie (wybór sił i środków, planowanie obszarów poszukiwań, warunki pogodowe itd.);
 - alarmowanie i informowanie innych instytucji i organizacji;
 - sposób koordynowania działań SAR;
 - sposób i rodzaj decyzji o zakończeniu działań SAR (zakończenie, zakończenie aktywnych poszukiwań czy zawieszenie działań);
 - analizowane, na podstawie dokumentacji, są także takie elementy jak czas wyjścia do akcji wyselekcjonowanych sił i środków (dotrzymanie reżimu gotowości);
 - łączność pomiędzy SMC, OSC i innymi uczestnikami działań itp.
- każda akcja SAR jest w ten sposób analizowana. W przypadku wystąpienia wątpliwości czy uwag są one omawiane z SMC prowadzącym daną akcję oraz, gdy takie wątpliwości czy uwagi występują, są omawiane z kapitanem lub kierownikiem BSR. „Ciekawsze” akcje są omawiane na naradach szkoleniowych z Kapitanami i naradach szkoleniowych z kierownikami BSR,
- tylko drastyczne naruszenia procedur zawartych w Planie SAR są dokumentowane, w postaci wniosku do Dyrektora o ukaranie osoby, która dopuściła się postępowania niezgodnego z Planem SAR czy decyzjami SMC”. Badanie próby 25 akcji poszukiwawczo-ratowniczych wykazało, że w okresie kontrolnym takie sytuacje nie wystąpiły.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że podstawą prowadzenia analiz w MSPiR były obowiązujące przepisy takie jak Plan SAR, Regulamin Pogotowia SAR, ustawa o bezpieczeństwie morskim, Kodeks Morski. Plan SAR został oparty,

w większości, na zapisach poradnika IAMSAR¹¹² Tom II - „Mission Coordination”, który jest zbiorem wskazówek, wykorzystywanych w trakcie prowadzenia jak i analizowania akcji SAR, a w szczególności istotne są wskazówki zawarte w rozdziałach: drugim¹¹³, trzecim¹¹⁴, czwartym¹¹⁵, piątym¹¹⁶, szóstym¹¹⁷.

Zgodnie z § 41 pkt. 8 ww. Regulaminu, Dział Planowania i Analiz gromadzi, analizuje i opracowuje dane statyczne działań operacyjnych, w szczególność prowadzonych akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. Dane te były gromadzone i opracowywane w postaci zestawień statystycznych¹¹⁸ kwartalnych, półrocznych oraz rocznych (ogólnie dostępnych na stronie www Służby SAR), jak również w zakresie wymaganym przez GUS.

Z wyjaśnień Z-cy Dyrektora ds. Operacyjnych wynika m.in., że z analizy rozłożenia akcji pomiędzy poszczególnymi BSR-ami wynikały rozmieszczenia zasobów a zróżnicowane rozłożenie statystyczne ilości akcji ratowniczych prowadzonych z miejsc bazowania statków pozwalało na uzasadnione przebazowanie statków (w przypadku awarii czy remontów ze stacji mniej obłożonych do bardziej¹¹⁹). Dane statystyczne były wykorzystywane dla udokumentowania działań i potrzeb z nimi związanych¹²⁰, w takich dokumentach jak m.in. uzasadnienia programów wieloletnich rozwoju Służby SAR, jak i rocznych planów inwestycyjnych.

(akta kontroli str. 75-114, 2305-2308, 2435-2437, 2843-2846)

W MSPiR nie prowadzono elektronicznej bazy danych obejmującej cały zakres wykonywanych działań operacyjnych a dokumentację z prowadzonych działań operacyjnych prowadzono w postaci papierowej.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił m.in., że taka inwestycja jest kosztowna, wymaga skomplikowanego oprogramowania oraz ma niższy priorytet.

(akta kontroli str. 2463-2472)

Przewodniczący PKBWM poinformował¹²¹ NIK, że prowadząc badania wypadków w latach 2018 - 2021 trzykrotnie wystosował zalecenia pod adresem Służby SAR:

- 1) rozważenie możliwości wykorzystania do lokalizacji zaginionych danych posiadanych przez operatorów komórkowych (i ogólnie - satelitarnych) na podstawie historii logowania się telefonów do stacji bazowych i rozpowszechnienia tej metody na inne podmioty takie jak WOPR czy Policja, a także wyposażenie ośrodka ratownictwa i poszukiwania w Trzebieży w łódź

¹¹² Międzynarodowy Lotniczy i Morski Poradnik Poszukiwania i Ratownictwa (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual).

¹¹³ Rozdział 2 – Communication.

¹¹⁴ Rozdział 3 - Awareness and initial action.

¹¹⁵ Rozdział 4 - Search planning and evaluation concept.

¹¹⁶ Rozdział 5 - Search techniques and operations.

¹¹⁷ Rozdział 6 - Rescue planning and operations.

¹¹⁸ Statystyka działań prowadzonych przez MSPiR.

¹¹⁹ Przykład: przebazowanie w lipcu 2021 r. statku „Cyklon” z Dziwnowa do Łebie z powodu długotrwałego remontu statku „Huragan” bazującego w Łebie, które to miejsce w sezonie letnim jest bardziej niewygodnym punktem ze względu na ilość prowadzonych działań ratowniczych.

¹²⁰ Przykłady: konieczność zakupu nowych łodzi dla BSR-ów, konieczność zakupu skuterów ratowniczych po wybudowaniu kamiennych raf ochraniających plażę, uzasadnienie zakupu 8 lekkich samochodów terenowych dla BSR-ów, uzasadnienie konieczności wymiany, floty statków typu SAR 1500, konieczność modernizacji statku „Kapitan Poinc” czy wymiany łodzi ratowniczych na statkach SAR 3000 i „Kapitan Poinc” na bardziej niezawodne, bezpieczniejsze i szybsze.

¹²¹ Pismo do NIK z 22 czerwca 2021 r.

ratunkową, której zanurzenie i/lub napęd pozwoli na penetrowanie płytkowodzia w rejonach objętych nadzorem SAR¹²²;

- 2) rozważyć zmiany procedur zmierzające do przyspieszenia wezwania śmigłowca do akcji¹²³;
- 3) wdrożyć procedury zapewniające odnotowywanie i zachowywanie wszystkich istotnych informacji, podanych przez zgłaszające się osoby, nawet jeśli w danej chwili nie są podstawą do natychmiastowego wszczęcia akcji. Należy przeszkolić inspektorów operacyjnych w zakresie sposobu rozmowy z osobami będącymi w stresie i zalecić inspektorom udzielanie wszelkiej pomocy, jaka jest możliwa w danej chwili¹²⁴.

Z udzielonych przez Z-cę Dyrektora ds. Operacyjnych do zaleceń zawartych w raportach odpowiedzi wynikało, że w przypadku realizacji:

- zalecenia nr 1 – Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych w piśmie do NIK z 24 czerwca 2021 r. poinformował o braku możliwości realizacji wykorzystywania do lokalizacji zaginionych danych posiadanych przez operatorów komórkowych ze względów prawnych a także przyczynach nie podejmowania działań w celu zmiany prawa. Ponadto poinformowano o przekazaniu do MSR Trzebież łodzi ratowniczej typu Gemini 600 oraz nie stworzeniu tam dotychczas BSR,
- zalecenia nr 2 – nie zmieniono procedur¹²⁵,
- zalecenia nr 3 – nie wdrożono procedur, gdyż uznano je za funkcjonujące właściwie¹²⁶.

(akta kontroli str. 2474-2487)

Na podstawie analizy dokumentacji z 13¹²⁷ protokołów z kontroli zewnętrznych przeprowadzonych w Służbie SAR stwierdzono, że nie obejmowały one czynników skuteczności prowadzonych akcji poszukiwania i ratowania życia oraz usuwania zanieczyszczeń morza.

(akta kontroli str. 1205-1231, 2442-2447)

2.3 Przypadki wystąpienia awarii jednostek SAR w trakcie akcji, ich skutki i przyczyny

W trakcie prowadzenia akcji Służby SAR¹²⁸ odnotowano 16 awarii¹²⁹ jednostek, z czego w 15 przypadkach awarie nie skutkowały koniecznością przerwania akcji. Z wyjaśnień Z-cy Dyrektora ds. Operacyjnych wynika, że w jednym przypadku awaria statku ratowniczego typu SAR 1500 „Bryza”¹³⁰ spowodowała opóźnienie rozpoczęcia holowania uszkodzonej jednostki¹³¹ przez statek ratowniczy „Kapitan

¹²² W Raporcie Końcowym PKBWM nr 28/17 (do wypadku z 7 maja 2017 r.), opublikowanym w maju 2018 r.

¹²³ W Raporcie Końcowym PKBWM nr 40/17 (do wypadku z 11 czerwca 2017 r.), opublikowanym w czerwcu 2018 r.

¹²⁴ W Raporcie Końcowym PKBWM nr 108/17 (do wypadku z 21 listopada 2017 r.), opublikowanym w listopadzie 2018 r.

¹²⁵ Pismo z MSPiR z 20 grudnia 2018 r. do PKBWM.

¹²⁶ Pismo MSPiR z 29 maja 2019 r. do PKBWM.

¹²⁷ Trzy z 2018 r., pięć z 2019 r., pięć z 2020 r.

¹²⁸ W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 kwietnia 2021 r.

¹²⁹ Dotyczyły statków: „Cyklon”, „Wiatr”, „Orkan”, „Huragan”, „Szkwał”, „Bryza”, „Tajfun”, „Kapitan Point”, „Monsun” oraz BSR Darłowo, BSR Władysławowo i BSR Kołobrzeg.

¹³⁰ Akcja nr 320-SAR-2019 z dnia 10 grudnia 2019 r.

¹³¹ Nie wiązało się to z narażeniem życia lub zdrowia załogi jednostki, do której nie dopłynęła Bryza.

Poinc", który został skierowany do akcji w miejsce uszkodzonego statku ratowniczego.

Awarie skutkujące koniecznością wyłączenia statków oraz łodzi ratunkowych były zgłaszane przez dyżurnego inspektora operacyjnego lub kierownika BSR do MRCK. W sytuacji awarii jednostek SAR, skutkujących koniecznością ich wyłączenia z gotowości, dyżurny inspektor operacyjny odnotowywał ten fakt w przypadkach:

- doraźnych wyłączeń jednostek Służby SAR z całodobowego pogotowia ze względów technicznych w „Formularzu Przebiegu Akcji”,
- niesprawności lub ograniczeń w gotowości jednostek Służby SAR w „Raportach Gotowości Sił i Środków Ratownictwa Morskiego”.

Ponadto zgłaszanie awarii jednostek SAR dokonywano telefonicznie¹³², do Wydziału Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego oraz do Wydziału Techniki i Zaopatrzenia¹³³. Następnie w Wydziale Techniki i Zaopatrzenia podejmowano działania mające na celu usunięcie awarii. Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że czas wykonania napraw przez firmy zewnętrzne był niezależny od Służby SAR. Każdorazowo jednak celem podejmowanych działań było jak najszybsze przywrócenie jednostki do pogotowia.

W czterech z 16 przypadków awarię zasobów Służby SAR¹³⁴ usunięto siłami załogi. Na podstawie wykazu awarii zasobów służby SAR, skutkujących ich wycofaniem z użycia w trakcie prowadzonych akcji ustalono, że:

- nie wystąpiły przypadki ofiar po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu,
- akcje dotyczyły działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- nie przekroczono 15-minutowego reżimu gotowości morskiego statku ratowniczego¹³⁵, co było zgodne z § 34 Regulaminu Pogotowia Służby SAR;
- akcje poszukiwawczo-ratownicze trwały od jednej godziny 33 minut do 17 godzin i 17 minut.

Na podstawie § 29 Regulaminu Pogotowia SAR¹³⁶ kapitan morskiego statku ratowniczego był zobowiązany do codziennego sprawdzenia stanu technicznego wszystkich urządzeń i wyposażenia statku, co potwierdzano odpowiednimi wpisami w dziennikach okrętowych. Ponadto przyjmujący zmianę dyżurny ratownik dokonywał kontroli stanu wyposażenia ruchomego a stwierdzone usterki odnotowywał w książce dyżuru. O fakcie ich zaistnienia niezwłocznie powiadamiano kierownika brzegowej stacji ratowniczej i dyżurnego inspektora MRCK (MPCK). W okresie objętym kontrolą (do 9 maja) nie zgłoszono przypadków równoczesnego prowadzenia akcji SAR, który wymagałby wycofania zasobów z innej prowadzonej akcji.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że:

- w okresie objętym kontrolą były sytuacje, w których te same siły były używane do prowadzenia kilku akcji. Dotyczyło to szczególnie akcji w strefie brzegowej związanej z plażowiczami;

¹³² W godzinach urzędowych pracy MSPIR.

¹³³ Pracownicy Wydziału Techniki i Zaopatrzenia mieli dostęp w wersji elektronicznej (tylko do odczytu) do „Raportu Gotowości Sił i Środków Ratownictwa Morskiego”.

¹³⁴ Awarie usunięte przez załogę w Bazie Ratownictwa Morskiego w Świnoujściu przed przejściem do Dziwnowa i odtworzeniem gotowości – nie wymagała interwencji WTIZ. Wszystkie zdarzenia mające miejsce w czasie trwania akcji do czasu odtworzenia gotowości zapisywano w Sprawozdaniu z akcji.

¹³⁵ Reżim pogotowia Służby SAR wynosił od dwóch do dziesięciu minut.

¹³⁶ Na podstawie § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz.U. z 2012 r. poz. 733).

- w przypadku awarii i wyłączeń statków ratowniczych z pogotowia Służby SAR nie ma możliwości ich zastąpienia innymi statkami, ponieważ nie posiadano statków rezerwowych. Koordynator SMC w czasie planowania działań ratowniczych korzystał ze statków sąsiednich Morskich Stacji Ratowniczych (MSR)¹³⁷ lub innych jednostek organizacyjnych wydzielonych do współdziałania, zgodnie z Planem SAR i Krajowym Planem¹³⁸. Zgodnie z Konwencją SOLAS, SMC może również zarekwirować do akcji SAR każdą jednostkę znajdującą się w pobliżu miejsca zdarzenia. Kapitan takiej jednostki musi się poddać rekwizycji i wykonywać polecenia SMC chyba, że udział w działaniach SAR będzie zagrażał bezpieczeństwu rekwizowanej jednostki i jej załogi. W przypadku awarii łodzi ratowniczych BSR, Służba SAR posiada zapasowe łodzie ratownicze, które zostają wprowadzone do pogotowia.

(akta kontroli str. 117-130, 160-173, 1069-1072, 1280-1476, 1644, 1649)

2.4 Prowadzenie przez służbę SAR akcji z zakresu poszukiwania i ratowania życia na morzu poza polskim obszarem SRR

Zgodnie z punktem 5.1¹³⁹ Planu SAR (część I) obszarem odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo jest obszar morza przylegający do wybrzeży państwa, na którym zobowiązało się ono do sprawowania pełnej koordynacji akcji poszukiwawczych i ratowniczych. W obszarze tym powinna być zapewniona pomoc każdej osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu niezależnie od jej narodowości, statusu lub okoliczności, w których tę osobę znaleziono. Granice każdego obszaru odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo tworzy się w drodze porozumień zawieranych między zainteresowanymi stronami. W punkcie 5.3¹⁴⁰ Planu SAR (Część I) określono, że z polskim SRR graniczą obszary odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo: Republiki Federalnej Niemiec, Królestwa Danii, Królestwa Szwecji, Federacji Rosyjskiej.

Polski obszar SRR (zgodnie z punktem 5.2¹⁴¹ Część I Planu SAR), jest ograniczony linią przebiegającą przez następujące punkty:

1. współrzędnych¹⁴² $\varphi = 53^{\circ}55'45,45''$ N $\lambda = 014^{\circ}13'40,78''$ E,
2. o współrzędnych $\varphi = 54^{\circ}55'00''$ N $\lambda = 014^{\circ}22'00''$ E,
3. część okręgu o promieniu 16 Mm wykreślonego z lotniska w miejscowości Rönne na wyspie Bornholm,
4. o współrzędnych: $\varphi = 54^{\circ}55'00''$ N $\lambda = 015^{\circ}08'11''$ E,
5. o współrzędnych: $\varphi = 54^{\circ}55'00''$ N $\lambda = 015^{\circ}52'00''$ E,
6. o współrzędnych: $\varphi = 55^{\circ}50'45''$ N $\lambda = 017^{\circ}33'15''$ E,
7. o współrzędnych: $\varphi = 54^{\circ}27'28,63''$ N $\lambda = 019^{\circ}38'30,96''$ E.

Zgodnie z punktem 1.4 Planu SAR (część II) MRCK po odebraniu zawiadomienia o niebezpieczeństwie na morzu, natychmiast rozpoczyna działania. Jednym z pierwszych jest ustalenie, czy MRCK jest właściwe do koordynacji akcji SAR ze

¹³⁷ Z miejsca stacjonowania statków, (nie dotyczy zintegrowanych Stacji Ratownictwa Morskiego MSR + BSR).

¹³⁸ Wyszczególnionych w Rapocie Gotowości Sił i Środków Ratownictwa.

¹³⁹ 5.1 Pojęcie obszaru odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo (SRR).

¹⁴⁰ 5.3 Obszary odpowiedzialności za poszukiwania i ratownictwo graniczące z polskim SRR.

¹⁴¹ 5.2 Granice polskiego SRR.

¹⁴² Współrzędne geograficzne: szerokość geograficzna (północ-południe) oznaczona phi (φ) i zapisywana najpierw, długość geograficzna (wschód-zachód) oznaczona lambda (λ) na drugiej pozycji; podawane w formacie: stopnie° minuty' sekundy".

względu na obszar, w którym znajduje się pozycja jednostki w niebezpieczeństwie. W takim przypadku stosuje się procedurę tak zwanego „pierwszego RCC”.

MRCK, odbierając wezwanie w niebezpieczeństwie, przejmuje odpowiedzialność za dany incydent do czasu przejęcia odpowiedzialności przez właściwe lub inne Ratownicze Centrum Koordynacyjne.

W latach 2018-2021 (do 30 kwietnia) Służba SAR przeprowadziła działania poza polskim obszarem SRR bez użycia sił i środków Służby SAR, udokumentowane 42 sprawozdaniami z akcji poszukiwawczo - ratowniczych, w tym w 2018 r. - 16, w 2019 r. - 18, w 2020 r. - osiem, w 2021 r. - zero.

Były to:

- 34 akcje wyjaśniające, w tym w 2018 r. - 11, w 2019 r. - 15, w 2020 r. - osiem,
- dwie ewakuacje medyczne, każda w 2018 r.,
- sześć akcji ratowania życia, w tym w 2018 r. – trzy, w 2019 r. – trzy.

Na podstawie analizy przebiegu 42 sprawozdań z akcji poszukiwawczo-ratowniczych poza polskim SRR ustalono, że:

- MRCK, po odebraniu zawiadomienia o niebezpieczeństwie na morzu, natychmiast rozpoczynało działania,
- powodem podjęcia działań były: odebrane wezwania sygnału w niebezpieczeństwie w systemie GMDSS Cospas-Sarsat Distress Alert¹⁴³ (16), UKF/MF/HF/DSC¹⁴⁴ Distress Alert (trzy), AIS SART Alert¹⁴⁵ (trzy), otrzymane zgłoszenia o zagrożeniach takich jak: ALERT MOB¹⁴⁶ (dwa), awaria lub uszkodzenia jachtu (dwie), brak kontaktu z jachtem lub opóźnienie przybycia jachtu (pięć), chory członek załogi lub osoba na jachcie lub statku (trzy), alert MAYDAY¹⁴⁷ (trzy), zaginięcie jachtu lub kajaku (dwa), prawdopodobny atak piratów (jeden), zgłoszenie łodzi z migrantami (jeden), bijatyka na kutrze (jedna),
- w każdej sprawie MRCK ustalało czy jest właściwe do koordynacji akcji SAR ze względu na obszar, w którym znajdowała się pozycja jednostki w niebezpieczeństwie, stosowano procedurę pierwszego RCC¹⁴⁸,
- w dziewięciu akcjach brały udział statki powietrzne innych jednostek, m.in. śmigłowce ratownicze niemieckie, duńskie, litewskie oraz nie było komplikacji związanych z Planem Operacyjnym Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (dalej: „Plan ASAR”),¹⁴⁹
- w wyniku akcji: wykonano ewakuację medyczną oraz podjęto załogę (sześć), odholowano jacht (dwie), przekazano sprawę MSZ, Policji, Hiszpanii (trzy), w rejonie nic nie odnaleziono (jedna), nie ustalono jednostki (jedna) oraz stwierdzono, że: były

¹⁴³ Wywołanie w niebezpieczeństwie generowane w satelitarnym systemie COSPAS –SARSAT przez satelitarną radiopławę awaryjną (EPIRB-Emergency Position-Indicating Radio Beacon).

¹⁴⁴ Medium Frequency/High Frequency Digital Selective Colling Distress Alert - Sygnał wzywania pomocy przez cyfrowe selektywne wywołania na częstotliwościach pośrednich i wysokich.

¹⁴⁵ Alert Search and Rescue [Radar] Transponder generowany przez radiopławę systemu AIS (połączenie sygnału AIS i Transpondera SART w jednym urządzeniu).

¹⁴⁶ Alert „man overboard” – człowiek za burtą.

¹⁴⁷ Międzynarodowy foniczny sygnał wzywania pomocy na morzu (z franc. *m'aider* oznaczający „pomocy”).

¹⁴⁸ Były to: JRCC Arhus, MRCC Bremen, MRCC Dublin, JRCC Den Helder, JRCC Denmark, MRCC Hong Kong, MRCC Chile, MRCC Etel, MRCC Falmouth, MRCC Furuholm, CG France, MRCC Funchal, MRCC Gris-Nez, RCC Jakarta, MRCC Kaliningrad, MRCC Klaipeda, MRCC La Garde, MRCC Lagos, RCC Las Palmas, MRCC Lisboa, MRCC Madrid, MRCC Netherlands, JRCC Norway, MRCC Oostende, MRCC Palma, JRCC Piraeus, MRCC Punta Arenas, MRCC Rabat, MRCC Reggio Calabria, MRCC Riga, MRCC Rijeka, MRCC Roma, MRCC Salvador, MRCC Split, JRCC Stavanger.

¹⁴⁹ Zatwierdzony 24 października 2017 r. przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa.

to FAGMDSS¹⁵⁰ (15) oraz FABS¹⁵¹ (pięć), jacht bezpieczny w porcie (trzy), jacht na mieliźnie (jeden), choroba morska sama ustąpiła (jeden), jacht miał problemy z silnikiem (jeden), nieznaną jednostką nadała sygnał (jeden), jacht został sprzedany (jeden), jacht zatonął wcześniej (jeden).

(akta kontroli str. 8-10, 201-442, 2491-2499)

2.5 Podejmowanie przez dyrektora MSPiR działań zmierzających do ujednolicenia przebiegu granic obszaru odpowiedzialności Polski za poszukiwanie i ratownictwo morskie SAR względem morskich granic obszaru odpowiedzialności Polski za poszukiwanie i ratownictwo lotnicze ASAR

Zgodnie z punktem 4.1 Planu ASAR granicami polskiego obszaru odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo lotnicze (SRR) są granice Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR¹⁵² WARSZAWA). W obszarze tym powinna być zapewniona pomoc każdemu statkowi powietrznemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie i osobom w nim się znajdującym, niezależnie od ich narodowości, statusu lub okoliczności, w których te osoby się znalazły. Jednocześnie w ww. punkcie określono, że granicę poziomą FIR WARSZAWA wyznacza linia łącząca punkty o współrzędnych geograficznych:

- 1) 54°27'28.03"N 019°38'24.05"E
- 2) 54°36'14.03"N 019°24'15.02"E
- 3) 55°50'58.98"N 017°32'52.80"E
- 4) 54°54'58.84"N 015°51'52.92"E
- 5) 54°55'00.00"N 015°08'07.00"E

(od tego punktu łuk koła o promieniu 30 km zakreślonego z ARP Rönne (55°04'04"N 014°44'48"E) do punktu:

- 6) 54°55'00"N 014°21'27"E
- 7) 54°07'38"N 014°15'17"E

od tego punkty linia prosta do punktu:

- 8) 54°07'34"N 014°12'05"E
- 9) 53°59'16"N 014°14'32"E
- 10) 53°55'40"N 014°13'34"E

11) miejsce styku polsko-niemieckiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego następnie linia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej.

W artykule 2 umowy z dnia 10 czerwca 1998 r. o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, zawartej między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji określono, że strony uważają granicę między ich sąsiadującymi Rejonami Informacji Powietrznej (FIR-mi) jako granicę między ich rejonami poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskiego. W art. 1 Protokołu z dnia 23 lutego 2000 r. podpisanego między Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu

¹⁵⁰ Falszywe alarmy generowane w systemie GMDSS.

¹⁵¹ Falszywe alarmy bez użycia środków.

¹⁵² Z ang. Flight Information Region - Rejon Informacji Powietrznej.

Federacji Rosyjskiej w sprawie określenia rejonów poszukiwawczo-ratowniczych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu określono, że strony przyjęły, że istniejąca granica pomiędzy ich wzajemnie przylegającymi rejonami lotniczej informacji (FIR) jest granicą pomiędzy RLI Warszawa i RLI Kaliningrad i jednocześnie jest granicą pomiędzy ich rejonami SAR. Mimo, że w ww. porozumieniach zawarto powyższe informacje, to część morskiego odcinka granic obszarów SRR (o współrzędnych wyszczególnionych w punkcie 2.4 WP) oraz FIR (o ww. współrzędnych) przebiega odmiennie. Nie prowadzono akcji SAR w miejscach rozbieżności granic.

(akta kontroli str. 2500-2717, 2848)

2.6 Przyczyny występowania wypadków pracowników SAR i ich wpływ na prowadzenie akcji poszukiwawczo - ratowniczych

Stosownie do przepisu VI/4 Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie¹⁵³, członkowie załóg statków ratowniczych SAR spełniali wymagania kwalifikacyjne w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Byli oni przeszkoleni w zakresie wymaganym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich¹⁵⁴ wydanym na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim, z czego 137 posiadało przeszkolenie w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, 84 - udzielania pierwszej pomocy, 49 - sprawowania opieki medycznej nad chorym, przy czym niektórzy posiadali przeszkolenie tylko w jednym z trzech zakresów albo dwóch lub trzech zakresów łącznie. Daty ważności 14 certyfikatów potwierdzających ukończenie kursów sprawowania opieki medycznej nad chorym zachowują ważność zgodnie z wytycznymi¹⁵⁵ z Ministerstwa Infrastruktury do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu epidemicznego albo stanu epidemii.

Zgodnie z wymogami art. 69 ust 3 rozporządzenia o kwalifikacjach członków załóg statków morskich, pięciu pracowników SAR będących członkami załóg statków ratowniczych SAR posiadało świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa.

Członkowie załóg statków ratowniczych SAR posiadali odpowiednio: wykształcenie podstawowe - dwie, średnie - 93, wyższe - 41, zasadnicze zawodowe - 32, policealne - trzy.

(akta kontroli str. 2771-2801)

Zgodnie z wymogami art. 69 ust 6 rozporządzenia o kwalifikacjach członków załóg statków morskich, pracownicy SAR będący członkami załóg statków BSR (41) posiadali zaświadczenia o ukończeniu przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa¹⁵⁶, wydane przez Dyrektora. Osoby te posiadały odpowiednio: wykształcenie podstawowe - jedna, średnie - 17, wyższe - siedem, zasadnicze zawodowe - 16.

(akta kontroli str. 2732-2770)

¹⁵³ Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 ze zm.

¹⁵⁴ Dz. U. poz. 239 ze zm.

¹⁵⁵ Wytyczne dotyczące przedłużenia ważności morskich dokumentów marynarzy w okresie wprowadzonego stanu epidemii COVID-19, pismo znak GM-DEM-1.070.1.2020 z dnia 26 listopada 2020 r.

¹⁵⁶ Zarządzenie nr 34 Dyrektora MSPiR z 20 grudnia 2019 r. w sprawie szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla ratowników brzegowych stacji ratowniczych oraz Zarządzenie nr 16 Dyrektora MSPiR z 18 kwietnia 2016 r. w sprawie szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla ratowników brzegowych.

W MSPiR w okresie objętym kontrolą przeprowadzono szkolenia medyczne¹⁵⁷:

- 1) w 2018 r.:
 - 18 dla ratowników BSR-ów¹⁵⁸, przeszkolono 145 osób,
 - 34 dla członków załóg statków morskich¹⁵⁹, przeszkolono 193 osoby,
- 2) w 2019 r.:
 - 35 dla ratowników BSR-ów¹⁶⁰, przeszkolono 212 osób,
 - 63 dla członków załóg statków morskich¹⁶¹, przeszkolono 324 osoby,
- 3) w 2020 r.:
 - 33 dla ratowników BSR-ów¹⁶², przeszkolono 248 osób,
 - 58 dla członków załóg statków morskich¹⁶³, przeszkolono 297 osób,
 - dwa dla pracowników MRCK, przeszkolono siedem osób,
- 4) w 2021 r.:
 - 19 dla ratowników BSR-ów¹⁶⁴, przeszkolono 133 osoby,
 - 15 dla członków załóg statków morskich¹⁶⁵, przeszkolono 88 osób,
 - dwa dla pracowników MRCK, przeszkolono dziewięć osób

(akta kontroli str. 2718-2731)

W latach 2018-2021 (do 5 maja) w Służbie SAR odnotowano łącznie 16 wypadków przy pracy, w tym w 2018 r. sześć, w 2019 r. – sześć, w 2020 r. – trzy i w 2021 r. – jeden. Wypadki miały miejsce w czasie: postoju statku w porcie (pięć), ćwiczeń morskich (trzy), akcji ratowniczej (cztery), w budynkach MSR/BSR (trzy), rejsu (jeden).

Przyczyną wypadków, które miały miejsce w czasie akcji SAR były:

- potknięcie się ratownika o wystającą na wysokość czterech cm ponad nawierzchnię nabrzeża pokrywę betonową,
- utrata równowagi w związku z dużym falowaniem morza skutkującym uderzeniem łokciem w ościeżnicę drzwi okrętowych,
- zaskoczenie niespodziewanym zdarzeniem tj. nagłym przechyłem statku na prawą burtę spowodowanym zmianą kursu statku,
- zaskoczenie niespodziewanym zdarzeniem polegającym na agresywnym zachowaniu się psa podczas jego ratowania.

Wypadkom ulegli ratownik BSR, dwóch starszych marynarzy, starszy oficer mechanik i nie było konieczności przerywania akcji. W trzech akcjach poszkodowani

¹⁵⁷ Organizowano w siedzibie MSPiR lub na Bazie Materiałowo-Sprzętowej w Świnoujściu, a dla ratowników BSR i członków załóg statków na stacjach ratowniczych. Szkolenia o tematyce m.in. Badanie poszkodowanego, postępowanie z poszkodowanym z urazem, przekazywanie poszkodowanego z nabrzeża na statek - ćwiczenia praktyczne, reanimacja, kontrola sprzętu medycznego, badanie poszkodowanego; unieruchomienie na noszach typu deska itp.

¹⁵⁸ Dziwnów, Trzebież, Władysławowo, Świbno, Sztutowo, Darłowo, Kołobrzeg, Ustka.

¹⁵⁹ Monsun, Cyklon, Wiatr, Bryza, Orkan, Tajfun, Kapitan Poinc, Szkwał, Huragan, Czesław II, Pasat, Sztorm.

¹⁶⁰ Dziwnów, Trzebież, Władysławowo, Świbno, Sztutowo, Darłowo, Kołobrzeg, Ustka, Łeba.

¹⁶¹ Tajfun, Monsun Sztorm, Cyklon, Wiatr, Bryza, Orkan, Tajfun, Kapitan Poinc, Szkwał, Huragan, Czesław II, Pasat, R-30.

¹⁶² Dziwnów, Trzebież, Władysławowo, Świbno, Sztutowo, Darłowo, Kołobrzeg, Ustka, Łeba.

¹⁶³ Tajfun, Monsun Sztorm, Cyklon, Wiatr, Bryza, Orkan, Tajfun, Kapitan Poinc, Szkwał, Huragan, Czesław II, Pasat, R-30.

¹⁶⁴ Darłowo, Dziwnów, Kołobrzeg, Łeba, Świbno, Sztutowo, Ustka, Władysławowo.

¹⁶⁵ Bryza, Cyklon, Huragan, Kapitan Poinc, Orkan, Szkwał, Sztorm, Wiatr.

pełnili obowiązki do końca zmiany (początkowo uraz nie wyglądał groźnie), a w jednej odholowano psa i wówczas udzielono pomocy poszkodowanemu.

Każdy pracownik był przeszkolony z BHP okresowego dla pracowników, zapoznany z ryzykiem zawodowym oraz posiadał aktualne świadectwo zdrowia. Poszczególne osoby posiadały uprawnienia:

- ratownik BSR: świadectwo bezpieczeństwa dla ratownika BSR, prawo jazdy kat B1, B, B+E, starszego sternika motorowodnego, operatora łączności bliskiego zasięgu,
- starszy marynarz – świadectwa: starszego marynarza, przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopień podstawowy, w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym, w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ratownika, w zakresie wykorzystania radaru i ARPA poziom operacyjny,
- starszy marynarz - zaświadczenie o ukończeniu kursu w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy medycznej, świadectwa: starszego marynarza, przeszkolenia w zakresie problematyki ochrony na statku, przeszkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych w zakresie ochrony przeciwpożarowej, ratownika,
- starszy oficer mechanik: dyplom starszego oficera mechanika, świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopień wyższy, przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, w zakresie problematyki ochrony statku, przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej (stopień podstawowy), przeszkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej.

(akta kontroli str. 2803-2842)

Na podstawie analizy dokumentacji 13¹⁶⁶ protokołów z kontroli zewnętrznych przeprowadzonych w Służbie SAR oraz dokumentów otrzymanych z PKBWM stwierdzono, że nie formułowano wniosków dotyczących błędów popełnianych w trakcie akcji SAR.

(akta kontroli str. 2442-2447, 2474-2487)

Dyrektor wyjaśnił, że przeprowadził analizę wypadków pracowników operacyjnych SAR i ratowników ochotniczych poprzez Inspektora ds. BHP zatrudnionego na pełen etat w MSPiR. Od początku 2021 r. został zatrudniony dodatkowo na pół etatu inspektor BHP, który ma wspierać oraz wzmocnić nadzór nad przestrzeganiem BHP w Służbie SAR. Do roku 2020 analiza wypadków i popełnianych błędów była dokonywana na początku każdego roku lub po wystąpieniu wypadków. Od roku 2021 jest robiona co pół roku lub w przypadku stwierdzenia rażących błędów w przestrzeganiu zasad BHP lub wypadków. Jest ona zamieszczana każdorazowo w sprawozdaniu rocznym BHP za dany rok kalendarzowy. Wnioski wynikające z analizy były realizowane na bieżąco poprzez szkolenia lub ćwiczenia zwiększające kwalifikacje a udział w ćwiczeniach członków załóg pływających oraz ratowników BSR odbywa się na bieżąco.

(akta kontroli str. 8-10, 2259-2267, 2823-2842)

¹⁶⁶ Trzy z 2018 r., pięć z 2019 r., pięć z 2020 r.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Dyrektor nie zaktualizował Planu SAR w części dotyczącej szczegółowego określenia granic (punkt 5.2 Części I Planu SAR Część ogólna), mimo rozbieżności pomiędzy zapisami zawartymi w porozumieniach międzynarodowych (z których wynika, że granica SRR jest równa FIR Warszawa) a Planem SAR. Granice wskazane w Planie SAR zostały spisane z Porozumienia operacyjnego¹⁶⁷ stanowiącego załącznik do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji, które to dokumenty zawierają rozbieżności.

Było to niezgodne z art. 122 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, zgodnie z którym Dyrektor Służby SAR jest obowiązany do bieżącej aktualizacji Planu SAR.

(akta kontroli str. 8-10, 219-221, 2500-2562, 2573-2574, 2696-2716, 2848)

Dyrektor wyjaśnił, że „nie mógł zaktualizować Planu SAR w zakresie rozbieżności między zapisami w Planie ASAR i Planie SAR dotyczącymi granic polskiego SRR, gdyż nie miał wiedzy, że takie rozbieżności występują. Pozycje wpisane w punkcie 5.2 do Planu SAR są, bezpośrednio spisane z Załącznika Nr 1.2 (Annex 1.2) do Porozumienia Operacyjnego¹⁶⁸ pomiędzy Polskimi i Szwedzkimi instytucjami odpowiedzialnymi za współdziałanie/współpracę w celu ratowania życia ludzkiego na morzu. Porozumienie Operacyjne jest załącznikiem do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie. Oba dokumenty zostały podpisane w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.”

(akta kontroli str. 8-10, 2500-2508, 2696-2716)

Zdaniem NIK z art. 122 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim jednoznacznie wynika, że Plan SAR powinien być aktualizowany na bieżąco. Podkreślenia wymaga też fakt, że wobec istniejących niezgodności opisu punktów ze stanem faktycznym, wartości¹⁶⁹ o największej różnicy przebiegu granic wynosiły 1,35 km¹⁷⁰ oraz 3,51 km¹⁷¹.

Jednocześnie NIK zauważa, że zgodnie z art. 2 ww. umowy z Rządem Królestwa Szwecji, granicą rejonu poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskiego jest granica Rejonu Informacji Powietrznej (FIR). Według NIK, ww. ogólna reguła określona w umowie ma pierwszeństwo przed zapisami ujętymi w załączniku, w przypadku niespójności między tymi dokumentami.

OCENA CZĄSTKOWA

W Służbie SAR przestrzegano procedur planowania, koordynacji i prowadzenia akcji określonych w Planie SAR. Badanie 25 akcji poszukiwawczo-ratowniczych wykazało, że działania podejmowano zgodnie z Planem SAR oraz rzetelnie i terminowo kierowano jednostki do akcji. Przestrzegano procedur w zakresie

¹⁶⁷ Z Annexu nr 1.2.

¹⁶⁸ Operational Agreement.

¹⁶⁹ Stanowiące wynik obliczenia rozbieżności granic wykreślonych zgodnie z tabelami współrzędnych, o których mowa w pkt. 5.2 Granice polskiego SRR w Planie SAR oraz pkt. 4.1 Granice polskiego obszaru odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo lotnicze (SRR) w Planie ASAR, podane w przybliżeniu.

¹⁷⁰ Wschodnia granica z Federacją Rosyjską w Zatoce Gdańskiej.

¹⁷¹ Fragment toru podejściowego do Portu Świnoujście.

kierowania akcjami SAR zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku „F” do Krajowego Planu.

Służba SAR zapewniła podjęcie działań w zakresie utrzymania stanu zasobów służby SAR, a w przypadku ich awarii, nie skutkowały one koniecznością przerwania akcji poszukiwawczo-ratowniczych. Awarie jednostek SAR w trakcie akcji nie miały związku z naruszeniem regulacji obowiązujących pracowników w zakresie informowania o ich niesprawności lub konieczności dokonywania napraw.

Akcje SAR prowadzone poza granicami polskiego SRR realizowano zgodnie z Planem SAR. Pomimo występowania rozbieżności w przebiegu granic obszaru SRR względem obszaru odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo lotnicze (ASAR) nie zaktualizowano Planu SAR w części dotyczącej przebiegu granic (punkt 5.2), czym naruszono art. 122 ust 1. ustawy o bezpieczeństwie morskim.

W okresie objętym kontrolą doszło do czterech wypadków w trakcie akcji ratowniczej, które nie miały związku z poziomem wiedzy i umiejętności personelu oraz nie miały wpływu na prowadzenie akcji SAR.

OBSZAR

3. Współdziałanie służby SAR z innymi jednostkami i systemami ratowniczymi

Opis stanu faktycznego

3.1 Zasady i warunki stosowane przy współdziałaniu z innymi jednostkami i systemami ratowniczymi

Służba SAR, zgodnie z art. 118 ustawy o bezpieczeństwie morskim, współpracowała z jednostkami organizacyjnymi Marynarki Wojennej i Straży Granicznej w prowadzeniu akcji na morzu oraz Państwowej Straży Pożarnej, Policji i PRM¹⁷² w działaniach na lądzie. Zgodnie z Planem SAR współpracowano z innymi jednostkami¹⁷³ będącymi w stanie udzielić niezbędnej pomocy. Ponadto Służba SAR współpracowała z jednostkami innych państw¹⁷⁴ w zakresie prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych na morzu, w ramach Konwencji SAR, w tym głównie MRCC¹⁷⁵, JRCC¹⁷⁶ i/lub Straż Wybrzeża zwłaszcza Niemiec, Wielkiej Brytanii, Francji, Szwecji, Holandii i Norwegii.

MSPiR nie ponosiła kosztów z tytułu współdziałania innych jednostek organizacyjnych ze Służbą SAR w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych w zakresie wynikającym z Planu SAR.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że współdziałanie międzynarodowe realizowane było na podstawie i zgodnie z zapisami Konwencji SAR oraz porozumień operacyjnych z państwami, których obszary odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo graniczą z SRR Polski. Współdziałanie dotyczyło głównie:

¹⁷² System Państwowe Ratownictwo Medyczne.

¹⁷³ Tj. innymi niż ODOR-MW, ODOR-MOSG, Oficerem Dyżurnym Stanowiska Kierowania Komendanta Wojewódzkiego lub Oficerem Dyżurnym innego ośrodka dowodzenia Państwowej Straży Pożarnej, Służbami Dyżurnymi Komend Wojewódzkich lub Służbami Dyżurnymi innych ośrodków dowodzenia Policji, Lekarzem Dyżurnym TMAS lub Koordynatorem TMAS, Dyżurnym Dyspozytorem „PETROBALTIC”, Dyżurnym Centrum Koordynacji Ratownictwa Wodnego lub właściwym ze względu na miejsce zdarzenia punktem kontaktowym podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa wodnego, Służbą Dyżurną właściwego UM, Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego.

¹⁷⁴ Na szczeblu rządowym podpisano umowy z: Rządem Królestwa Szwecji, Rządem Federacji Rosyjskiej, Rządem Republiki Litewskiej. Na szczeblu operacyjnym podpisano porozumienia ze: Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Republiki Federalnej Niemiec oraz Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Królestwa Danii.

¹⁷⁵ Maritime Rescue and Coordination Centre (Centrum Koordynacji Ratownictwa Morskiego).

¹⁷⁶ Joint Rescue Coordination Centre (Zintegrowane Ratownicze Centrum Koordynacyjne).

- przekazania wezwań o niebezpieczeństwie odebranych przez MRCK, gdy pozycja jednostki w niebezpieczeństwie znajdowała się w SRR innego państwa,
- reakcji na zgłoszenia o niebezpieczeństwie odebrane przez MRCC/JRCC innego państwa, gdy zdarzenie miało miejsce w SRR Polski lub dotyczyło polskiej jednostki,
- akcji wyjaśniających po odebraniu alertu (w systemie Cospas-Sarsat) aktywowanego przez radiopławy¹⁷⁷ morskie - EPIRB, gdy pozycja sygnału znajdowała się w SRR innego państwa lub radiopława zarejestrowana była w innym państwie.

Na podstawie badania przebiegu trzech akcji SAR, w zakresie koordynacji współdziałania z innymi jednostkami ustalono, że:

- powiadamiano osoby upoważnione w MSPiR lub/i z osobami upoważnionymi w jednostkach współdziałających,
- określano rodzaj żądanej pomocy podając jednocześnie informacje dotyczące zdarzenia, np.: rodzaj wypadku, środki skierowane do akcji, ich rozmieszczenie, rodzaj potrzebnej pomocy,
- stosowano algorytmy uruchamiania sił i środków współdziałających jednostek organizacyjnych oraz postępowania w przypadku żądania porady medycznej, ujęte w Planie SAR.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że wsparcie jednostek współdziałających w akcjach SAR było zależne od kilku czynników, m.in.: możliwości technicznych jednostek w danych warunkach hydrometeorologicznych, dostępności jednostek w danym momencie, przepisów prawa regulujących działalność danej jednostki organizacyjnej.

MRCK prowadziło 42 akcje (16 w 2018 r., 18 w 2019 r., osiem w 2020 r.) poza polskim obszarem SRR bez użycia sił i środków Służby SAR. Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że działania prowadzone były po odebraniu wezwania w niebezpieczeństwie w systemie GMDSS Cospas-Sarsat Distress Alert lub UKF/MF/HF/DSC Distress Alert lub AIS Alert), otrzymaniu zgłoszeń telefonicznych o potencjalnym zagrożeniu (brak kontaktu, opóźnienie przybycia itp.). Wezwania w niebezpieczeństwie i informacje o zagrożeniu dotyczyły całego światowego akwenu morskiego. Ponadto głównym celem działań SMC w MRCK było jak najszybsze znalezienie RCC, gdy pozycja nie była znana.

W okresie objętym kontrolą nie odnotowano przypadków odmówienia udziału w akcjach SAR ze strony współdziałających jednostek organizacyjnych.

(akta kontroli str. 281-298, 1481-1536, 1644-1651)

3.2 Zapewnienie informacji o dostępności jednostek MSPiR lub wydzielonych zasobów jednostek współdziałających przy współdziałaniu w akcjach SAR

Informacje w zakresie dostępności jednostek MSPiR lub wydzielonych zasobów jednostek współdziałających przekazywano telefonicznie przez kapitana statku ratowniczego lub dyżurnego inspektora operacyjnego MRCK/MPCK i/lub kierownika BSR do innych jednostek współdziałających. Dyżurny inspektor operacyjny MRCK/MPCK podczas pełnienia pogotowia przyjmował i odnotowywał informacje

¹⁷⁷ Rodzaj nadajnika radiowego (radiopławy) pozwalającego na alarmowanie w niebezpieczeństwie i ustalenie miejsca położenia w sytuacji zagrożenia.

o niesprawności lub ograniczeniach w gotowości jednostek Służby SAR w dobowych „Raportach Gotowości Sił i Środków Ratownictwa Morskiego”. Ponadto pozyskiwał i rejestrował informacje o m.in.: rodzaju, dyslokacji, stanie gotowości sił i środków wydzielonych do współdziałania przez inne jednostki organizacyjne zgodnie z Planem SAR i Krajowym Planem oraz o doraźnych wyłączeniach jednostek Służby SAR z całodobowego pogotowia ze względów technicznych.

Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych wyjaśnił, że w przypadku planowanego lub losowo czasowego wycofania jednostek wydzielonych przez Oficera Dyżurnego Operacyjnego Marynarki Wojennej (dalej: „ODOR MW”), Oficera Dyżurnego Operacyjnego Morskiego Oddziału Straży Granicznej (dalej: „ODOR SG”) lub innej jednostki pozostającej w pogotowiu Służby SAR, każda ze stron natychmiast informowała drugą.

(akta kontroli str. 1537-1582, 1583-1650)

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Jednostki Służby SAR realizowały zadania MSPiR w zakresie współdziałania z innymi jednostkami krajowymi i międzynarodowymi zgodnie z Planem SAR. Koordynator akcji poszukiwania i ratownictwa przestrzegał procedur w ramach algorytmu uruchamiania sił i środków współdziałających jednostek organizacyjnych. Ponadto zasoby służby SAR udzielały wsparcia na prośbę innych RCC oraz zgody na podjęcie działań poszukiwania i ratowania życia przez zagraniczne jednostki.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Sporządzanie zgodnie z Planem SAR „Rocznych programów szkolenia specjalistycznego” oraz podjęcie działań organizacyjnych umożliwiających ich realizację.
2. Podjęcie działań mających na celu uzyskanie zgodności zapisów zawartych w Planie SAR i umowach międzynarodowych w zakresie przebiegu granicy obszaru odpowiedzialności SRR.
3. Podjęcie działań w celu dopasowania regulacji dotyczących norm pracy i czasu pełnienia dyżurów w MSPiR uwzględniając potrzeby w zakresie planowania i realizacji szkoleń oraz sezonowym natężeniem akcji SAR.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku. 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Gdańsk, dnia 16 lipca 2021 r.

Kontrolerzy

Renata Jabłonowska

starszy inspektor kontroli państwowej

Renata Jabłonowska
.....
podpis

Piotr Lewandowski

doradca techniczny

Piotr Lewandowski
.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

p.o. DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku
Tomasz Stachurski
.....
podpis