MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 11 lipca 2022 r.

Znak sprawy: DGM-1.050.2.2022

Pani
Gabriela Morawska-Stanecka
Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

W odpowiedzi na przekazane do Ministerstwa Infrastruktury oświadczenie senatora Sławomira Rybickiego, złożone w dniu 9 czerwca 2022 r. na 44. posiedzeniu Senatu, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

1. Z jakich powodów służba SAR nie posiada wspólnego systemu łączności pomiędzy wszystkimi jednostkami współdziałającymi w akcjach ratowniczych?

Służba SAR prowadzi akcje ratownicze na obszarach morskich, a zapewnienie łączności pomiędzy jednostkami biorącymi udział w akcji musi być dostosowane do specyfiki jej działania. Łączność operacyjna pomiędzy jednostkami Służby SAR na polskich obszarach morskich, stacjami brzegowymi oraz Morskim Ratowniczym Centrum Koordynacyjnym (MRCK) jest zapewniona i odbywa się w ramach światowego systemu łączności w niebezpieczeństwie i do celów bezpieczeństwa (GMDSS) i zgodnie z międzynarodowymi standardami ustanowionymi przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencji SOLAS). W obszarze morza A1 systemu GMDSS, czyli do 30 mil morskich od brzegu, łączność operacyjna zapewniona jest poprzez komunikację radiową w morskim paśmie VHF, w szczególności na kanałach 11, 16 i 70. Poza zasięgiem stacji VHF łączność operacyjna zapewniona jest w paśmie pośredniofalowym.

Ze względu na specyfikę łączności morskiej (np. stosowany zakres częstotliwości) mogą wystąpić problemy w łączności między morskimi służbami ratowniczymi, a innymi służbami ratowniczymi, które działają na obszarach lądowych. Łączność w takich przypadkach zapewniają standardowe środki komunikacji i procedury. Nie funkcjonuje natomiast w Polsce systemowe rozwiązanie zapewniające łączność operacyjną wszystkich służb, które mogą być zaangażowane w akcję. Należy jednak podkreślić, że komunikacja na obszarach morskich, w tym wezwanie pomocy i komunikacja w niebezpieczeństwie z potrzebującymi pomocy, odbywać się może jedynie w ramach systemu GMDSS i urządzeń do tego systemu przeznaczonych, które stanowią obowiązkowe wyposażenie statków morskich zgodnie z jednolitymi, międzynarodowymi standardami określonymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

2. Z jakich powodów służba SAR nie została włączona do prac nad systemem TETRA?

Podczas prac nad systemem TETRA Służba SAR była włączona do prac nad systemem i fazy testów. Część jednostek pływających wciąż posiada odbiorniki zdolne pracować w tym systemie. System TETRA wydaje się być dobrym rozwiązaniem dla służb porządku publicznego i ratownictwa, ale najważniejszym ograniczeniem w uruchomieniu tego systemu w Polsce jest jego obecny zasięg, który w przypadku Służby SAR obejmuje tylko strefę A1 GMDSS.

Podczas spotkań Rady SAR w 2018 r. omawiano kwestię wprowadzenia łączności TETRA wspólnie z jednostkami współdziałającymi systemu łączności TETRA. Jako jednostkę wiodącą w podjęciu prac nad

Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
www.mi.gov.pl, infolinia: 222 500 135, e-mail: kancelaria@mi.gov.pl, Twitter @MI_GOV_PL

wspólnym systemem łączności służb ratowniczych i bezpieczeństwa wskazano wówczas resort Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Obecnie Komenda Główna Policji buduje Ogólnokrajowy Cyfrowy System Łączności Radiowej Policji, który jest ukierunkowany na realizację potrzeb organów i jednostek podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ale przewiduje się również możliwość udostępnienia jego zasobów do realizacji łączności także z innymi użytkownikami realizującymi zadania z obszaru bezpieczeństwa, porządku publicznego i ratownictwa (w tym MSPiR). Ministerstwo Infrastruktury dołoży starań, aby Służba SAR uzyskała dostęp do tego nowo budowanego systemu łączności, gdy uzyska on odpowiednią funkcjonalność.

3. Czy planuje się włączenie służby SAR do systemu TETRA? Jeśli tak, to kiedy?

W związku z trudnościami, o których mowa w punktach 1 i 2, w chwili obecnej nie prowadzi się działań zmierzających do włączenia Służby SAR do Systemu TETRA. Jednakże sprawę połączenia struktur i służb ratowniczych w jeden system komunikacyjny traktuje się jako sprawę rozwojową i Ministerstwo Infrastruktury przystąpi do wszelkich propozycji prac i działań w tej kwestii, gdy takie zostaną podjęte w ramach Ogólnokrajowego Cyfrowego Systemu Łączności.

4. Czy planowana jest rozbudowa floty statków do zwalczania zanieczyszczeń na Bałtyku? Jeśli tak, to jakich statków, kiedy i w jakim zakresie? Jeśli nie, to z jakich powodów?

Obecnie procedowany jest program wieloletni pod nazwą „Modernizacja Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie zdolności reagowania na zagrożenia życia ludzkiego i środowiska naturalnego na morzu na lata 2022-2032", którego zatwierdzenie uzależnione jest od toczących się na forum UE prac nad pakietem Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS). Przywołany Program w wersji przekazanej do Komisji Europejskiej przewiduje możliwość doposażenia służb ratownictwa morskiego w celu poprawy stanu bezpieczeństwa żeglugi morskiej i ochrony środowiska.

Budowa wielozadaniowych statków znajduje się wśród inwestycji planowanych do sfinansowania w ramach tego programu w kolejnej perspektywie finansowej UE w najbliższych latach i wciąż istnieje możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji z udziałem bezzwrotnego dofinansowania ze środków UE. Planowane parametry statków to: długość całkowita – 78-85 m i pojemność retencyjna – 800 m3, natomiast zakładana autonomiczność operacyjna wynosić ma około 20 dni.

5. Z jakich powodów ministerstwo unieważniło przetarg na budowę nowego statku wielozadaniowego dla Służby SAR i przyjęło argumentację, że „wykonanie zamówienia nie leży w interesie publicznym"?

W roku 2019 Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (zwanej Służbą SAR), przeprowadził dwa postępowania dotyczące przetargów na budowę statku wielozadaniowego, jednakże zostały one unieważnione – pierwsze ze względu na brak zgłoszonych ofert, a drugie ze względu na zmiany organizacyjne w MSPiR.

Pierwszy przetarg został ogłoszony 5 lipca 2019 r., z datą otwarcia ofert wyznaczoną na 30 września 2019 r. W trakcie postępowania potencjalni oferenci zgłaszali zapytania, na które MSPiR udzieliła odpowiedzi, jednak do Krajowej Izby Odwoławczej (KIO) zostało wniesione odwołanie od czynności publikacji ogłoszenia i publikacji SIWZ. Zarzuty odwołującego zostały w całości oddalone przez KIO, jednak odwołanie to doprowadziło do zmiany terminu składania ofert i wyznaczono nową datę, 14 listopada 2019 r. Postępowanie to zostało jednak unieważnione w dniu 28 listopada 2019 r., ze względu na brak złożonych ofert.

Drugi przetarg na budowę statku wielozadaniowego został ogłoszony 3 stycznia 2020 r. W ramach rozpoczętych konsultacji wewnątrzresortowych, dnia 14 stycznia 2020 r., otrzymano projekt zmiany ustawy o bezpieczeństwie morskim i niektórych innych ustaw, której celem było zniesienie MSPiR jako odrębnej jednostki budżetowej i przejęcie realizowanych przez nią zadań przez urzędy morskie. Planowane połączenie struktur urzędów morskich i MSPiR miało umożliwić bardziej efektywne i racjonalne ekonomicznie wykorzystywanie posiadanego przez urzędy morskie i MSPiR taboru pływającego, obiektów brzegowych oraz wyposażenia. W wyniku tych okoliczności Dyrektor MSPiR dnia 17 lutego 2020 r., działając jako Zamawiający, unieważnił postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę wielozadaniowego statku ratowniczego dla Służby SAR, uzasadniając ten fakt, zgodnie z prawem zamówień

publicznych, istotną zmianą okoliczności powodującą, że dalsze prowadzenie postępowania i wykonanie zamówienia nie leży w interesie publicznym.

Podkreślić należy, że powyższe unieważnienie postępowania przetargowego nie oznaczało rezygnacji z decyzji o budowie nowego wielozadaniowego statku ratowniczego w ogóle, tylko rezygnację z decyzji o jego budowie w tamtym okresie z powodu zmian organizacyjnych w MSPiR.

Istotnym jest również fakt, że przedłużający się proces przygotowawczy i procedura przetargowa dotycząca budowy statku powodowały ryzyko niezakończenia inwestycji w terminie do 31 grudnia 2022 r., co mogłoby doprowadzić, pod koniec jej realizacji, do konieczności zwrotu wraz z odsetkami) środków przyznanych na projekt ze środków UE w ramach POIiŚ 2014-2020.

Ostatecznie środki UE, stanowiące równowartość 85 procent całkowitej wartości projektu, zostały przeznaczone na działania polskiego rządu wspierające walkę z pandemią COVID-19 i jej skutkami.

6. Czy jest stworzony plan, aby w określonym czasie Polska zaczęła spełniać zalecenia konwencji helsińskiej, która rekomenduje objęcie obszarów morskich RP zdolnością podjęcia akcji usuwania zanieczyszczeń w ciągu 8 godzin? Jeśli tak, to jaki? Jeśli nie, to z jakich powodów?

Dążenie do zapewnienia właściwej zdolności do reagowania na rozlewy na całych obszarach morskich RP jest podstawowym założeniem przyjętym w zatwierdzonym przez ministra ds. spraw gospodarki morskiej Krajowym Planie Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego, którego celem jest umożliwienie szybkiej i skutecznej akcji w przypadku incydentu, który zagraża lub może zagrozić środowisku morskiemu lub też w inny sposób zagraża interesom Rzeczypospolitej Polskiej. Krajowy Plan został zaktualizowany przez Służbę SAR po kontroli NIK i czeka na przedłożenie Radzie SAR do zaopiniowania przed przekazaniem rekomendacji do podpisania ministrowi.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w celu zapewnienia należytej gotowości w zakresie reagowania i zwalczania zanieczyszczeń na całych obszarach morskich RP, bierze pod uwagę zalecenia konwencji HELCOM w tworzonych przez siebie instrumentach i aktach prawa.

Z poważaniem,

Z upoważnienia Ministra

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu