

**Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej  
Rzeczypospolitej Polskiej**

**RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
W 2015 ROKU**

Warszawa, lipiec 2016 r.



## Spis treści:

<b>WSTĘP</b> .....	6
<b>I. DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ</b> .....	7
1. USTAWY. ....	7
<b>1.1. Projekty kluczowe.</b> .....	7
<b>1.2. Przyjęte akty prawne.</b> .....	8
2. ROZPORZĄDZENIA.....	9
<b>II. DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.</b> .....	11
1.  UTWORZENIE MINISTERSTWA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ. ....	11
2.  PRZYJĘCIE PRZEZ RADĘ MINISTRÓW POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ DO ROKU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 ROKU). ....	12
3.  POLSKA POLITYKA BAŁTYCKA.....	12
4.  UCZESTNICTWO W PRACACH GRUP ROBOCZYCH NA FORUM UE.....	13
<b>4.1. Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE).</b> .....	13
<b>4.2. Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej.</b> .....	13
<b>4.3. Rada Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States).</b> .....	13
<b>4.5. Grupa robocza Rady UE ds. żeglugi morskiej.</b> .....	15
<b>4.6. Grupa Ekspertów ds. Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS).</b> .....	15
<b>4.7. Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki (DTLF).</b> .....	15
<b>4.8. Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR).</b> .....	15
<b>4.9. Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.</b> .....	16
5. UMOWY MIĘDZYJARODOWE BILATERALNE .....	16
6. KONWENCJE W SPRAWIE UNIKANIA PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA. ....	17
7. WAŻNIEJSZE WYDARZENIA 2015 ROKU ZWIĄZANE Z TEMATYKĄ MORSKĄ.....	19
<b>III. DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH</b> .....	21
1.  WDRAŻANIE MECHANIZMÓW UŁATWIAJĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W TRANSPORCIE MORSKIM. ....	21
2.  WDROŻENIE I UPOWSZECHNIENIE STATUSU UPOWAŻNIONEGO PRZEDSIĘBIORCY - AEO.....	22
3.  WSPÓŁPRACA MIĘDZYJARODOWA SŁUŻBY CELNEJ.....	23
<b>IV. NAUKA I BADANIA MORSKIE</b> .....	24
1.  DZIAŁALNOŚĆ AKADEMII MORSKICH ORAZ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP.....	24
<b>1.1. Akademia Morska w Gdyni.</b> .....	24
<b>1.2. Akademia Morska w Szczecinie.</b> .....	26
<b>1.3. Uniwersytet Gdański.</b> .....	27

1.4.	<b>Politechnika Gdańska</b> .....	<b>28</b>
1.5.	<b>Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni</b> .....	<b>29</b>
1.6.	<b>Uniwersytet Szczeciński</b> .....	<b>31</b>
1.7.	<b>Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie</b> .....	<b>33</b>
<b>V. POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI</b> .....		<b>34</b>
1.	ZAANGAŻOWANIE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W REGIONIE ARKTYKI I ANTARKTYKI. ....	34
<b>VI. OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO</b> .....		<b>38</b>
1.	DZIAŁANIA W RAMACH RAMOWEJ DYREKTYWY W SPRAWIE STRATEGII MORSKIEJ.....	38
2.	DZIAŁANIA NA RZECZ OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO NA FORUM UE.....	39
3.	DZIAŁANIA W RAMACH KONWENCJI O OCHRONIE ŚRODOWISKA MORSKIEGO OBSZARU MORZA BAŁTYCKIEGO.....	40
4.	DZIAŁANIA W RAMACH STRATEGII UNII EUROPEJSKIEJ DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO.....	44
5.	DZIAŁANIA W RAMACH KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ (IMO-MEPC).....	46
<b>VII. BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI</b> .....		<b>46</b>
1.	POLSKA ADMINISTRACJA MORSKA. ....	46
2.	MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SŁUŻBA SAR).....	47
3.	MORSKI ODDZIAŁ STRAŻY GRANICZNEJ.....	49
4.	DZIAŁANIA MARYNARKI WOJENNEJ. ....	50
5.	DZIAŁANIA BIURA HYDROGRAFICZNEGO MARYNARKI WOJENNEJ. ....	52
<b>VIII. ZRÓWNOWAŻONE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW NATURALNYCH MÓRZ I OCEANÓW</b> ....		<b>53</b>
1.	DZIAŁALNOŚĆ WSPÓLNEJ ORGANIZACJI INTEROCEANMETAL.....	53
<b>IX. SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W POLSCE</b> .....		<b>54</b>
<b>X. PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE</b> .....		<b>58</b>
1.	PRACE W ZAKRESIE OPRACOWANIA PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH. ....	58
2.	AKTYWNOŚĆ PRZEDSTAWICIELI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ NA FORUM VASAB. ....	59
<b>XI. RYBOŁÓWSTWO</b> .....		<b>60</b>
1.	WSPÓLNA POLITYKA RYBOŁÓWSTWA. ....	60
2.	INFORMACJA O POLSKIEJ FLOCIE RYBACKIEJ.....	61
3.	ZARZĄDZANIE ŻYWYMI ZASOBAMI MORZA. ....	61
4.	KOMISJA O ZACHOWANIU ŻYWYCH ZASOBÓW MORSKICH ANTARKTYKI - CCAMLR.....	62
5.	RYNEK RYB W POLSCE W 2015 R. ....	63
5.1.	<b>Przetwórstwo ryb</b> .....	<b>63</b>
5.2.	<b>Konsumpcja ryb</b> .....	<b>63</b>
5.3.	<b>Wymiana handlowa</b> .....	<b>64</b>
5.4.	<b>Realizacja „Planu gospodarowania zasobami węgorza w Polsce”</b> .....	<b>64</b>
5.5.	<b>Zarybianie polskich obszarów morskich</b> .....	<b>64</b>

<b>XII. TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2015 R.</b> .....	<b>65</b>
1. DZIAŁANIA PROMOCYJNE MINISTERSTWA SPORTU I TURYSTYKI. ....	65
2. DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ POLSKĄ ORGANIZACJĘ TURYSTYCZNĄ.....	66
3. DZIAŁANIA GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO. ....	67
4. DZIAŁANIA NARODOWEGO MUZEUM MORSKIEGO W GDAŃSKU.....	69
<b>XIII. DZIAŁALNOŚĆ URZĘDÓW MORSKICH W 2015 R.</b> .....	<b>71</b>
1. URZĄD MORSKI W GDYNI. ....	71
<b>1.1. Realizowane projekty i inwestycje.</b> .....	<b>71</b>
<b>1.2. Działania związane z ochroną podwodną dziedzictwa kulturowego.</b> .....	<b>73</b>
2. URZĄD MORSKI W SŁUPSKU. ....	73
<b>2.1. Realizowane projekty i inwestycje.</b> .....	<b>73</b>
<b>2.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.</b> .....	<b>75</b>
3. URZĄD MORSKI W SZCZECINIE. ....	76
<b>3.1. Realizowane projekty i inwestycje.</b> .....	<b>76</b>
<b>3.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.</b> .....	<b>78</b>
<b>XIV. ZARZĄDZANIE MORSKIE.</b> .....	<b>78</b>
1. MIĘDZYRESORTOWY ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.....	78
2. KOMISJA KODYFIKACYJNA PRAWA MORSKIEGO. ....	79
3. ZESPÓŁ TRÓJSTRONNY DS. ŻEGLUGI I RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO. ....	79
<b>ZAKOŃCZENIE</b> .....	<b>81</b>

## **Wstęp**

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest dokumentem rządowym przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiającym działania podjęte w 2015 r. przez Polskę na rzecz realizacji polityki morskiej państwa oraz zintegrowanej polityki morskiej UE.

Raport został przygotowany zgodnie z § 2 ust. 2 zarządzenia Nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2013 r. poz. 902).

Dokument prezentuje najważniejsze działania Rządu RP wpisujące się w proces realizacji polityki morskiej państwa oraz najważniejsze wydarzenia związane z prowadzeniem polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, jakie miały miejsce w 2015 roku.

Z uwagi na charakter dokumentu i jego cykliczne przygotowywanie – co do zasady – nie skupiano się na analizie stopnia wykorzystania potencjału polskiej gospodarki morskiej, ani na zadaniach niezrealizowanych lub zrealizowanych tylko w nieznacznej części, ale przedstawiono to co udało się dokonać.

Raport został opracowany na podstawie informacji przekazanych przez resorty, instytucje współpracujące oraz inne podmioty biorące udział w pracach Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, a także z wykorzystaniem materiałów i opracowań własnych Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Raport za 2015 r. jest dokumentem opisującym szczególny rok dla polskiej gospodarki morskiej. W listopadzie 2015 r. podniesiona została pozycja gospodarki morskiej na szczeblu władzy wykonawczej. Utworzone zostało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, którego działania dedykowane są sprawom morskim oraz rozwojowi żeglugi śródlądowej. Utworzenie ministerstwa pozwoliło na wyraźne zwiększenie tempa procedowania najbardziej pilnych kwestii dotyczących gospodarki morskiej, w tym interwencji w obszarach wymagających działań naprawczych oraz działań umożliwiających pełne wykorzystanie potencjału polskiej gospodarki morskiej.

## I. Działania legislacyjne w zakresie polityki morskiej.

### 1. Ustawy.

#### 1.1. Projekty kluczowe.

W 2015 r. zgodnie z zapowiedziami Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpoczęło prace związane z przygotowaniem projektu ustawy wspierającej odbudowę przemysłu okrętowego w Polsce. Projekt **ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych** zawiera rozwiązania dotyczące sfery podatkowej, specjalnych stref ekonomicznych oraz dostępu do środków UE możliwych do zastosowania na gruncie prawa krajowego i uwarunkowań międzynarodowych, w tym unijnych. W przedmiotowym projekcie ustawy znalazły się następujące propozycje na rzecz aktywizacji i odbudowy branży stoczniowej:

- możliwość wyboru między podatkiem CIT lub PIT a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1% w zakresie budowy i przebudowy statków na ściśle określonych warunkach (po decyzji KE o zgodności z rynkiem wewnętrznym). Wybór tej formy opodatkowania następować będzie przez złożenie przez przedsiębiorcę stosownego oświadczenia. W przypadku złożenia oświadczenia, zmiana formy opodatkowania możliwa będzie nie wcześniej niż po upływie trzech lat od jego dokonania;
- podatek VAT w wysokości 0% na produkcję, import, części i wyposażenie dla znacznie szerszej niż obecnie określonego katalogu jednostek pływających, zgodnie z dyrektywą nr 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej i aktami wykonawczymi. Rozszerzenie preferencji podatkowej dotyczyć będzie takich typów statków jak np.: holowniki pełnomorskie, lodołamacze pełnomorskie oraz obejmie wszystkie dostawy (obecnie tylko na rzecz armatorów). Rozszerzenie katalogu statków objętych preferencyjną stawką podatku VAT umożliwi produkcję tych statków w sposób bardziej konkurencyjny i z niższym zaangażowaniem środków finansowych na pokrycie kosztów materiałów do ich produkcji;
- wprowadzenie mechanizmu objęcia specjalną strefą ekonomiczną gruntów przeznaczonych na działalność w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych;
- dopuszczenie możliwości korzystania ze środków UE (kredyt technologiczny oraz premia technologiczna) przez podmioty z branży okrętowej, po decyzji KE o zgodności z rynkiem wewnętrznym UE.

Polski przemysł budownictwa okrętowego ma solidne podstawy do dalszego rozwoju, a na rynku międzynarodowym Polska jest źródłem innowacyjności w tej branży. Projektowana ustawa, która ma na celu aktywizację nie tylko przemysłu okrętowego, ale także przemysłów związanych z budową i rozbudową statków, jest niezbędna dla rozwoju działalności przemysłowej, naukowej i finansowej polskich podmiotów gospodarczych posiadających zdolność realizowania kontraktów na budowę statków morskich i śródlądowych. Proponowane w ustawie rozwiązania przełożą się na rozwój przemysłu stoczniowego w Polsce, a tym samym rozwój ośrodków badawczo - rozwojowych związanych z budownictwem okrętowym oraz na wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników w tym obszarze gospodarki. Przemysł budowy i remontów statków jest jedną z potencjalnie najbardziej innowacyjnych gałęzi gospodarki w Polsce, a ustawa będzie również stymulować rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne rozwiązania w zakresie technologii produkcji statków uwzględniającej np. wymogi dotyczące stosowania alternatywnych niskoemisyjnych paliw. Ustawa ma również na celu zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych, w szczególności w odniesieniu do silnie wspierających produkcję okrętową państw Azji Wschodniej.

Istniejący w Polsce, dotychczas nie w pełni wykorzystany potencjał projektowy, badawczy, naukowy, organizacyjny i produkcyjny będzie mógł się rozwijać i generować rozwiązania innowacyjne,

przynoszące zysk przedsiębiorstwom, dając wymierne przewagi konkurencyjne objawiające się stale wzrastającym portfelem zamówień i poziomem sprzedaży. Przełoży się to również na wzrost zatrudnienia i utrzymanie w Polsce wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego oraz przemysłów komplementarnych. Efektem będzie również wzrost konkurencyjności branży produkcji stoczniowej.

## 1.2. Przyjęte akty prawne.

- **Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw** (Dz. U. poz. 1320). Ustawa zmieniła obowiązującą ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i dokonała w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 03.12.2008, str. 33 z późn. zm.) w zakresie obowiązku przekazywania do Komisji Europejskiej danych statystycznych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez polską administrację morską. Zmiany ustawy dotyczyły takich obszarów, jak inspekcja państwa bandery, upoważnianie uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej, organizacja pilotażu morskiego, funkcjonowanie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej oraz wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy.

- **Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw** (Dz. U. poz. 1642). Celem nowelizacji ustawy było wdrożenie dyrektywy 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Dyrektywa nałożyła na państwa członkowskie UE obowiązek implementacji jej przepisów do prawa krajowego najpóźniej do dnia 18 września 2016 r. Do polskiego prawa wprowadzono również przepisy niewynikające bezpośrednio z dyrektywy, ale niezbędne do jej pełnego wdrożenia, regulujące m.in. przebieg linii podstawowej morza terytorialnego oraz granic polskich obszarów morskich, a także szczegółową procedurę uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Zasadniczym celem dla Polski jest sporządzenie spójnego planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w części odnoszącej się do wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego, morskich wód wewnętrznych oraz akwenów wymagających dokładniejszych planów. Zgodnie z ustawą projekty planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów opracują dyrektorzy urzędów morskich i będą one sukcesywnie przyjmowane w formie rozporządzeń.

- **Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu** (Dz. U. poz. 1569). Ustawa wdrożyła postanowienia Międzynarodowej konwencji o pracy na morzu (tzw. Konwencji MLC 2006) oraz dokonała transpozycji dyrektyw UE dotyczących stosowania Konwencji MLC, tj.:

- dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE;

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu,

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącej pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania. Ustawa wprowadziła do polskiego prawa międzynarodowe i europejskie standardy dotyczące warunków pracy i życia marynarzy, m.in. w zakresie zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego, ochrony zdrowia i opieki medycznej.

- **Ustawa z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”** (Dz. U. poz. 1700). Celem nowelizacji było usprawnienie wykonywania przez urzędy morskie obowiązków dotyczących budowy, utrzymania i ochrony umocnień brzegowych, a także wydm i zalesień ochronnych w pasie technicznym wybrzeża. Przyjęte w ustawie



rozwiązania są odpowiedzią na obserwowane i przewidywane zmiany klimatu mające negatywny wpływ na funkcjonowanie strefy brzegowej. Tym samym mają zapewnić skuteczne reagowanie na zagrożenia wynikające z erozji brzegu morskiego. Ustawa wprowadziła obowiązek oceny stanu całego wybrzeża, a nie tylko odcinków wyznaczonych do najpilniejszej ochrony. Zaktualizowano listę odcinków brzegu morskiego przeznaczonych do działań ochronnych. Zaproponowano rozwiązania, które umożliwią bardziej elastyczne wydatkowanie środków na realizację zintegrowanych projektów ochrony brzegów morskich. Program ochrony brzegów morskich przewiduje wzmocnienie i utrzymanie systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, stabilizację linii brzegowej, zapobieganie erozji i zanikowi plaż oraz degradacji klifów. Zakłada także prowadzenie i rozszerzanie zakresu monitoringu wybrzeża morskiego i strefy wód przybrzeżnych. Zwiększone zostaną środki finansowe na ten cel z 25 do 34 mln zł rocznie. Program realizuje cele polityki morskiej państwa w zakresie zapewnienia ochrony brzegów morskich oraz ujściowych odcinków rzek przymorskich przed zjawiskiem erozji.

## **2. Rozporządzenia.**

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 stycznia 2015 r. w sprawie stażu adaptacyjnego i testu umiejętności w toku postępowania o uznanie kwalifikacji zawodowych do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów budownictwo, lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, gospodarka morska i transport (Dz. U. poz. 271),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 stycznia 2015 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów gospodarka morska i transport (Dz. U. poz. 272),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 marca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie trybu postępowania i sposobu współdziałania organów w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego (Dz. U. poz. 534),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie spisu wyborców dla obwodów głosowania utworzonych na polskich statkach morskich (Dz. U. poz. 586),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie szczegółowych wymagań oraz obowiązków kapitana polskiego statku morskiego w zakresie ochrony lokalu wyborczego w czasie przerwy w głosowaniu spowodowanej nadzwyczajnymi wydarzeniami (Dz. U. poz. 576),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie utworzenia obwodów głosowania na polskich statkach morskich w wyborach Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 590),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 10 czerwca 2015 r. w sprawie wskazania instytutu realizującego programy zbierania danych niezbędnych do realizacji wspólnej polityki rybołówstwa Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 883),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 lipca 2015 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 1015),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. poz. 1089),

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu sporządzania i aktualizacji spisu osób uprawnionych do udziału w referendum ogólnokrajowym dla obwodów głosowania utworzonych na polskich statkach morskich (Dz. U. poz. 1157),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 sierpnia 2015 r. w sprawie kryteriów, na podstawie których okręgowy inspektor rybołówstwa morskiego dokonuje oceny wagi stwierdzonego naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz. U. poz. 1453),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 sierpnia 2015 r. w sprawie wysokości kar pieniężnych za poważne naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz. U. poz. 1455),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 sierpnia 2015 r. w sprawie utworzenia obwodów głosowania dla wyborców przebywających na polskich statkach morskich w referendum ogólnokrajowym wyznaczonym na dzień 6 września 2015 r. (Dz. U. poz. 1287),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 września 2015 r. w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenia przepisów o rybołówstwie morskim (Dz. U. poz. 1661),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 22 września 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. poz. 1486),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz. U. poz. 1665),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 16 października 2015 r. w sprawie utworzenia obwodów głosowania na polskich statkach morskich w wyborach do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i do Senatu Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 1650),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. 2015 poz. 1806),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 1846),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 listopada 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz. U. poz. 2111),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 grudnia 2015 r. w sprawie wzoru Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy i Deklaracji Zgodności (część I i II) (Dz. U. poz. 2102),
- rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 9 grudnia 2015 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od marynarzy do wykonywania pracy na statku morskim (Dz. U. poz. 2105),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 grudnia 2015 r. w sprawie zakresu i trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku (Dz. U. poz. 2103),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 grudnia 2015 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. poz. 2104).

## II. Działania Rządu RP w zakresie polityki morskiej.

### 1. Utworzenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Jednym z priorytetów Rządu Pani Premier Beaty Szydło było utworzenie nowego resortu odpowiedzialnego za sprawy gospodarki morskiej w celu wzmocnienia znaczenia tego sektora dla gospodarki narodowej. Powstałe w listopadzie 2015 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ) odpowiada za żeglugę morską i śródlądową, administrację morską, nadzór właścicielski nad stoczniami, portami i przedsiębiorstwami żeglugowymi, rybołówstwo oraz szkolnictwo morskie.

Zarówno gospodarka morska, jak i żegluga śródlądowa wymagają podjęcia konkretnych działań, z których część została rozpoczęta niezwłocznie po powstaniu ministerstwa dedykowanego sprawom morskim i żegludzie śródlądowej. W przypadku niektórych rozpoczęto analizy konieczne do przeprowadzenia właściwej interwencji oraz zaplanowano inne działania, które będą podejmowane sukcesywnie, tak żeby bez zbędnej zwłoki wzmocnić polską gospodarkę morską.

Do najważniejszych zadań postawionych przed MGMTiŻŚ w zakresie gospodarki morskiej i których realizację rozpoczęto już w 2015 r. należą:

- **odbudowa przemysłu okrętowego**

Wg danych GUS w 2007 r. w polskich stoczniach zbudowano 30 statków. Całkowita pojemność brutto (GT) statków, których produkcję sfinalizowano w 2007 r. wyniosła 530,6 tys. Natomiast liczba jednostek pływających wyprodukowanych w 2014 r. wyniosła 8 sztuk i była o 33,3% mniejsza nawet w porównaniu z 2013 r. Całkowita pojemność brutto GT statków, których produkcję sfinalizowano w 2014 r. wyniosła 25,6 tys. Spadek pojemności brutto zbudowanych statków, w porównaniu do 2007 r. jest zatem 20-krotny.

Odbudowie polskiego przemysłu okrętowego służyć ma przygotowana przez MGMTiŻŚ we współpracy z branżą stoczniową ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, a w dalszej perspektywie master - plan stoczniowy. Do najbardziej oczekiwanych efektów wprowadzenia ustawy należą: rozwój przemysłu stoczniowego w Polsce, rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków, szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych, wzrost zatrudnienia i utrzymanie wykwalifikowanych pracowników w przemyśle okrętowym i w produkcji komplementarnej oraz zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych.

- **budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską (przekop przez Mierzeję Wiślaną)**

Przekop przez Mierzeję Wiślaną jest jedną z najważniejszych inwestycji przygotowywanych do realizacji przez MGMTiŻŚ. Zasadniczym celem przedsięwzięcia jest zapewnienie bezpieczeństwa państwa oraz poprawa obronności państwa i regionu, a także umożliwienie wzrostu społeczno-gospodarczego poprzez wybudowanie drogi wodnej, zapewniającej swobodny i całoroczny dostęp statków morskich do portu w Elblągu.

Brak swobodnego połączenia akwenu z Morzem Bałtyckim, które w całości podlegałoby polskiej jurysdykcji, stanowi podstawowy czynnik ograniczający możliwość rozwoju na obszarze gmin sąsiadujących bezpośrednio lub pośrednio z Zalewem Wiślanym. Obecnie przejście z Zalewu Wiślanego na Bałtyk prowadzi przez rzekę Szkarpawę lub przez rosyjską Cieśninę Piławską. W dniu 18 grudnia 2015 r. projekt został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów.

Kwota, jaka miałyby być przeznaczona na realizację całego programu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (wariant Nowy Świat) to 878 mln zł. Plany zakładają, że kanał będzie miał 1,1 km długości i 5 m głębokości czyli tyle, ile wynosi średni poziom morza. Przy kanale ma zostać wybudowana śluza o długości 200 m, a także stanowisko postojowe dla jednostek, które będą czekać na wejście do śluzy.

W nawiązaniu do powyższego należy podkreślić, że realizowanym niezwłocznie po utworzeniu MGMIŻŚ zadaniem było również przywrócenie żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. Prowadzono m.in. prace dotyczące opracowania programu rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych, który będzie wskazywał odcinki śródlądowych dróg wodnych istotne ze względów transportowych oraz parametry ich przebudowy oraz ratyfikacji Europejskiego Porozumienia o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN).

## **2. Przyjęcie przez Radę Ministrów Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).**

W dniu 17 marca 2015 r. Rada Ministrów przyjęła dokument „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”. Dokument został opracowany na szczeblu ponadresortowym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Polska polityka morska opiera się na konstytucyjnej zasadzie zrównoważonego rozwoju, jest dokumentem o charakterze strategicznym, służącym usystematyzowaniu na poziomie ogólnym możliwych celów i działań państwa w zakresie gospodarki morskiej. Ma integrować sektory morskie i inne sektory z nimi powiązane.

Misją polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów mórz i oceanów. Celem strategicznym polityki morskiej jest zwiększenie udziału sektora gospodarki morskiej w PKB oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej.

Kierunki rozwoju polityki morskiej obejmują: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego, zapewnienie bezpieczeństwa morskiego, poprawę stanu środowiska morskiego i ochronę brzegu morskiego, stworzenie warunków do rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy, racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego. Istotne jest także zrównoważone zarządzanie rybołówstwem morskim, wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju oraz usprawnienie zarządzania morskiego. Do każdego kierunku zostały sformułowane podstawowe cele, działania na rzecz ich realizacji, jak również przewidywane efekty ich wprowadzania. Tak ujęta polityka morska ma ułatwić wszystkim zainteresowanym stronom współpracę w kształtowaniu zrównoważonej gospodarki morskiej. Kierunki rozwoju polityki morskiej wpisują się przede wszystkim w cele Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności oraz Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

## **3. Polska polityka bałtycka.**

W 2015 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych we współpracy z innymi resortami opracowało „Wytyczne w sprawie kształtowania i realizacji polskiej polityki wobec regionu Morza Bałtyckiego”. Dokument powstał w związku z prezydencją Polski w Radzie Państw Morza Bałtyckiego, a także wyraźną potrzebą wyznaczenia ram dla współpracy bałtyckiej. Postulat opracowania dokumentu określającego strategiczne cele polskiej polityki wobec regionu Morza Bałtyckiego był od dłuższego czasu zgłaszany w rozmowach z resortami i innymi instytucjami zaangażowanymi we współpracę bałtycką. Dokument pomyślany został jako punkt odniesienia dla pogłębionej refleksji na temat miejsca regionu bałtyckiego w polskiej polityce zagranicznej.

Wytyczne zostały opracowane jako program działania MSZ w odniesieniu do regionu Morza Bałtyckiego i następnie przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 9 listopada 2015 r. Dokument stanowi pierwszą próbę całościowego ujęcia problematyki współpracy bałtyckiej w kontekście polskiej polityki zagranicznej. Tworzy punkt wyjścia do wypracowania w przyszłości polskiej strategii bałtyckiej, tak potrzebnej w procesie modernizacji i wykorzystania szans rozwojowych Polski.

Wytyczne obejmują opis sytuacji i specyfiki współpracy w regionie Morza Bałtyckiego, wskazują cele i działania do podjęcia. W Wytycznych rekomenduje się m.in. uznanie regionu Bałtyku za obszar o szczególnym dla Polski znaczeniu, utworzenie pod auspicjami MSZ systemu koordynacji polskiej polityki bałtyckiej w ramach obowiązujących struktur współpracy, uwzględnienie strategicznych celów Polski wobec regionu jako priorytetów w planowaniu i realizacji statutowych zadań resortów i podległych instytucji, uznanie efektywnej implementacji Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego za jedno z kluczowych zadań polskiej polityki bałtyckiej, opracowanie planów działania w poszczególnych resortach zapewniających wzmocnienie zaangażowania Polski i wykorzystania roli UE w regionie poprzez pełne i skoordynowane wykorzystanie krajowych, unijnych i innych instrumentów współpracy regionalnej, wzmocnienie zaangażowania Polski w realizację priorytetów Wymiaru Północnego, w tym współpracę w ramach wszystkich jego Partnerstw, utworzenie zinstytucjonalizowanego finansowego mechanizmu wsparcia realizacji strategicznych celów polskiej polityki bałtyckiej, wprowadzenie problematyki bałtyckiej jako stałego elementu dialogu dwu- i wielostronnego z partnerami w regionie na wszystkich szczeblach oraz postrzeganie realizacji polskiej polityki w regionie w szerokim kontekście bezpieczeństwa, w tym zobowiązań sojuszniczych wynikających z członkostwa w NATO.

#### **4. Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE.**

Polska jak co roku aktywnie uczestniczyła w pracach grup roboczych Komisji Europejskiej i Rady Unii Europejskiej, organizacji międzynarodowych systemu Narodów Zjednoczonych oraz organizacji regionalnych, których zakres działalności dotyczy spraw morskich.

##### **4.1. Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE).**

Grupa stanowi najważniejsze forum dyskusyjne na poziomie eksperckim umożliwiające wymianę bieżących informacji dotyczących prowadzenia zintegrowanej polityki morskiej na szczeblu UE oraz w państwach członkowskich UE. Podczas kwietniowego posiedzenia grupy przedstawiciel Polski zaprezentował dokument „Polityka morska Rzeczpospolita Polska do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”. W listopadzie 2015 r. odbyło się posiedzenie Podgrupy Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Integracji Systemów Nadzoru Morskiego, podczas których omawiano doświadczenia państw członkowskich UE w tej dziedzinie i kontynuowano prace nad utworzeniem wspólnego mechanizmu wymiany informacji (CISE) dla obszarów morskich UE.

##### **4.2. Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej.**

Grupa Przyjaciół Prezydencji do spraw Polityki Morskiej jest grupą roboczą Rady UE, której przedmiotem prac są sprawy z zakresu zintegrowanej polityki morskiej UE. Grupa spotkała się w 2015 r. dwukrotnie. Głównym tematem obrad był proces implementacji Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu i Planu Działania do niej (oba dokumenty zostały przyjęte w 2014 r.). Rozpoczęto prace nad pierwszym raportem z wdrażania Strategii, które będą kontynuowane w 2016 r.

##### **4.3. Rada Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States).**

W dniu 1 lipca 2015 r. Polska po raz trzeci w historii objęła roczne przewodnictwo w Radzie Państw Morza Bałtyckiego (RPMB). Jest to najważniejsza organizacja współpracy międzyrządowej w regionie Morza Bałtyckiego. Od lat stanowi dobry przykład na rozwijanie współpracy regionalnej stymulując stabilność i dobrobyt. Posiada ugruntowane i rozbudowane relacje z innymi organizacjami

regionalnymi w Europie i poza nią. Członkami RPMB są wszystkie państwa leżące nad Bałtykiem (Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Rosja, Szwecja), a także Islandia, Norwegia i UE. Pełniąc funkcję przewodniczącego RPMB, Polska koncentruje się na obszarach współpracy wpisujących się w trzy długofalowe priorytety organizacji uzgodnione w czerwcu 2014 r.: zrównoważony region dobrobytu, tożsamość regionalna oraz bezpieczny region. Priorytetami polskiej prezydencji w RPMB są:

- zrównoważony rozwój - uwzględniający nie tylko wątki polityki spójności i rozwoju gospodarczego, ale także polityki energetycznej i ochrony klimatu,
- kultura jako narzędzie rozwoju społeczno - ekonomicznego („kreatywność + współpraca = rozwój”) - z uwagi na polską aktywność w obszarze współpracy przemysłów kreatywnych,
- ochrona ludności - w celu wzmocnienia regionalnego potencjału reagowania i interoperacyjności służb.

Polska podejmuje starania zmierzające do pełniejszego wykorzystania potencjału RPMB (wieloletnie doświadczenie i kontakty, stały sekretariat, formuła regularnych spotkań na szczeblu politycznym oraz w ramach grup roboczych i eksperckich). W 2015 r. Polska zaproponowała także dyskusję oraz konkretne kroki w kierunku bardziej efektywnego zarządzania regionem, opierającego się na istniejących instytucjach i formatach współpracy, lecz przy większej ich harmonizacji, zgodnie z dokumentami programowymi Rady.

We wrześniu 2015 r. w Gdańsku podczas Konferencji Ministrów Kultury Regionu Morza Bałtyckiego organizowanej przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego - jednego z flagowych wydarzeń polskiej prezydencji, odbyło się spotkanie przedstawicieli RPMB, Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, Wymiaru Północnego, które poświęcone było potencjałowi współpracy w obszarze kultury. W dokumencie końcowym ministrowie kultury uzgodnili m.in. intensyfikację działań na rzecz synergii struktur działających w sferze kultury w regionie Morza Bałtyckiego.

W październiku 2015 r. w Warszawie odbyło się spotkanie Komitetu Wyższych Urzędników RPMB, grupy eksperckiej RPMB ds. zrównoważonego rozwoju Baltic21, jej podgrupy ds. adaptacji do zmian klimatu, Narodowych Koordynatorów SUE RMB oraz przedstawicieli innych formatów regionalnych funkcjonujących w Europie Północnej (HELCOM, Rada Arktyczna, Euroarktyczna Rada Morza Barentsa, Nordycka Rada Ministrów) w formule odzwierciedlającej hasło przewodnie polskiej prezydencji - synergia formatów regionalnych - wokół jednego z jej trzech priorytetów: nowa agenda dla zrównoważonego rozwoju regionu Morza Bałtyckiego - adaptacja do zmian klimatu. W tym kontekście podczas spotkania zaprezentowano stanowisko polskich naukowców specjalizujących się w tematyce polarnej, a także dyskutowano kwestie implikacji zmian klimatycznych w Arktyce na sytuację w regionie Morza Bałtyckiego. Spotkanie stanowiło precedens, ponieważ po raz pierwszy udało się przeprowadzić postulowaną od długiego czasu przez partnerów w regionie inicjatywę zgromadzenia przedstawicieli wszystkich wiodących formatów na jednym wspólnym posiedzeniu. Spotkanie zakończyło się formalnymi rekomendacjami, wskazującymi m.in. na zasadność dalszej współpracy i organizacji podobnych spotkań w przyszłości.

W grudniu 2015 r. w Sztokholmie odbyło się spotkanie Komitetu Wyższych Urzędników RPMB oraz coroczne konsultacje z państwami obserwatorami, podczas których przyjęto konkluzje wyznaczające kierunki współpracy na przyszłość.

### **Przewodnictwo w Grupie Eksperckiej Rady Państw Morza Bałtyckiego ds. Polityki Morskiej (EGMP)**

Grupa Ekspercka RPMB ds. polityki morskiej stanowi istotne forum realizacji polityki morskiej Polski na szczeblu regionalnym. Grupa stanowi cenne forum pozyskiwania wiedzy na temat działalności innych państw Morza Bałtyckiego w zakresie spraw morskich. Podczas polskiej prezydencji w Grupie

udało się m.in.: przeprowadzić przegląd polityk morskich państw członkowskich, nakreślić cele działania grupy po przedłużeniu jej mandatu do końca czerwca 2018 r. oraz zaktywizować współpracę z innymi organizacjami bałtyckimi na rzecz wspólnej organizacji panelu dyskusyjnego, który odbędzie się w ramach głównych obchodów Europejskiego Dnia Morza w 2016 r. w Turku (Finlandia).

W okresie sprawowania przez Polskę prezydencji w Radzie Państw Morza Bałtyckiego w drugiej połowie 2015 r. zorganizowane zostały dwa posiedzenia Grupy Ekspertkiej RPMB ds. polityki morskiej (8 września 2015 r. i 1 grudnia 2015 r.)

#### **4.5. Grupa robocza Rady UE ds. żeglugi morskiej.**

Grupa prowadziła prace nad Wnioskiem Rady w sprawie ratyfikacji przez państwa członkowskie w imieniu Unii Europejskiej protokołu z 2010 r. do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych oraz przystąpienia do niego, z wyłączeniem aspektów związanych ze współpracą sądową w sprawach cywilnych. Celem projektu jest umożliwienie państwom członkowskim UE ratyfikacji Protokołu z 2010 r. do przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea - Konwencja HNS 96). Wniosek KE w 2015 r. był przedmiotem prac grupy roboczej Rady UE ds. żeglugi. Uwzględnione zostały postulaty Polski mające na celu dostosowanie projektu decyzji do przepisów stosowanych w przyjmowanych dotychczas decyzjach w sprawie konwencji IMO o odszkodowaniu i odpowiedzialności, w tym decyzji Rady nr 2002/971/WE dotyczącej Konwencji HNS 96.

#### **4.6. Grupa Ekspertów ds. Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS).**

Grupa zajmuje się implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE. W 2015 r. odbyły się trzy posiedzenia Grupy eMS. Prace prowadzone były również na forum powołanej w ramach Grupy eMS podgrupy roboczej do spraw mapowania danych i funkcjonalności, w której prace zaangażowani byli przedstawiciele Urzędu Morskiego w Gdyni. Głównym przedmiotem obrad tych grup były wytyczne w sprawie Narodowego Single Window oraz raport w sprawie mapowania danych.

#### **4.7. Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki (DTLF).**

W 2015 r. odbyły się dwa posiedzenia Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki. Forum ma charakter horyzontalny, gdyż dotyczy wszystkich gałęzi transportu. Forum zostało powołane celem wspomaganie Komisji Europejskiej w implementacji działań i programów Unii Europejskiej wykorzystujących elektroniczną wymianę informacji w transporcie i logistyce dla usuwania barier technicznych, operacyjnych i administracyjnych. Forum ma koordynować m.in. inicjatywy związane z implementacją aplikacji usług ładunków w transporcie kolejowym, w żegludze śródlądowej oraz w transporcie morskim. W Forum uczestniczą nie tylko przedstawiciele państw członkowskich, ale również przedstawiciele przemysłu. W ramach Forum zostały powołana grupa robocza ds. transportowych dokumentów elektronicznych oraz grupa robocza ds. optymalizacji przepływu ładunku.

#### **4.8. Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR).**

Przedstawiciele Polski regularnie uczestniczą w pracach Grupy roboczej ds. prawa morza (COMAR), która w 2015 r. odbyła dziesięć spotkań. Podczas spotkań grupy omawiane są różnorodne zagadnienia dotyczące problematyki międzynarodowego prawa morza, w tym w szczególności wypracowywane jest stanowisko państw UE, które następnie prezentowane jest na forum

Zgromadzenia Ogólnego ONZ. W 2015 r. główna część prac COMAR związana była z przygotowaniem stanowiska państw członkowskich UE oraz samej UE w związku ze staraniami na forum ONZ, zmierzającymi do wszczęcia negocjacji Porozumienia implementacyjnego do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw.

#### **4.9. Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.**

Na forum ONZ podejmowanych jest szereg zagadnień związanych z międzynarodowym prawem morza i polityką morską. Podstawowym dokumentem w dziedzinie spraw morskich jest rezolucja ZO ONZ „Ocean i prawo morza”. Jest ona wydawana corocznie przez Zgromadzenie Ogólne i ma charakter horyzontalny, odzwierciedla w sposób kompleksowy szereg wydarzeń z danego roku, które miały miejsce w dziedzinie prawa i polityki morskiej. Przegląd podejmowanych w niej zagadnień daje wykaz poszczególnych jej rozdziałów, poświęconych m.in. następującym zagadnieniom: implementacji Konwencji o prawie morza (UNCLOS) i powiązanych umów międzynarodowych, rozwojowi możliwości i potencjału, spotkaniu Państw-Stron Konwencji o prawie morza, pokojowemu rozwiązywaniu sporów dotyczących prawa morza, efektywnemu funkcjonowaniu Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego oraz Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza, szelfowi kontynentalnemu i pracy Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego, bezpieczeństwu morskemu, środowisku morskemu oraz zasobom morskim, biologicznej różnorodności morskiej, wiedzy na temat oceanów, procesowi raportowania i oceny dotyczących stanu środowiska morskiego, współpracy regionalnej, a także koordynacji i kooperacji. Zgromadzenie Ogólne przyjmuje również corocznie rezolucję dotyczącą „Zrównoważonego rybołówstwa”. W tym zakresie, z uwagi na podział kompetencji między UE i jej państwa członkowskie, konsultacje w imieniu UE oraz państw członkowskich prowadzi Komisja Europejska.

W 2015 r. największe kontrowersje towarzyszyły pracom Grupy ONZ ds. bioróżnorodności morskiej, która odbyła trzy spotkania: w dniach 20 - 23 stycznia, 1 - 4 kwietnia oraz 16 - 19 czerwca 2015 r. Prace grupy koncentrowały się na wypracowaniu kompromisu co do decyzji w sprawie wszczęcia negocjacji poświęconych opracowaniu trzeciego porozumienia implementacyjnego do Konwencji o prawie morza w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw. Należy zaznaczyć, że po prawie dekadzie negocjacji na forum ONZ przedmiotowa decyzja została podjęta w formie rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 69/292 z dnia 19 czerwca 2015 r. pn. „Wypracowanie prawnie wiążącego instrumentu w ramach Konwencji NZ o prawie morza w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw”. Na podstawie wskazanej rezolucji powstał Komitet Przygotowawczy (PrepCom), który ma się spotkać po dwa razy w 2016 r. i 2017 r. w celu wypracowania elementów przyszłego porozumienia. Następnie ma zostać podjęta kolejna decyzja Zgromadzenia Ogólnego w sprawie ewentualnego zwołania międzyrządowej konferencji negocjacyjnej.

Do innych spotkań na forum ONZ mających znaczenie dla reżimu prawnego mórz i oceanów zaliczyć należy 25. spotkanie Państw-Stron Konwencji NZ o prawie morza, które odbyło się w dniach 8-12 czerwca 2015 r. W dniach 6-10 kwietnia 2015 r. odbyło się 16. spotkanie Nieformalnego Procesu Konsultacyjnego ds. oceanów i prawa morza, które poświęcone było problematyce zrównoważonego rozwoju w kontekście zagadnień morskich.

#### **5. Umowy międzynarodowe bilateralne.**

W dniu 20 maja 2015 r. w Warszawie została podpisana Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżanu o transporcie morskim.

Celem Umowy jest rozwijanie współpracy w dziedzinie transportu morskiego pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Azerbejdżanu, wspólne działania na rzecz rozwoju żeglugi międzynarodowej oraz



przestrzeganie zasad bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Umowa pozwoli także na rozwój współpracy w innych dziedzinach gospodarki morskiej, m.in. w szkolnictwie morskim, administracji morskiej i na forum międzynarodowych organizacji morskich. Umowa oparta jest na zasadach przyjętych w żegludze międzynarodowej, tj. na zasadach swobody transportu morskiego, niedyskryminacji i wolnej konkurencji. Jej podstawowym elementem jest przyznanie przez każdą ze Stron statkom drugiej Strony w swoich portach, na morzu terytorialnym i innych obszarach morskich podlegających jej suwerennym prawom takiego samego traktowania, jakie jest przyznawane statkom państwa najbardziej uprzywilejowanego (klauzula najwyższego uprzywilejowania).

Ponadto Umowa zawiera postanowienia dotyczące m.in.:

- nieograniczonego udziału przedsiębiorstw żeglugi morskiej Stron w przewozie towarów i pasażerów,
- opłat portowych i transferu dochodów z działalności przedsiębiorstw żeglugi morskiej,
- wzajemnego uznawania dokumentów tożsamości członków załóg upoważniających do przekraczania granicy państwowej,
- zejścia na ląd członków załóg w czasie postoju statku w porcie i przebywania w obrębie miasta portowego,
- działalności przedsiębiorstw żeglugi morskiej i ich oddziałoń na terytorium drugiej Umawiającej się Strony,
- procedowania w przypadku popełnienia przestępstwa na statku,
- pomocy statkom Umawiających się Stron w razie wypadków morskich i ratownictwa morskiego,
- uproszczenia formalności administracyjnych, celnych i sanitarnych,
- konsultacji odnośnie postanowień Umowy,
- współpracy technicznej,
- rozwiązywania ewentualnych sporów wynikających ze stosowania Umowy.

Ponadto w dniach 8 - 9 kwietnia 2015 r. w Abu Dhabi odbyły się negocjacje Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich o transporcie morskim.

## **6. Konwencje w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.**

Ministerstwo Finansów prowadziło negocjacje umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, które zawierają normy kolizyjne określające m.in. prawo do opodatkowania zysków osiągniętych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich oraz opodatkowania marynarzy, wykonujących pracę na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym.

**W dniu 6 października 2015 r. podpisana została Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Demokratyczno-Socjalistycznej Republiki Sri Lanki w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu.**

Zgodnie z Umową zyski osiągnięte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym podlegają opodatkowaniu tylko w tym Umawiającym się Państwie, w którym przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę. Natomiast zyski osiągnięte w Umawiającym się Państwie przez przedsiębiorstwo drugiego Umawiającego się Państwa z eksploatacji statków morskich w transporcie międzynarodowym mogą być opodatkowane w pierwszym państwie, przy czym ustalony podatek zmniejsza się o kwotę odpowiadającą 50% jego wysokości. Powyższe postanowienia dotyczą umów poolowych, wspólnych przedsięwzięć lub międzynarodowych związków eksploatacyjnych, ale tylko do tej części zysków osiągniętych w ten sposób, które mogą zostać przypisane uczestnikowi w stosunku do jego udziału w takim przedsięwzięciu. Umowa definiuje transport międzynarodowy jako wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, eksploatowanym przez przedsiębiorstwo Umawiającego się Państwa, z wyjątkiem przypadku, gdy statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi

w drugim Umawiającym się Państwie. Zgodnie z konwencją wynagrodzenie uzyskane przez osobę mającą miejsce zamieszkania w Umawiającym się Państwie w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego, eksploatowanego w transporcie międzynarodowym przez przedsiębiorstwo Umawiającego się Państwa może być opodatkowane w tym Państwie. Umowa wprowadza również ograniczenie korzyści umownych. Zgodnie z art. 27 korzyści określone Umową nie zostaną przyznane, w przypadkach, gdzie można uznać, iż głównym lub jednym z głównych celów zawarcia transakcji lub porozumienia było uzyskanie jakichkolwiek korzyści, których uzyskanie w inny sposób nie byłoby możliwe.

**W dniu 13 lipca 2015 r. została podpisana Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Federalną Demokratyczną Republiką Etiopii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu.**

Konwencja rozgranicza prawa do opodatkowania zysków z transportu międzynarodowego. Zgodnie z jej brzmieniem zyski osiągnięte z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich lub statków powietrznych podlegają opodatkowaniu tylko w tym Umawiającym się Państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Transport międzynarodowy oznacza wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym eksploatowanym przez przedsiębiorstwo, którego faktyczny zarząd znajduje się w Umawiającym się Państwie, z wyjątkiem przypadku, gdy taki transport jest dokonywany wyłącznie między miejscami położonymi w drugim Umawiającym się Państwie. Zgodnie z konwencją wynagrodzenie uzyskane przez osobę mającą miejsce zamieszkania w Umawiającym się Państwie w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego, eksploatowanego w transporcie międzynarodowym podlega opodatkowaniu tylko w tym Umawiającym się Państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Konwencja wprowadza ograniczenia korzyści umownych (zgodnie z art. 28 korzyści przewidziane Konwencją nie przysługują w przypadkach, gdy można uznać, iż głównym celem lub jednym z głównych celów utworzenia struktury lub zawarcia transakcji było uzyskanie takich korzyści, których osiągnięcie nie byłoby możliwe w inny sposób).

**Od dnia 1 stycznia 2015 r. obowiązuje Umowa między Baliwatem Guernsey w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w odniesieniu do przedsiębiorstw eksploatujących statki morskie lub statki powietrzne w transporcie międzynarodowym.**

Umowa rozgranicza prawa do opodatkowania zysków z transportu międzynarodowego. Zgodnie z jej brzmieniem, zyski osiągnięte przez przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich lub statków powietrznych podlegają opodatkowaniu tylko na terytorium tej Umawiającej się Strony, na którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Jest to rozwiązanie odmienne od rozwiązania funkcjonującego dotychczas w sytuacji bezumownej. Zgodnie z Umową w przypadku osiągnięcia na terytorium RP zysków z transportu międzynarodowego przez przedsiębiorstwo posiadające miejsce faktycznego zarządu na terytorium Guernsey, Polska odstąpi od opodatkowania takich zysków. Analogiczne zwolnienie zostanie przyznane polskiemu przedsiębiorstwu przez Guernsey. Dotychczas Polska opodatkowywała tego rodzaju dochody w pełnej wysokości.

**Od dnia 1 stycznia 2015 r. obowiązuje Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Baliwatem Guernsey w sprawie unikania podwójnego opodatkowania niektórych kategorii dochodów osób fizycznych.**

Zgodnie z Umową wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym, może być opodatkowane na terytorium tej Umawiającej się Strony, na którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Określenie „transport międzynarodowy” oznacza wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, eksploatowanym przez przedsiębiorstwo,

którego faktyczny zarząd znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony z wyjątkiem przypadku, gdy taki statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

**Od dnia 1 stycznia 2015 r. obowiązuje Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Singapuru w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu.**

Zgodnie z Umową zyski osiągnięte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym podlegają opodatkowaniu tylko w tym Umawiającym się Państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Powyższe postanowienia stosuje się także do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie poolowej, we wspólnym przedsięwzięciu lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym, ale tylko do tej części zysków osiągniętych w ten sposób, które mogą zostać przypisane uczestnikowi w stosunku do jego udziału we wspólnym przedsięwzięciu. Transport międzynarodowy oznacza wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym eksploatowanym przez przedsiębiorstwo, którego faktyczny zarząd znajduje się w Umawiającym się Państwie, z wyjątkiem przypadku, gdy statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi w drugim Umawiającym się Państwie. Zgodnie z konwencją wynagrodzenie w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym przez przedsiębiorstwo Umawiającego się Państwa podlega opodatkowaniu tylko w tym Państwie. Jednakże, jeżeli takie wynagrodzenie jest uzyskiwane przez osobę mającą miejsce zamieszkania w drugim Umawiającym się Państwie, wówczas może ono także być opodatkowane w tym drugim Państwie.

**7. Ważniejsze wydarzenia 2015 roku związane z tematyką morską.**

• **Transport Week 2015**

W dniach 17 - 19 marca 2015 r. w Gdańsku odbyła się V edycja konferencji Transport Week 2015, w której uczestniczyli przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej, a także przedstawiciele świata biznesu i nauki. Pierwszy dzień konferencji poświęcony był transportowi kontenerowemu na świecie, podczas którego eksperci zaprezentowali szereg analiz, wyników badań i raportów. Ważnym elementem pierwszego dnia konferencji było wystąpienie Chistiana Welsha, sekretarza generalnego Gobał Shippers Forum, w którym poruszono m.in. kwestię konieczności monitorowania aliansów przewoźników kontenerowych. Każdego roku Transport Week gromadzi wielu przedstawicieli portów morskich, linii żeglugowych, operatorów terminali i portów, promowych przewoźników, dostawców technologii, europejskich stowarzyszeń i organizacji pozarządowych, przedstawicieli Komisji Europejskiej oraz wiele innych podmiotów gospodarczych związanych z sektorem transportu morskiego.

• **Konferencja „Inwestycje w dobro wspólne - 10 lat Programu ochrony brzegów morskich”**

W dniu 8 kwietnia 2015 r. w gmachu Senatu RP odbyła się konferencja poświęcona podsumowaniu 10 lat działań podejmowanych przez administrację morską w celu ochrony brzegu morskiego oraz adaptacji brzegu morskiego do prognozowanych zmian klimatu. W konferencji, która została zorganizowana przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Parlamentarny Zespół ds. Gospodarki Morskiej, wzięli udział przedstawiciele Rządu RP, Prezydium Sejmu, parlamentarzyści oraz przedstawiciele sektora gospodarki morskiej. W czasie konferencji przedstawiono 10-letni dorobek urzędów morskich w zakresie ratowania wybrzeża oraz adaptacji do zmian klimatu. Konferencji towarzyszyła wystawa zdjęć przygotowana przez urzędy morskie obrazująca efekty działania Programu ochrony brzegów morskich.

- **III Międzynarodowy Kongres Morski**

W dniach 10 - 12 czerwca 2015 r. w Szczecinie odbyła się III edycja Międzynarodowego Kongresu Morskiego. Kongres Morski zgromadził ponad tysiąc osób reprezentujących różne sektory gospodarki morskiej, administracji morskiej, przedsiębiorców, ludzi świata nauki, przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej. Przez trzy dni dyskutowano o problemach gospodarki morskiej zarówno w ujęciu krajowym, jak i globalnym. Program Kongresu podzielony został na bloki tematyczne, podczas których omawiano takie kwestie jak: inteligentne specjalizacje morskie, energetyka odnawialna, rewitalizacja gospodarcza terenów nadwodnych oraz transportowa dostępność rzek. W dniu 22 lipca 2015 r. w Sejmie odbyło się spotkanie podsumowujące III Międzynarodowy Kongres Morski z udziałem wicemarszałka Sejmu, posłów i senatorów, przedstawiciele administracji rządowej oraz samorządów.

- **28 sesja Zgromadzenia Międzyrządowej Komisji Oceanograficznej UNESCO (IOC)**

W dniach 18 - 25 czerwca 2015 r. w Paryżu odbyła się 28. sesja Zgromadzenia Międzyrządowej Komisji Oceanograficznej UNESCO (IOC), podczas której w dniu 23 czerwca 2015 r. Polska została wybrana do Rady Wykonawczej IOC. Międzyrządowa Komisja Oceanograficzna to organizacja międzynarodowa systemu ONZ ściśle związana z UNESCO, której zadaniem jest koordynacja podstawowych programów oceanograficznych, badających rolę oceanu w zmianach klimatycznych w skali globalnej. Organizacja zrzesza obecnie 147 państw. Polska bierze aktywny udział w wielu programach związanych z badaniami oceanu i klimatu, a także z ochroną środowiska morskiego. Wejście do Rady Wykonawczej IOC wzmocni prestiż Polski jako państwa morskiego. Członkostwo stanowić będzie potwierdzenie silnego zaangażowania Polski w prowadzenie spraw morskich na forum międzynarodowym. Pozwoli na wzmocnienie głosu Polski w kształtowaniu ładu oceanicznego. Zwiększy również możliwość realizacji polskiej polityki morskiej w wymiarze międzynarodowym.

- **XVIII Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO 2015**

W dniach 7 - 9 września 2015 r. w Gdańsku odbyła się XVIII edycja Międzynarodowych Targów Morskich BALTEXPO, największych targów branży przemysłów morskich w kraju. Wydarzenie to zostało zorganizowane w ramach obchodów polskiej prezydencji w Radzie Państw Morza Bałtyckiego. Podczas targów odbyły się konferencje tematyczne oraz międzynarodowe panele: polsko-norweski, polsko-duński, polsko-chiński. W dniu 8 września 2015 r. w ramach targów zorganizowane również zostało 17. posiedzenie Grupy Ekspertckiej Rady Państw Morza Bałtyckiego ds. Polityki Morskiej, podczas którego dokonano przeglądu krajowych polityk morskich państw wchodzących w skład tej organizacji oraz omówiono priorytety prezydencji Polski w RPMB.

- **12. sesja implementacyjna umowy o transporcie morskim pomiędzy UE i Chińską Republiką Ludową**

W dniach 22 - 24 września 2015 r. w Szczecinie odbyła się 12. sesja implementacyjna umowy o transporcie morskim zawartej między UE a Chińską Republiką Ludową. Tematem rozmów były najważniejsze zagadnienia dotyczące transportu morskiego między Unią Europejską a Chińską Republiką Ludową mające wpływ na realizację postanowień umowy między UE i jej państwami członkowskimi z jednej strony a ChRL z drugiej strony o transporcie morskim, podpisanej w Brukseli w dniu 6 grudnia 2002 r. Strony przedstawiły informacje dotyczące zmian w obszarze legislacji i dokumentów strategicznych w dziedzinie spraw morskich, w tym transportu morskiego, portów, ułatwień dla przedsiębiorców. Omówiono zagadnienia dotyczące kwestii podatkowych i antymonopolowych. Przedmiotem rozmów były też kwestie dotyczące bezpieczeństwa na morzu. W rozmowach wzięli udział wysocy rangą przedstawiciele rządu ChRL, Komisji Europejskiej, państw członkowskich UE oraz związków armatorów europejskich i chińskich. Ze strony polskiej w obradach uczestniczyła wiceminister infrastruktury i rozwoju odpowiedzialna za sprawy gospodarki morskiej.

### III. Działania na rzecz uproszczenia procedur w zakresie odpraw towarów w polskich portach morskich.

Polskie porty morskie łącząc morskie, lądowe (kolejowe i drogowe), powietrzne i wodne śródlądowe łańcuchy dostaw ładunków odgrywają niezwykle istotną rolę w międzykontynentalnym przepływie towarów. Dynamiczny wzrost obrotu towarowego w polskich portach rejestrowany w ciągu ostatnich lat, a także narastające wymagania eksporterów i importerów dotyczące wyższej sprawności, skrócenia czasu i obniżenia kosztów obsługi statku i ładunku oraz koordynacji działań służb i przedsiębiorstw portowych, tworzą szereg wymagań dla organizacji cyfrowej gospodarki polskich portów, integracji wymiany danych i e-dokumentów w oparciu o platformę komunikacyjną e-usług.

Konkurencyjność polskich portów na Bałtyku i zabiegi o przejęcie obsługi ładunków przewożonych przez największe linie żeglugowe na świecie wymaga systemowego usprawnienia komunikacji wszystkich uczestników operacji portowo-granicznych i lądowych węzłów przeładunkowych/centrów logistycznych/przejęć granicznych (urzędów morskich, Straży Granicznej, służby celnej i inspekcji granicznych, administracji portów, załadowców, armatorów, linii żeglugowych, terminali przeładunkowych, spedytorów, operatorów logistycznych i przewoźników) oraz procedur administracyjnych i biznesowych z tym związanych.

Działaniem na rzecz rozwoju polskiej gospodarki morskiej w obszarze wsparcia obrotu towarowego w imporcie i eksporcie wzorem innych dynamicznie rozwijających się portów na świecie (w tym na Bałtyku) jest **utworzenie informatycznej platformy komunikacyjnej - Polskiego Port Community System (PCS)**. Celem wdrożenia „Polskiego PCS” jest integracja wg światowych standardów partnerów administracji morskiej, celnej, importerów/eksporterów, spedytorów oraz partnerów logistyczno-transportowych w Polsce, Europie i na świecie. Platformy PCS są zorientowane na e-usługi, mają choreografię procesową, zawierają repozytoria wzorów dokumentów i interfejsy komunikacyjne wg określonych standardów informacyjnych, posiadają portale tematyczne i bazy wiedzy, a komunikacja odbywa się wg określonych procedur. Zdolność elektronicznej transmisji danych w ustrukturyzowanym formacie odwracalnym umożliwiającym automatyzację przetwarzania danych, interoperacyjność komunikowanych systemów, w skali świata i bezpieczeństwo informacji przepływu towarów, tworzy kolejne wymagania dla platformy PCS. Wykorzystywane obecnie w Polsce systemy nie posiadają takiej funkcjonalności i nie są przystosowane do tej roli.

Polska Służba Celna w 2015 r. podejmowała szereg inicjatyw zmierzających do wdrożenia ułatwień w odprawach ładunków przemieszczanych drogą morską, systematycznej poprawy jakości obsługi celnej oraz znoszenia barier i przeszkód w rozwoju przedsiębiorczości sektora morskiego. Wszystkie te działania i inicjatywy Służby Celnej sprzyjają zapewnieniu płynności obsługi podmiotów gospodarczych, prowadzą do skrócenia czasu odprawy celnej towaru, obniżenia kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców oraz poprawy warunków wykonywania działalności gospodarczej.

#### 1. Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.

Rok 2015 był ważnym rokiem dla środowiska związanego z transportem morskim. Wraz z wejściem w życie w dniu 1 stycznia 2015 r. ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej (Dz. U. poz.1662), zawierającej m.in. tzw. „pakiet portowy”, została wprowadzona zasada przeprowadzania wszystkich czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od jego przedstawienia do kontroli. Na Służbę Celną nałożono zadanie koordynacji kontroli odbywających się w portach w taki sposób, aby możliwe było ich przeprowadzenie przez wszystkie inspekcje w sposób jak najmniej uciążliwy organizacyjnie dla importerów i operatorów. Wprowadzenie ww. regulacji miało na celu zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich wobec ośrodków zagranicznych. Zgodnie z art. 20a. ustawy o Służbie Celnej, naczelnik urzędu celnego właściwy dla portu morskiego zobowiązany jest do koordynacji kontroli towarów przywożonych z państw trzecich.

Koordinacja obejmuje działania dysponenta towaru, operatora portowego, inspekcji granicznych oraz samej Służby Celnej, w celu przeprowadzenia kontroli w określonym miejscu i terminie wraz z dokładną godziną. Czas trwania kontroli liczony jest od chwili przedstawienia towaru do kontroli (złożenia kompletnego wniosku o dokonanie kontroli do właściwych organów oraz przekazania informacji o godzinie i miejscu kontroli) do zwolnienia towaru do procedury celnej. Termin 24 godzin może ulec wydłużeniu do 48 godzin w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa publicznego, ochroną życia zdrowia ludzi i zwierząt lub ochroną środowiska. Termin ten nie dotyczy odpraw, do przeprowadzenia których niezbędne jest poddanie towaru badaniom laboratoryjnym lub kwarantannie, a w przypadku żywych zwierząt - poddania izolacji. Wprowadzone zmiany ułatwiają i przyspieszają obrót towarem przez przedsiębiorcę, dzięki skróceniu czasu przeprowadzania wszystkich czynności urzędowych i kontrolnych niezbędnych do dopuszczenia towarów do obrotu.

W celu realizacji tych zadań wdrożone zostały odpowiednie rozwiązania informatyczne, które pozwalają na uczestnictwo w wymianie informacji Służbie Celnej, inspekcjom granicznym i przedsiębiorcom. Systemy te umożliwiają śledzenie aktualnego stanu czynności związanych z towarem poprzez wymianę informacji w postaci elektronicznej i eliminują konieczność przedstawiania dokumentów papierowych.

Przedsiębiorcy uzyskali możliwość m.in. bezpośredniego uczestniczenia w procesie odpraw już od momentu złożenia wniosku o kontrolę do odpowiedniego organu (inspekcji), przekazywania lub pozyskiwania informacji on-line i otrzymywania na wskazany adres e-mail informacji o wyniku kontroli. Inspekcje dostają wyprzedzającą informację o zamiarze złożenia wniosku o kontrolę przez dysponenta towaru, co daje możliwość efektywnego planowania pracy oraz możliwość wymiany dodatkowych informacji pomiędzy użytkownikami na każdym etapie procesu kontroli. Natomiast operator portowy będzie mógł przekazywać użytkownikom w czasie rzeczywistym informacje o ewentualnych opóźnieniach w wystawianiu kontenerów do kontroli w sytuacjach niestandardowych, co da wyprzedzająco możliwość dokonania ponownej koordynacji terminów kontroli towaru. System wprowadza nową jakość dla wszystkich użytkowników, tj. zasadę transparentności całego przebiegu procesu kontroli licząc od momentu złożenia zgłoszenia w inspekcji do momentu zwolnienia towaru do wnioskowanej procedury celnej. Dzięki zaangażowaniu wszystkich działających w portach morskich inspekcji kontrolnych, stworzono efektywnie działający mechanizm wykorzystujący idee Single Window i One Stop Shop.

## **2. Wdrożenie i upowszechnienie statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy - AEO.**

W 2015 r. Służba Celna kontynuowała szereg działań zmierzających do usuwania barier dla przedsiębiorczości oraz usprawniania kontroli ładunków na granicy morskiej, m.in. z zastosowaniem narzędzi takich jak Pre-Arrival, One Stop Shop. Podejmowano również intensywne działania informacyjne i promocyjne w celu podnoszenia wiedzy i świadomości przedsiębiorców związanej z bezpieczeństwem łańcucha dostaw, w tym także w transporcie morskim.

Jednym z głównych środków, które pozwalają zwiększyć bezpieczeństwo łańcucha dostaw jest udział w nim podmiotów spełniających wysokie standardy bezpieczeństwa i ochrony, wiarygodnych, zapewniających prawidłowy przebieg transakcji handlowej. Do takich przedsiębiorców zalicza się tych, którzy posiadają świadectwo upoważnionego przedsiębiorcy (AEO - Authorised Economic Operator). Posiadaczom świadectw AEO przysługuje wiele ułatwień związanych z kontrolą celną. Należą do nich: możliwość uprzedniego powiadomienia upoważnionego przedsiębiorcy przez właściwy urząd celny o wybraniu przesyłki do dalszej kontroli fizycznej; możliwość składania mniejszej ilości danych na potrzeby przywózowej lub wywózowej deklaracji skróconej, mniejsza liczba kontroli fizycznych i kontroli dokumentów, priorytetowe traktowanie przesyłki w przypadku wytypowania do kontroli, możliwość wnioskowania o przeprowadzenie kontroli w innym miejscu, niż urząd celny.

Fakt posiadania statusu AEO przez jak największą liczbę przedsiębiorców przynosi korzyści zarówno dla przedsiębiorców (możliwość uporządkowania w przedsiębiorstwie spraw związanych

z zarządzaniem bezpieczeństwem na terenie przedsiębiorstwa i w organizacji dostaw) oraz dla Służby Celnej (racjonalne zarządzanie prowadzoną kontrolą oparta na wynikach analizy ryzyka) dlatego polska Służba Celna w roku 2015 kontynuowała intensywne działania w kierunku podnoszenia zainteresowania przedsiębiorców, w tym także przedsiębiorców zajmujących się transportem morskim) uzyskaniem statusu AEO. Należy zaznaczyć, iż Polska zajmuje czołowe miejsce w Unii Europejskiej pod względem liczby firm posiadających status AEO - od 2008 r. do końca 2015 r. wydano prawie 800 świadectw AEO.

### **3. Współpraca międzynarodowa Służby Celnej**

Służba Celna w portach morskich jest istotnym elementem systemu ochrony granicy zewnętrznej UE. Odgrywa ważną rolę w monitorowaniu i zarządzaniu wymianą towarową oraz w procesie zapewnienia bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Bardzo istotna jest też kwestia wspierania przedsiębiorców w celu ułatwienia im konkurencyjności na rynku unijnym i krajów trzecich oraz ułatwienia legalnego obrotu towarowego. Osiągnięciu odpowiednich standardów sprzyja idea szeroko rozumianej współpracy w skali międzynarodowej rozwijana i realizowana właśnie w ramach grup funkcjonujących pomiędzy administracjami celnymi krajów UE a operatorami portowymi.

SSTL - Służba Celna aktywnie uczestniczy w projekcie SSTL (Smart and Secure Trade Lanes) mającym na celu wypracowanie standardów kontroli celnej ułatwiających wymianę handlową w morskim obrocie towarowym pomiędzy Unią Europejską i Chinami. Działania w ramach projektu dotyczą w szczególności zapewnienia bezpiecznego łańcucha dostaw, od miejsca załadunku do docelowego miejsca rozładunku, jak również skutecznego funkcjonowania uzgodnionych profili ryzyka. W 2015 r. rozszerzono ilość portów uczestniczących po stronie chińskiej. Od sierpnia 2015 r. do Polski zawijają statki kontenerowe w ramach drugiego połączenia oceanicznego z Dalekim Wschodem, tzw. Alians G6, tj. alians 6 operatorów kontenerowych, przez co umacnia się pozycja gdańskiego DCT w basenie Morza Bałtyckiego.

C-BORD - międzynarodowy projekt C-Bord (effective Container Inspection at BORDer control points) zainicjowany został w dniu 1 czerwca 2015 r., a jego głównym celem jest budowa urządzeń do inspekcji dużych ładunków na przejściach granicznych opartych na najnowszych technologiach. Jedno z nich będzie testowane w DCT w Gdańsku. W projekt zaangażowanych jest osiemnaście podmiotów z całej Europy, w tym z Polski, Holandii, Włoch, Węgier oraz Francji. W projekcie Służbę Celną reprezentuje Wydział Krajowe Centrum RTG (Izba Celna w Gdyni), który jest członkiem międzynarodowego konsorcjum. Konsorcjum wygrało konkurs ogłoszony przez Komisję Europejską pt.: BORDER SECURITY AND EXTERNAL SECURITY - Technologies for inspections of large freight BES-09-2014. Głównym jego celem jest budowa dwóch urządzeń do inspekcji dużych ładunków na przejściach granicznych.

RALPH - kontynuacja uczestnictwa przedstawicieli Służby Celnej w pracach Grupy Kontaktowej Portów Morskich RALFH. Podczas spotkań grupy formułuje się inicjatywy dotyczące dalszej harmonizacji obsługi celnej oraz ujednoczenia podejścia do analizy ryzyka i kontroli. Grupa realizuje m.in.: projekt „RALFH Rummage” (wymiana doświadczeń i doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy celnych), a także projekt „RALFH Scan Group Meeting” (wymiana doświadczeń i doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy celnych odpowiedzialnych za obsługę skanerów działających w portach RALFH i ODYSSUD - południowe porty UE oraz osób odpowiedzialnych za koordynację ich pracy).

TRANSHIPMENT PILOT- kontynuacja uczestnictwa przedstawicieli polskiej Służby Celnej w projekcie pilotażowym „Transshipment Pilot”, który bazuje w szczególności na wymianie pomiędzy zaangażowanymi portami wyprzedzających informacji o potencjalnym ryzyku, co umożliwia Służbie Celnej w polskich portach morskich skoncentrowanie wysiłków kontrolnych na przesyłkach obciążonych wysokim ryzykiem, przy jednoczesnym ułatwieniu obrotu dla tzw. legalnego handlu.

CONTRAFFIC - kontynuacja uczestnictwa w projekcie realizowanym ze Wspólnym Centrum Badawczym Komisji Europejskiej (JRC - Joint Research Centre) oraz Biurem OLAF w obszarze transportu morskiego w oparciu o aplikację CONTRAFFIC i dostępne w niej komunikaty CSM, czyli Container Status Message.

CONTRAFFIC-ENS - projekt realizowany przy współudziale JRC oraz wybranych państw członkowskich UE posiadających granicę morską (DE, ES, FI, FR, MT, NL, PT, PL, UK), mający na celu zbadanie możliwości wykorzystania komunikatów CSM (dotyczących trasy i statusu kontenerów), dla poprawy jakości danych dla wyprzedzającej analizy ryzyka w transporcie morskim. Jednym z celów projektu jest sprawdzenie możliwości zaimplementowania danych CSM dla procesu wyprzedzającej analizy ryzyka w transporcie morskim (tzw. analiza pre-arrival). Izba Celna w Szczecinie pełni rolę koordynacyjną w zakresie portów w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku.

CONTRAFFIC-SAD („Analiza zgłoszeń celnych w oparciu o dane CONTRAFFIC”) - projekt realizowany przez DG JRC (Joint Research Centre) wspólnie z Europejskim Biurem ds. Zwalczenia Oszustw OLAF z wybranymi administracjami celnymi państw członkowskich UE (11 krajów). Administracje celne przekazują do JRC/CONTRAFFIC wybrane informacje zawarte w zgłoszeniach celnych, które następnie zostają poddane automatycznej analizie ryzyka pod względem występowania ewentualnych nieprawidłowości dotyczących kontenerów (daty, kraje pochodzenia, towary) w celu określenia przypadków wskazujących na możliwość fałszowania rzeczywistego pochodzenia towarów.

#### **IV. Nauka i badania morskie.**

##### **1. Działalność akademii morskich oraz uczelni prowadzących kierunki związane z realizacją polityki morskiej RP.**

Prace związane z działalnością badawczo-rozwojową uczelni oraz akademii morskich finansowane są ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Narodowego Centrum Nauki w Krakowie oraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie. Szczegółowy wykaz projektów naukowo-badawczych z obszaru polityki morskiej realizowanych w 2015 r. przez uczelnie oraz jednostki naukowe według obowiązującej ustawowo klasyfikacji przedstawia załącznik nr 3 do raportu.

##### **1.1. Akademia Morska w Gdyni.**

Akademia Morska w Gdyni (AMG) kształci wysokokwalifikowanych specjalistów zgodnie ze strategią rozwoju szkolnictwa wyższego w Polsce, jak i założeniami polityki morskiej RP. Liczne kierunki i specjalności, programy nauczania spełniające krajowe i międzynarodowe standardy pozwalają absolwentom skutecznie konkurować na rynku pracy. Akademia Morska kształci studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Elektrycznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa. Wydział Nawigacyjny, Mechaniczny oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa posiadają uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora w jednej dziedzinie. Natomiast Wydział Elektryczny ma prawo do nadawania stopnia doktora nauk technicznych w dwóch dziedzinach: w zakresie elektrotechniki oraz w zakresie elektroniki. Uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora habilitowanego posiada Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa oraz Wydział Elektryczny. Na wydziałach tych odbywają się studia doktoranckie.

W Akademii Morskiej w Gdyni w 2015 r. łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 5575 studentów, w tym 2265 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

Prowadzone badania naukowe oraz liczne publikacje i uczestnictwo w konferencjach naukowych zarówno w kraju jak i zagranicą, przyczyniają się do rozwoju kadry naukowo-dydaktycznej Akademii. W roku 2015 siedmiu pracowników kadry naukowej uzyskało stopień naukowy doktora habilitowanego, a pięciu asystentów otrzymało stopień naukowy doktora.



W ramach Programu Erasmus+ AMG realizuje projekty mobilności studentów i pracowników z 40 uczelniami partnerskimi w 14 krajach UE; w programie Erasmus zrealizowano: 25 wyjazdów studentów na studia, 3 wyjazdy studentów na praktyki, 6 wyjazdów pracowników, 50 przyjazdów studentów na studia i 14 przyjazdów pracowników z uczelni partnerskich.

W 2015 r. uczelnia realizowała trzy projekty międzynarodowe w oparciu o umowy międzyrządowe: w ramach Umowy o Współpracy Naukowo-Technicznej między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Chińskiej Republiki Ludowej realizowany z Shanghai Maritime University, w ramach współpracy naukowej między Polską Akademią Nauk i Estońską Akademią Nauk realizowany z Tallin University of Technology, w ramach współpracy naukowej z Shanghai Maritime University realizowany z International Association of Maritime Universities.

Obok kształcenia studentów, drugim równie ważnym obszarem działalności Akademii Morskiej w Gdyni jest działalność badawcza i badawczo-rozwojowa pracowników naukowych. Prace badawcze prowadzone na wszystkich czterech wydziałach finansowane są w ramach programów krajowych przez Narodowe Centrum Nauki w Krakowie (NCN) oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie (NCBiR).

W Akademii Morskiej w Gdyni z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego finansowane są zadania badawcze realizowane w ramach działalności statutowej, w tym badania młodych naukowców. Pracownicy naukowci dobierając tematykę projektów badawczych kierują się priorytetowymi obszarami i kierunkami badań. Tematyka prac naukowo-badawczych prowadzonych w Akademii Morskiej w Gdyni na poszczególnych wydziałach obejmuje wiele obszarów związanych z budową i eksploatacją statków, m.in. bezpieczeństwem żeglugi, ratowaniem życia na morzu, funkcjonowaniem morskich systemów transportowych, badaniem zmian parametrów fizycznych wody morskiej zanieczyszczonej substancjami ropopochodnymi, poszukiwaniem nowych metod wykrywania i identyfikowania zanieczyszczeń olejowych na morzu.

W roku 2015 Akademia Morska w Gdyni realizowała 10 projektów naukowo-badawczych, w tym: 4 projekty z zakresu badań podstawowych finansowane przez NCN, 2 projekty w Programie Badań Stosowanych finansowane przez NCBiR, 1 projekt w ramach Programu GEKON finansowany przez NCBiR, 1 projekt w Programie Patent Plus również finansowany przez NCBiR, oraz 2 projekty międzynarodowe finansowane w ramach funduszy Unii Europejskiej. Jeden z projektów jest współrealizowany z Politechniką Gdańską w ramach 7PR - People - (Marie Curie) - IRSES. Drugi natomiast realizowany jest z 20 partnerami z zagranicy w ramach Programu HORYZONT 2020 - EU-CIRCLE.

Kontynuowano współpracę z Tallinn University of Technology w ramach wspólnego projektu badawczego „Smart power electronics arrangements and control methods for active power distribution grids” (porozumienie PAN - Estońska Akademia Nauk). Wiadomo już, że w latach 2016-2018 współpraca będzie kontynuowana w ramach nowego projektu „Power electronics transformer - an energy router for active power distribution grids”.

Przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni uczestniczyli w spotkaniach partnerów projektu „A panEuropean framework for strengthening Critical Infrastructure resilience to climate change” EU-CIRCLE. Zadaniem projektu jest wypracowanie i wprowadzenie innowacyjnych ram wspierających odporność wzajemnie połączonych Europejskich Infrastruktur na presje klimatyczne. W ramach projektu naukowcy prowadzą badania dotyczące analizy bezpieczeństwa infrastruktur krytycznych narażonych na zmiany klimatyczne oraz analizy ryzyka awarii infrastruktur krytycznych.

W dalszym ciągu realizowana jest współpraca naukowa w ramach projektu „Towards Intelligent Micro-Bearings - Tribological Aspects” (akronim IMBeing) w zakresie tribologii mikrołożysk stosowanych w przemyśle, bioinżynierii i biotechnologii.

W 2015 r. Akademia Morska w Gdyni kontynuowała współpracę w zakresie technicznego i dydaktycznego wsparcia realizacji II etapu budowy Akademii Rybołówstwa i Nauk o Morzu w Namibe

w Angoli, finansowanej przez Ministerstwo Rybołówstwa Republiki Angoli. Projekt realizowany jest we współpracy z Navimor International Com. Wizyta robocza przedstawicieli Navimoru i AMG w Luandzie i w Namibe w listopadzie 2015 r. związana była z oficjalnym przekazaniem pełnego nakładu 28 podręczników akademickich w języku portugalskim, dedykowanych wybranym przedmiotom dla 14 specjalności na trzech wydziałach: rybołówstwa, przetwórstwa rybnego i eksploatacji zasobów wodnych. Wizja lokalna potwierdziła też znaczne przyspieszenie realizacji projektu, zarówno budynki uczelniane, laboratoria i obiekty specjalistyczne oraz kampus dla studentów i kadry dydaktycznej są gotowe i czekają na inaugurację. Akademia w Namibe będzie docelowo kształcić 1500 studentów na czteroletnich studiach inżynierskich i licencjackich oraz będzie uprawniona do wydawania dyplomów morskich. W 2015 r. w ramach wspomnianego projektu 20 studentów angielskich rozpoczęło kształcenie w Polsce, w tym w AMG 16 studentów na studiach II stopnia i 1 student na studiach III stopnia, a na Uniwersytecie Gdańskim - 3 studentów na studiach II stopnia.

W 2015 r. zostało podpisane memorandum w sprawie współpracy Akademii przy tworzeniu w Senegalu Państwowej Wyższej Szkoły Morskiej. Partnerami tego projektu są Ministerstwo Rybołówstwa i Gospodarki Morskiej Republiki Senegalu, Akademia Morska w Gdyni, Studium Doskonalenia Kadr AMG oraz firma Consus Group Poland. Przewidywana jest współpraca w zakresie pełnienia nadzoru naukowego przez AMG, tworzenia programów nauczania, określenie poziomu kształcenia na poszczególnych kierunkach, metod zarządzania.

W 2015 r. została podpisana umowa, w wyniku której Akademii Morskiej w Gdyni i Studium Doskonalenia Kadr AMG zostało powierzone zadanie zrealizowania szkolenia załogi dla żaglowej fregaty Marynarki Wojennej Algierii „El Mellah” („Navigator”), wodowanej jesienią 2015 r. w stoczni Remontowa Shipbuilding S.A. Fregata „El Mellah” po półrocznym szkoleniu pod okiem kadry AMG obejmującym kursy teoretyczne, zajęcia praktyczne w porcie i podczas rejsów szkoleniowych (najpierw na s/v „Darze Młodzieży”, a później na nowej algierskiej fregacie), popłynie do Algierii z własną wyszkoloną w Polsce załogą w 2017 roku.

## **1.2. Akademia Morska w Szczecinie.**

W Akademii Morskiej w Szczecinie na poszczególnych wydziałach prowadzi się kierunki i specjalności istotne z punktu widzenia polskiej gospodarki morskiej państwa. Na Wydziale Nawigacyjnym kierunki: nawigacja, transport, informatyka, geodezja i kartografia, na Wydziale Mechanicznym kierunki: mechanika i budowa maszyn, mechatronika oraz na Wydziale Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu kierunki: transport, zarządzanie i inżynieria produkcji, logistyka.

W 2015 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 3088 studentów na studiach stacjonarnych oraz 822 studentów na studiach niestacjonarnych.

Uczelnia realizowała wiele projektów naukowo-badawczych, w tym 2 projekty finansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz 3 projekty badawcze OPUS.

Mając na uwadze troskę o rozwój zawodowy i jak najlepsze przygotowanie do wejścia na rynek pracy, Biuro Karier Akademii Morskiej w Szczecinie realizowało wiele działań wspierających dla studentów, m.in. konsultacje dokumentów aplikacyjnych w języku polskim i angielskim, przygotowanie do rozmowy kwalifikacyjnej, organizacja spotkań z przedstawicielami przedsiębiorstw o dużym potencjale rozwoju (np. Grupa Azoty, Cargotec, LM Wind Power). Biuro Karier przystąpiło też do powołanej w połowie 2015 r. Zachodniopomorskiej Sieci Biur Karier, która zrzesza większość uczelni województwa zachodniopomorskiego. Wspólne działania umożliwią m.in. organizację Targów Pracy w 2016 r.

W uczelni działa również Maritime English Center, które jest akredytowanym Centrum Egzaminacyjnym Marlines, weryfikującym znajomość morskiego rejestru języka angielskiego oraz wydającym certyfikaty językowe zgodne z wymogami MCA.

Sekcja Eksploatacji Statku szkolno-badawczego m/s „Navigator XXI” realizuje programowe praktyki studenckie na pokładzie statku, a także czarteruje statek Okręgowemu Inspektoratowi Rybołówstwa

Morskiego w Szczecinie do celów inspekcji, wspierając zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego. Statek „Navigator XXI” udostępniany jest także dla zorganizowanych grup zwiedzających, głównie dzieci i młodzieży, co przyczynia się do rozwoju świadomości morskiej i turystyki morskiej.

Akademia Morska w Szczecinie prezentowała wynalazki na międzynarodowych targach morskich SMM w Hamburgu we wrześniu 2015 r., a także na targach INNO-TECH EXPO w Kielcach w październiku 2015 r. Uczelnia uzyskała 2 patenty krajowe na wynalazki oraz dokonała 1 zgłoszenia wynalazku do ochrony krajowej.

Akademia Morska w Szczecinie prowadziła również działania na rzecz promocji rozwoju nauki, badań i technologii morskich poprzez m.in. wypełnianie celów Konsorcjum „Instytut Autostrada Technologii i Innowacji”, jako jeden z 22 partnerów realizując projekty badawcze, rozwojowe i wdrożeniowe przy aktywnym udziale podmiotów gospodarczych, a także przez wypełnianie założeń Klastra „Wspólnota Wiedzy i Innowacji w Inżynierii Produkcji”, jako jeden z 77 członków poprzez działania mające łączyć naukę z gospodarką w zakresie inżynierii produkcji oraz technik zarządzania.

Studenci kierunku nawigacja realizują praktykę morską na statkach armatorów polskich i Unii Europejskiej na podstawie zawartych umów dwustronnych. Wydział Nawigacyjny brał aktywny udział w prezentacjach związanych z XV Zachodniopomorskim Festiwalem Nauki (wrzesień 2015), a także był organizatorem VIII Konkursu Geograficzno - Nautologicznego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych województwa zachodniopomorskiego (kwiecień 2015).

Wydział Nawigacyjny kontynuował współpracę ze średnim szkolnictwem morskim i śródlądowym (zespoły szkół: Darłowo, Kędzierzyn-Koźle, Kołobrzeg, Nakło nad Notecią, Świnoujście).

Pracownicy Wydziału Mechanicznego współpracowali z ośrodkami naukowymi państw Morza Bałtyckiego (Niemcy, Szwecja, Finlandia, Litwa) realizując i koordynując badania. Kontynuowana jest współpraca z uczelniami w Rosji (Kaliningrad, St. Petersburg), Bułgarii (Uniwersytet Techniczny w Warnie), Niemczech (Fachhochschule Flensburg) oraz Hiszpanii (Universitat Politècnica de Catalunya w Barcelonie).

Na studia na Wydziale Mechanicznym przyjmowani byli studenci z Białorusi, Ukrainy, Litwy, Czech, Słowacji. Na wydziale w ramach wymiany studenckiej Erasmus w 2015 studiowało 4 studentów z Hiszpanii.

### **1.3. Uniwersytet Gdański.**

Uniwersytet Gdański jest wiodącym uniwersytetem polskim prowadzącym interdyscyplinarne badania związane z Morzem Bałtyckim oraz kształcącym kadry o wysokich kwalifikacjach, niezbędne do realizacji polityki morskiej kraju. Morski prestiż uczelni budują znakomite stacje badawcze o międzynarodowej renomie, takie jak Stacja Morska Instytutu Oceanografii w Helu czy Stacja Badania Wędrówek Ptaków. Morski wizerunek uczelni tworzą także kierunki studiów, specjalności i badania naukowe związane z morzem, zwłaszcza pobrzeżem Bałtyku.

Liczba studentów Uniwersytetu Gdańskiego w 2015 r. (według stanu na dzień 30 listopada 2015 r.) wynosiła 27 233 osób, w tym na studiach stacjonarnych studiowało 20 302 osób, a na studiach niestacjonarnych 6 931 osób. W 2015 r. uczelnię ukończyło 3 791 absolwentów.

W sposób szczególny z edukacją o charakterze morskim jest związany Wydział Oceanografii i Geografii UG. Wydział jest jedyną placówką uniwersytecką w Polsce kształcąca studentów oceanografii na wszystkich stopniach kształcenia (studia I - III stopnia). Polska Komisja Akredytacyjna przyznała Wydziałowi Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego wyróżniającą ocenę instytucjonalną, ważną na lata 2012-2018. Wydział został wyróżniony za wysoką jakość kształcenia (w tym bogatą ofertę edukacyjną oraz doskonale wyposażoną bazę dydaktyczną), wysoki poziom badań naukowych, aktywną współpracę międzynarodową i dobrze przygotowaną specjalistyczną kadrę.

Przy Wydziale Oceanografii i Geografii od lat działają Środowiskowe Studia Doktoranckie. Są to studia czteroletnie (stacjonarne i niestacjonarne), które przygotowują do uzyskania stopnia naukowego doktora w dyscyplinie Nauk o Ziemi w zakresie oceanologii i geografii oraz Nauk Technicznych w zakresie budownictwa oraz geodezji i kartografii.

W 2015 r. na Uniwersytecie Gdańskim ogólna liczba realizowanych projektów naukowo-badawczych finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki i dotyczących badań w regionie Morza Bałtyckiego oraz innych morskich badań przyrodniczych wynosiła 11, z czego 10 projektów dotyczyło przyrodniczych badań Morza Bałtyckiego. W ramach 1 projektu prowadzone były badania o charakterze przyrodniczym w rejonach polarnych.

Realizowane na UG projekty są istotne dla wywiązania się z podjętych przez Polskę zobowiązań w ramach dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, ponieważ dostarczając wiedzę o środowisku morskim przyczynią się do: opracowania zasad podejścia ekosystemowego do zarządzania obszarami morskimi, określenia wytycznych dla zrównoważonej eksploatacji zasobów żywych i nieożywionych oraz efektywnego wykorzystania przestrzeni morskiej, zmniejszenia antropopresji na środowisko morskie, wypracowania systemu rozwiązywania konfliktów pomiędzy tradycyjnymi i nowymi użytkownikami morza oraz inicjatywami ochrony środowiska morskiego, zwiększenia innowacyjności gospodarki morskiej, zapewnienia zrównoważonego rozwoju tej gospodarki przez uwzględnienie ekosystemowego podejścia przy planowaniu inwestycji przemysłowych i badania ich wpływu na środowisko morskie, opracowania efektywnych metod przewidywania zagrożeń.

Uczelnia realizowała w 2015 roku zadania z zakresu mobilności studentów i nauczycieli akademickich w ramach Programu Erasmus+ we współpracy w roku akademickim 2015/2016 z 260 uczelniami partnerskimi z następujących krajów: Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Turcja, Węgry, Włochy, Wielka Brytania.

Uniwersytet Gdański jest solidnym zapleczem eksperckim, aktywnie uczestniczącym w pracach agend międzynarodowych związanych z morzem. Pracownicy Wydziału Oceanografii i Geografii oraz Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego (11 osób) uczestniczą w pracach 16 agend międzynarodowych: Międzynarodowa Rada Badań Morza (International Council for the Exploration of the Sea - ICES), Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku - HELCOM, Światowa Organizacja Meteorologiczna (WMO), COST - Europejski Program Współpracy w Dziedzinie Badań Naukowo-Technicznych (European Cooperation in Science and Technology), Porozumienie o ochronie małych walenii Bałtyku i Morza Północnego (ASCOBANS) i innych zespołów ekspertów powołanych przez instytucje zagraniczne lub międzynarodowe.

Kontynuowano prace nad utworzeniem Narodowego Centrum Badań Bałtyckich (NCBB), których koordynatorem jest Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego aktywnie współpracujący z Akademią Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni oraz Gminą Gdynia. Celem projektu NCBB jest integracja polskich instytucji naukowych, naukowo-dydaktycznych oraz badawczo-rozwojowych w celu skoordynowanego prowadzenia na najwyższym poziomie interdyscyplinarnych badań naukowych i dydaktyki na rzecz racjonalnego zarządzania oraz zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska przyrodniczego Morza Bałtyckiego.

Zbliżała się ku końcowi budowa nowego statku do oceanograficznych badań naukowych oraz kształcenia studentów. W 2015 r. na budowę statku wydano 8 808 330,00 zł. Nowobudowany statek stworzy szanse szybkiego rozwoju dydaktycznego i naukowego potencjału uczelni oraz praktycznego wspierania przez uniwersytet działań na rzecz realizacji polityki morskiej kraju.

#### **1.4. Politechnika Gdańska.**

Działalność dydaktyczna i naukowo-badawcza o tematyce morskiej prowadzona na Politechnice Gdańskiej na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa, Wydziale Elektrotechniki i Automatyki, Inżynierii Łądowej i Środowiska, Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki oraz w Centrum Morskich Technologii

Militarnych wpisuje się niemal we wszystkie kierunki priorytetowe polityki morskiej państwa. W 2015 r. na Politechnice Gdańskiej na wszystkich wydziałach realizowane były prace naukowo-badawcze, jak również prowadzone były badania i ekspertyzy zlecane przez otoczenie sektora okrętowego i obronnego.

Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej należy do najstarszych jednostek organizacyjnych uczelni. Wydział ma pełne prawa akademickie do nadawania stopnia naukowego doktora i doktora habilitowanego nauk technicznych w dyscyplinie naukowej „Budowa i eksploatacja maszyn” i jest w chwili obecnej jedynym Wydziałem okrętowym w Polsce. W 2015 r. na Wydziale studiowało 2005 studentów wg stanu na dzień 30 listopada 2015 r.

Obszary działań naukowo-badawczych realizowanych na Wydziale to przede wszystkim projektowanie kształtu okrętu, właściwości morskie (pływalność, stateczność i niezatapialność, zachowanie w warunkach awaryjnych), wymiarowanie konstrukcji i kształtowanie wytrzymałości kadłuba i urządzeń, techniki wytwarzania - w tym zagadnienia materiałowe i nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych, systemy napędowe, urządzenia i wyposażenie - w tym energii odnawialnych, automatyka i sterowanie, energetyka konwencjonalna i niekonwencjonalna.

Na Wydziale prowadzona jest intensywna współpraca w obszarze dydaktyki z przemysłem morskim w ramach porozumień dotyczących realizacji prac dyplomowych dla przemysłu, organizacji części zajęć dydaktycznych, czy też wizyt studentów w przedsiębiorstwach branży morskiej. Ponadto Wydział współpracuje z wieloma uczelniami krajowymi i zagranicznymi oraz krajowymi i międzynarodowymi instytucjami: DNV-GL, International Maritime Organization, Polski Rejestr Statków, Hochschule Bremen, Technische Universität Hamburg-Harburg, Technische Universität Berlin, Universität Hamburg, Universität Rostock, University of Glasgow, University of Southampton, Newcastle University, Nottingham Polytechnic, St. Petersburg State Marine Technical University, Kaliningrad State Technical University.

Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej jest członkiem Związku Skandynawskich i Północnych Wydziałów Okrętowych, co stwarza możliwości wspólnych przedsięwzięć dydaktycznych z DNV-GL (dyplomy, praktyki, wykłady, studia podyplomowe), sponsorowania przez DNV-GL oraz GE EDC niektórych potrzeb, np. zakupu drogiej aparatury lub wyposażenie laboratoria dla Wydziału. Pozwala to na transfer najnowocześniejszej wiedzy z dziedziny okrętownictwa do treści nauczania. W 2015 r. we współpracy z DNV-GL na Wydziale uruchomiono specjalność realizowaną w języku angielskim „Ocean Engineering” w celu umiędzynarodowienia studiów na kierunku Oceanotechnika.

Wydział organizował w swoim Ośrodku Badawczym w Łławie (International Ship Research Student Center - ISRSC) studenckie obozy naukowe z udziałem studentów obcokrajowców. W każdym z turnusów może wziąć udział razem 10-12 studentów polskich i zagranicznych z uniwersytetów technicznych krajów UE oraz całego świata. Inicjatywa organizacji tego typu obozów jest elementem integracji kształcenia studentów w obszarze oceanotechniki. Ośrodek ISRSC wnosi oryginalny wkład w system kształcenia europejskiego studentów, realizując unikalny program badawczo-dydaktyczny, badania jednostek szybkich (ślizgi, wodoloty, statki SWATH) oraz badanie samobieżnych modeli statków. Wydział zdobył uznanie polskich i zagranicznych studentów.

### **1.5. Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.**

Akademia Marynarki Wojennej posiada doświadczenie oraz możliwości badawcze do prowadzenia prac wpisujących się przede wszystkim w główne obszary techniki i technologii obronnych. Badania realizowane w ramach działalności naukowo-badawczej AMW formułowane są tak, by służyć kształtowaniu specjalności naukowej AMW w powiązaniu z planami rozwoju sił Marynarki Wojennej RP oraz procesem technicznej modernizacji okrętów, uzbrojenia i sprzętu.

W Akademii Marynarki Wojennej funkcjonują cztery wydziały, na których prowadzone są studia I, II i III stopnia. Na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego studiuje 833 studentów, na Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym 334 studentów, na Wydziale Nauk Humanistycznych i Społecznych 679 studentów, natomiast Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich obsługuje 1529 studentów. Wydział

Dowodzenia i Operacji Morskich AMW uruchomił studia I stopnia na kierunku „Bezpieczeństwo morskie państwa”. Ogólnie na wszystkich wydziałach AMW w Gdyni studiowało 3375 osób.

W ramach aktywności międzynarodowej AMW od wielu lat współpracuje z wieloma morskimi uczelniami wojskowymi, jak i instytucjami struktur międzynarodowych. Bilateralną współpracę międzynarodową uczelnia prowadzi z Akademiami Marynarki Wojennej: Niemiec, Francji, Hiszpanii i Portugalii.

AMW współpracuje ośrodkami badawczymi, a także uczelniami w zakresie prac naukowo - badawczych, projektowych, wdrożeniowych i modernizacyjnych. We współpracy m.in. z Politechniką Gdańską realizowany jest projekt dotyczący metod wykrywania małych obiektów minopodobnych umieszczonych w dnie morza. Akademia Marynarki Wojennej prowadzi również współpracę naukową z Europejską Agencją Obrony, gdzie prowadzone są badania z zakresu pól fizycznych statków i okrętów (SIRAMIS).

W 2015 roku uczelnia uzyskała Certyfikat Ministerstwa Obrony Narodowej dla Laboratorium Podstaw Techniki na badanie odporności balistycznej i udarowej oraz badanie przyłgni ratowniczej na okrętach podwodnych.

Projektem międzynarodowym realizowanym w 2015 r. był projekt badawczy pn. „Amunicja chemiczna - poszukiwanie i ocena (CHEMSEA)”, którego inicjatorem była Akademia Marynarki Wojennej wraz z Instytutem Oceanologii PAN w Sopocie. Projekt zrzeszał 11 instytucji naukowych i badawczych z 5 państw nadbałtyckich. Polskę reprezentował Instytut Oceanologii PAN, który był jednocześnie koordynatorem projektu wraz z Akademią Marynarki Wojennej oraz Wojskową Akademią Techniczną. Poza polskimi partnerami w skład konsorcjum weszli partnerzy ze Szwecji: Szwedzka Agencja Obrony, Szwedzka Administracja Morska oraz Uniwersytet UMEA; z Finlandii: Fiński Instytut Ochrony Środowiska oraz Fińska Agencja Weryfikacji Przestrzegania Konwencji o Broni Chemicznej; z Niemiec: Instytut Wolfgang von Thunen, Instytut Alfred Wegener oraz Federalny Instytut Badań Obszarów Wiejskich, Leśnictwa i Rybołówstwa, natomiast Litwę reprezentowała Litewska Agencja Ochrony Środowiska.

Kontynuowano wymianę studentów cywilnych w ramach programu Erasmus+ oraz kadry naukowo - dydaktycznej. W ramach programu wyjechało ogółem 20 studentów do takich państw, jak: Czechy, Chorwacja, Grecja, Litwa i Turcja. Uczelnia podpisała dwustronne umowy z Uniwersytetami Nicola Vaptsarov Naval Academy w Bułgarii oraz Christian-Albrechts-Universität zu Kiel w Niemczech.

W ramach działalności dydaktycznej związanej z polityką morską w 2015 r. do Splitu pojechało 3 nauczycieli z Wydziału Mechaniczno - Elektrycznego oraz 5 pracowników Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych (w tym dwóch nauczycieli). Wykłady związane były tematycznie z mechaniką i hydrografią oraz współpracą państw nadbałtyckich.

Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych w 2015 r. realizował zadanie podjęte rok wcześniej związane z promocją studiów marynistycznych. Podpisano wstępne porozumienia na rzecz realizacji przedmiotowych studiów z 11 podmiotami zewnętrznymi, z których 9 jest bezpośrednio związanych z polityką i gospodarką morską. Otwiera się w ten sposób możliwość dotarcia z problematyką morską do szerokiego grona odbiorców, ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży szkolnej. Wypracowano założenia organizacyjne i merytoryczne projektu pn. „Na historii, tradycji i wielokulturowości Pomorza budujemy patriotyzm jutra”, który zawiera wiele zagadnień związanych z morzem. Zakończono w 2015 r. duży projekt badawczy pn. „Militaria pomorskie (XIX-XX wiek). Historia - edukacja - turystyka”, w którym mocno akcentowano kwestie nadmorskiego położenia Polski oraz korzyści z niego płynących.

Na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego prowadzone są prace naukowo - badawcze związane z obszarem bezpieczeństwa morskiego, których tematyka dotyczy m.in. bezpieczeństwa żeglugi na akwenach objętych piractwem morskim, bezpieczeństwa prowadzenia nawigacji na akwenach arktycznych, metod oraz wymagań dotyczących monitorowania podwodnego źródła akustycznego podczas wykonywania zadań szkoleniowych, modelowych właściwości manewrowych okrętu transportowo minowego, czy też automatyzacji nawigacji bezzałogowego nawodnego obiektu pływającego.

W 2015 r. Zakład Technologii Prac Podwodnych wchodzący w skład struktury organizacyjnej Wydziału Mechaniczno-Elektrycznego AMW realizował szereg kursów w zakresie zabezpieczenia i prowadzenia prac podwodnych w wodach Morza Bałtyckiego i innych akwenach wodnych dla jednostek Marynarki Wojennej, Wojsk Lądowych i Wojsk Specjalnych. Kursy obejmujące zajęcia teoretyczne i praktyczne wniosły istotny wkład w obronność polskich granic morskich poprzez możliwość podniesienia kwalifikacji żołnierzom oraz zwiększenia i ugruntowania umiejętności wykorzystania sprzętu nurkowego i technicznego podczas prowadzenia prac podwodnych i akcji ratowniczych w warunkach morskich.

Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich AMW nawiązał współpracę z NATO Energy Security Centre of Excellence w Wilnie w zakresie organizacji przedsięwzięć dydaktyczno-naukowych z zakresu bezpieczeństwa energetycznego w regionie Morza Bałtyckiego.

### **1.6. Uniwersytet Szczeciński.**

Uniwersytet Szczeciński kształci kadry dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w tym dla podmiotów związanych z funkcjonowaniem transportu morskiego (przedsiębiorstw portowych, żeglugowych, spedycyjnych, agencyjnych, międzynarodowych operatorów logistycznych i wielu innych).

Uniwersytet Szczeciński realizował w 2015 r. następujące istotne z punktu widzenia polityki morskiej kierunki studiów i specjalizacje kształcenia studentów:

- geografia morza i wybrzeża - studia magisterskie,
- oceanografia - studia licencjackie i doktoranckie,
- turystyka i rekreacja ze specjalnością: turystyka morska i nadmorska - studia magisterskie,
- geologia i geografia - studia licencjackie,
- ekonomia ze specjalnością ekonomika transportu i spedycja - studia magisterskie,
- logistyka ze specjalnością transport międzynarodowy - studia magisterskie.

Uczelnia realizowała projekty i programy badawcze z obszaru polityki morskiej, w tym projekty w ramach grantów przyznanych przez Narodowe Centrum Nauki oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, projekty w ramach współpracy międzynarodowej oraz projekty zamawiane.

W 2015 r. na Uniwersytecie Szczecińskim na wszystkich wydziałach prowadzono wiele działań ważnych dla realizacji polskiej polityki morskiej. Do działań tych należą następujące projekty:

- Satelitarna Kontrola Środowiska Morza Bałtyckiego „SatBałtyk” - projekt finansowany przez UE w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) koordynowany przez Instytut Oceanologii PAN w Sopocie i realizowany przez konsorcjum, w tym m.in. przez Uniwersytet Szczeciński. Celem projektu było stworzenie map charakterystyk strukturalnych i funkcjonalnych Morza Bałtyckiego, rozkładów temperatury, stanu dynamicznego powierzchni morza, stężenia chlorofilu i innych pigmentów fitoplanktonu oraz charakterystyk produkcji pierwotnej materii organicznej. W ramach projektu zadaniem Uniwersytetu Szczecińskiego było stworzenie map rozkładów wielkości wskaźników oddziaływania morza z brzegiem w postaci systemu SatBałtyk-Brzegi. System SatBałtyk-Brzegi operacyjnie ocenia stan brzegu poprzez parametryzację wybranych procesów zachodzących w strefie brzegowej i klasyfikację powodowanych przez nie skutków. W tym celu zdefiniowano wskaźniki oddziaływania morza na strefę brzegową, nazwane wskaźnikami SatBałtyk, które mają określać skutek oddziaływania.

- Teledetekcyjna analiza oraz monitoring dynamiki strefy brzegowej oraz zmian położenia linii brzegowej dla potrzeb zarządzania strefą brzegową z użyciem GIS i NMT - projekt finansowany z dotacji podmiotowej w części dotyczącej potencjału badawczego w 2015 roku. W ramach projektu zbadano zmienności pokrycia terenu w strefie brzegowej na podstawie danych teledetekcyjnych, wyznaczano różnego rodzaju dno w płytkiej strefie brzegowej Morza Bałtyckiego, określano wpływ batymetrii na wyniki algorytmów teledetekcyjnych, badano tempo erozji wybrzeża klifowego i wydmowego oraz oddziaływanie budowli hydrotechnicznych i zabiegów ochronnych na zmiany brzegu na podstawie zdjęć lotniczych, przeanalizowano genezę utworzenia form półwyspowych i barierowych w strefie brzegowej polskiego wybrzeża.

- Rozpoznanie zależności koncentracji pierwiastków ziem rzadkich i wybranych metali w mułach ilastych krzemionkowych basenu abysalnego NE Pacyfiku (strefa Clarion-Clipperton) - projekt finansowany przez Narodowe Centrum Nauki dotyczy bardzo istotnego zagadnienia związanego z poszukiwaniem rzadkich surowców mineralnych wykorzystywanych przede wszystkim w nowych technologiach. Na Pacyfiku w strefie rozłamowej Clarion-Clipperton w obrębie działki należącej do Polski rozpoznano zasoby pierwiastków ziem rzadkich oraz innych wybranych metali występujących w osadach dna oceanicznego.

- „Climate Signals in Coastal Deposits (CLISCODE)” - w ramach projektu przeprowadzono badania naukowe o charakterze metodycznym dotyczące możliwości rekonstrukcji wybranych cech klimatu, w tym zwłaszcza prędkości i kierunku wiatru na podstawie badań strukturalno - teksturalnych, w tym zwłaszcza georadarowych, form wydmowych rozwijających się na obszarze przybrzeżnym (na przykładzie Wydm Łebskich oraz wydm Bramy Świny).

- Archeologiczne i paleośrodowiskowe badania krajobrazów zatopionych na Zalewie Szczecińskim i w Zatoce Pomorskiej - w ramach projektu realizowanego wspólnie z Zakładem Archeologii Uniwersytetu Szczecińskiego zrekonstruowano cechy krajobrazowe obszaru dzisiejszej Zatoki Pomorskiej oraz Zalewu Szczecińskiego zanim zostały one zalane wodami morskimi w związku z tzw. transgresją lityornową. Określono tempo transgresji morza na tym obszarze podczas neolitu oraz w czasach późniejszych, uwzględniając wpływ wzrostu poziomu morza na ówczesne ekosystemy przybrzeżne. Wstępnie rozpoznano podwodne stanowiska archeologiczne na terenie Zalewu Szczecińskiego.

- Wahania produktywności wód powierzchniowych północnego Atlantyku podczas ekstremalnych wahań klimatycznych we wczesnym paleogenie: wysokoczuła analiza zmian w zespołach okrzemkowych oraz fluktuacji stężenia krzemionki biogenicznej w osadach głębokomorskich. W ramach projektu analizowany jest zapis ekstremalnych zmian klimatycznych w obrębie osadów oceanicznych na przykładzie osadów wczesno - paleogeńskich. Projekt realizowany we współpracy międzynarodowej.

- Ekstremalne poziomy wód na wybrzeżach Morza Bałtyckiego - celem zakończonego w 2015 r. projektu było rozpoznanie występowania i zmienności poziomów ekstremalnych wód wzdłuż wybrzeży Morza Bałtyckiego. Efektem końcowym jest stworzenie katalogów wezbrań sztormowych i ekstremalnie niskich poziomów morza oraz wyznaczenie teoretycznych, maksymalnych i minimalnych poziomów wód z określonym prawdopodobieństwem ich wystąpienia dla reprezentatywnych stacji mareograficznych wybrzeży Morza Bałtyckiego. Uzupełnieniem katalogów wezbrań sztormowych i ekstremalnie niskich poziomów morza jest charakterystyka poszczególnych wybrzeży Bałtyku pod kątem częstości występowania wezbrań i obniżeń sztormowych, ich dynamiki zmian, czasu trwania a także określenie bezwzględnie najwyższych i najniższych poziomów morza na poszczególnych odcinkach danego wybrzeża.

- Monitoring środowiska morskiego w rejonie budowy Gazoportu w Świnoujściu i w rejonach zrzutu urobku inwestycji Gazoport Świnoujście. Projekt aplikacyjny realizowany na zlecenie Róbeko sp. z o.o. jako element kompleksowego monitoringu środowiska dla inwestycji „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” oraz „Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”. Celem projektu jest regularne (kwartalne) zbieranie i analiza danych odnoszących się do stanu biocenozy fito- i zooplanktonu oraz meio- i makrobentosu w rejonach inwestycji (nowo wybudowany basen portowy dla przyjmowania statków przewożących LNG; obszary odkładu urobku) i w rejonach referencyjnych dla określenia stopnia oddziaływania zrzutu urobku i rekultywacji obszarów dna morskiego zdegradowanych poprzez zrzut.

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego kształci kadry dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w tym przede wszystkim dla podmiotów związanych z funkcjonowaniem transportu morskiego (przedsiębiorstw portowych, żeglugowych, spedycyjnych, agencyjnych, międzynarodowych operatorów logistycznych i wielu innych). W czerwcu 2015 r. zostało podpisane porozumienie między Wydziałem Zarządzania i Ekonomiki Usług oraz przedstawicielami środowiska portowego w Szczecinie w sprawie projektu „Trans-Port”. W ramach projektu Rada Interesantów Portu Szczecin oraz Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego zobowiązały się do ścisłej współpracy



w celu wzmocnienia pozycji portu morskiego w Szczecinie i podmiotów związanych z jego funkcjonowaniem jako jednego z najważniejszych biegunów rozwoju miasta Szczecina i regionu oraz istotnego elementu polskiego systemu transportowego. Ważnym zagadnieniem jest także wzmocnienie pozycji Wydziału jako jednostki, która nie tylko kształci kadry dla sektora transportowego, w tym podmiotów związanych z szeroko rozumianą działalnością portową, ale również ściśle współpracuje z przedstawicielami tego środowiska w rozwiązywaniu ważnych problemów krajowego, regionalnego i lokalnego systemu transportowego.

Ponadto pracownicy Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług kierowali pracami i realizowali zadania w ramach opracowania pt.: „Możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin - Świnoujście” (badania prowadzone w Polsce, Niemczech i Czechach), zrealizowanego na zlecenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Wydział zorganizował również warsztaty dla studentów kierunku „Logistyka” na terenie głównych rejonów portu morskiego w Szczecinie, tj. rejonu obsługi ładunków masowych (Bulk - Cargo Port Szczecin) oraz rejonu obsługi ładunków drobnicowych (DB Port Szczecin).

Morska Stacja Brzegowa w Międzyzdrojach prowadziła edukację ekologiczną organizując warsztaty dla dorosłych, dzieci i młodzieży, w których uczestniczyli mieszkańcy Szczecina, Międzyzdrojów, Goleniowa i Wrocławia. Łącznie działania edukacyjne trafiły do ok. 1000 osób, natomiast w zajęciach bezpośrednio na stacji uczestniczyło ok. 150 osób.

### **1.7. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.**

W 2015 r. na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie (ZUT) kontynuowano kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów I i II stopnia na kierunkach oceanotechnika (specjalności: projektowanie i budowa okrętów, budowa obiektów offshore i konstrukcji wielkowymiarowych) transport (specjalności: zintegrowany transport wodny i lądowy, transport potowy i przemysłowy), inżynieria bezpieczeństwa oraz budowa jachtów (we współpracy z Wydziałem Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki), oferując nowoczesne i poszukiwane specjalności zawodowe w odpowiedzi na potrzeby przyszłych pracodawców, w tym z sektora przemysłu okrętowego i sektora offshore.

W roku akademickim 2015/2016 przeprowadzono pierwszy nabór na nowy kierunek studiów „Chłdnictwo i Klimatyzacja”, na którym oprócz wiedzy z zakresu przedmiotów kształcenia podstawowego, technicznego i inżynierskiego absolwent otrzymuje szczegółową wiedzę i umiejętności w zakresie budowy urządzeń oraz instalacji chłodniczych i klimatyzacyjnych, ich projektowania i eksploatacji, m.in.: chłodni lądowych, portowych, komór o różnym przeznaczeniu, kontenerów i samochodów-chłodni, obiektów klimatyzowanych, pomp ciepła. Celem ogólnym kształcenia na kierunku jest zdobycie umiejętności projektowania lub doboru urządzeń chłodniczych o różnym przeznaczeniu, pomp ciepła i systemów klimatyzacji, znajomość ich budowy i wiedza o eksploatacji obiektów lądowych i morskich, ze szczególnym naciskiem na energooszczędność, odnawialne źródła energii i ochronę środowiska.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu kontynuował kształcenie w ramach projektu EMSHIP w ramach programu Erasmus Mundus finansowanego ze środków Komisji Europejskiej. Prowadzono studia na poziomie post-master (dla osób posiadających tytuł magistra inżyniera), w czasie których studenci mają możliwość uczestniczenia w zajęciach na uczelniach w trzech europejskich krajach. Pierwszy semestr realizowany jest na Uniwersytecie Liège (Belgia), a drugi w Ecole Centrale de Nantes (Francja). W zależności od wybranej specjalności, studenci mogą kontynuować naukę na jednym z czterech uniwersytetów: Galati (Rumunia) w zakresie hydrodynamiki okrętowej, Genua (Włochy) w zakresie projektowania jachtów, Rostock (Niemcy) w zakresie projektowania statków i technologii ich produkcji, ICAM (Nantes, Francja) w zakresie morskiej energetyki wiatrowej oraz na WTMIT w zakresie mechaniki i projektowania konstrukcji okrętów oraz technologii budowy. Zajęcia prowadzone są w języku angielskim. Uzupełniają je praktyki w wiodących europejskich przedsiębiorstwach gospodarki morskiej.

W 2015 r. na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu studia odbywało 10 studentów. Pobyt wszystkich studentów projektu EMSHIP zakończył się przygotowaniem oraz obroną prac dyplomowych na WTMiT.

Wydział kontynuował rozmowy z Uniwersytetem w Liege dotyczące zawarcia umowy o prowadzenie wspólnych studiów na drugim stopniu kształcenia w zakresie projektowania i budowy okrętów, obiektów offshore i morskich wież wiatrowych.

Wydział kontynuował współpracę z uczelniami europejskimi w zakresie kształcenia okrętowego - studenci odbywają część, najczęściej jeden semestr studiów na innej uczelni w ramach programu Erasmus. W tym zakresie Wydział współpracuje z następującymi uczelniami:

- Fachhochschule Stralsund, Niemcy,
- Technische Universitaet Hamburg-Harburg, Niemcy,
- Technical University of Lisbon, Portugalia,
- Chalmers University of Technology, Szwecja,
- Istanbul Teknik Universitesi, Turcja,
- Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Hiszpania,

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa ZUT od początku istnienia kształci studentów z kierunku „Rybactwo” na studiach I i II stopnia, na którym szczególną uwagę zwraca się na szacowanie i ochronę biotycznych zasobów morskich, zrównoważone rybołówstwo, a także marikulturę. Ponadto w programie na kierunku „Technologia żywności i żywienia człowieka” na studiach I stopnia utworzono specjalność „Przetwórstwo organizmów wodnych”, a na studiach II stopnia specjalność „Technologia rybna”. Wspólnie z Wydziałem Techniki Morskiej i Transportu prowadzony jest kierunek studiów I stopnia „Eksploracja mórz i oceanów”.

W 2015 r. Wydział realizował projekty współfinansowane przez UE ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego zapewniające inwestycje w zrównoważone rybołówstwo. Podczas wypraw antarktycznych na Polską Stację Antarktyczną im. Henryka Arctowskiego PAN na Wyspie Króla Jerzego prowadzono badania w zakresie bioróżnorodności ryb antarktycznych, badania populacji kryla i możliwości jego wykorzystania oraz ocenę warunków abiotycznych.

## **V. Polityka morska RP w odniesieniu do regionu Arktyki i Antarktyki.**

### **1. Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.**

Częścią polskiej polityki morskiej jest polityka RP wobec obszarów położonych w regionach polarnych - Arktyce oraz Antarktyce. Politykę Rzeczypospolitej Polskiej w relacji do tych dwóch obszarów koordynuje grupa robocza ad hoc do spraw polarnych, tzw. Polar Task Force (PTF), powołana decyzją Ministra Spraw Zagranicznych w 2011 r. Grupa jest forum dialogu i współpracy przedstawicieli organów administracji państwowej, środowisk naukowych, biznesu oraz organizacji pozarządowych. Podczas ostatniego spotkania PTF, które odbyło się w dniu 11 grudnia 2015 r., poruszono m.in. kwestię sformułowania polskiej polityki polarnej.

Status prawny Oceanu Arktycznego wynika w szczególności z Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS). Najważniejszym forum międzyrządowym zajmującym się regionem Arktyki jest powołana w 1996 r. Rada Arktyczna (RA), skupiająca osiem państw, których terytoria znajdują się na północ od koła podbiegunowego (Dania, Finlandia, Islandia, Kanada, Norwegia, Rosja, Szwecja i Stany Zjednoczone). Polska uczestniczy w pracach Rady Arktycznej od początku jej istnienia jako obserwator, postrzegając tę organizację jako głównego aktora zdolnego zapewnić perspektywiczny rozwój i prawno-międzynarodowy ład w Arktyce. Jednocześnie Polska popiera starania UE o jak najszybsze uzyskanie statusu obserwatora w RA, co pozytywnie wpłynie na system zagospodarowania i zarządzania regionem.

Rada Arktyczna koncentruje się na sprawach zrównoważonego rozwoju Arktyki, a więc na ochronie środowiska, prowadzeniu wszechstronnych badań naukowych, monitoringu następstw zachodzących zmian klimatycznych oraz pomocy ludności rodzimej. W obszarze zainteresowania Rady znajdują się także takie kwestie jak otwarcie nowych szlaków żeglugowych w Arktyce czy zarządzanie bogactwami naturalnymi regionu.

W ostatnich latach rola RA znacznie wzrosła i z forum kształtującego decyzje stała się organem je podejmującym (dwie pierwsze prawnie wiążące umowy międzynarodowe dotyczące poszukiwań i ratownictwa, tzw. SAR pomiędzy ośmioma państwami arktycznymi wynegocjowano pod auspicjami RA, negocjowana jest umowa o współpracy naukowej). Zdecydowana większość tych decyzji oraz rekomendacji politycznych ma swoje źródła i w znacznej mierze kształtowana jest na poziomie sześciu grup roboczych RA oraz grup zadaniowych. Udział obserwatorów w tych grupach zapewnia nie tylko dostęp do danych naukowych, ale przede wszystkim największy wpływ na decyzje Rady. Ma również bezpośrednie przełożenie na ogólne postrzeganie danego kraju-observatora, a w konsekwencji na jego rolę w sprawach związanych z obszarem Arktyki.

W 2015 r. Polska kontynuowała uczestnictwo w konferencjach i posiedzeniach organizowanych przez prezydencję Kanady, a od dnia 24 kwietnia 2015 r. przez prezydencję USA w Radzie Arktycznej, w tym w posiedzeniach Wyższych Urzędników Arktycznych (Senior Arctic Officials) oraz w ministerialnej konferencji GLACIER poświęconej zmianom klimatycznym w Arktyce (Polskę reprezentowało MSZ). Polscy naukowcy brali czynny udział w pracach i kilku projektach części grup roboczych RA. Polska jest także członkiem Rady SAON (Sustaining Arctic Observing Networks), ciała inicjującego i koordynującego długoterminowe międzynarodowe obserwacje arktyczne, powstałego z inicjatywy RA, ale niezależnego od niej. Głównym celem SAON jest rozszerzenie międzynarodowej współpracy naukowej w Arktyce, w szczególności rozbudowa i lepsze wykorzystanie istniejących sieci pomiarowych, logistyka operacji arktycznych, organizacja i zarządzanie serwisami baz danych i informacji o środowisku Arktyki. Udział w SAON umożliwia ukierunkowanie polskich badań w Arktyce zgodnie z najbardziej aktualnymi trendami światowymi.

Trzecie spotkanie państw obserwatorów z Prezydencją w RA w formacie warszawskim odbyło się w Warszawie w marcu 2015 r. z udziałem prezydencji kanadyjskiej. Jest to jedyna tego rodzaju platforma dialogu państw arktycznych i pozaarktycznych współpracujących w RA. Podczas spotkania z polskiej inicjatywy powołana została stała mailowa platforma współpracy przedstawicieli wszystkich państw-observatorów (nie tylko administracji, ale i naukowców), przewodniczącego RA oraz Sekretariatu RA.

W dniu 26 marca 2015 r. w Państwowym Instytucie Spraw Międzynarodowych odbyła się debata pn. „Cele i narzędzia polskiej polityki arktycznej”, która zgromadziła ekspertów z wielu różnych obszarów (administracja, ośrodki naukowe, think-tanki, media, biznes, NGOs). Uczestnicy zaprezentowali szereg rekomendacji niezbędnych dla efektywnej realizacji polskiej polityki arktycznej. PISM opracował także Policy Paper dotyczący tematyki arktycznej, a w ramach wydawnictw MSZ ukazała się publikacja „Cele i narzędzia polskiej polityki arktycznej”.

Wymiana handlowa Polski z krajami i terytoriami arktycznymi charakteryzuje się dodatnim bilansem handlowym i systematycznie rośnie. Co prawda kraje arktyczne należą do kategorii przewidywalnych i stabilnych partnerów, jednak najtrudniejsze jest samo wejście na lokalny rynek. W tym kontekście należy wspomnieć o rządowym programie „Go Arctic”, który ma pokazać rejon Arktyki jako atrakcyjny dla polskich przedsiębiorców i stanowić wsparcie dla zainteresowanych inwestycjami w Arktyce. W ramach tego programu Ministerstwo Gospodarki zorganizowało w dniach 7-10 grudnia 2015 r. pierwszą misję biznesu w Kopenhadze i Nuuk z udziałem przedsiębiorstw z sektora „zielonych” technologii. Wraz z ociepleniem klimatu rośnie dostępność Arktyki oraz jej znaczenie ekonomiczne. Transport drogą morską w rejonie Arktyki znacznie się zwiększy, zatem zapotrzebowanie na jednostki pływające będzie rosło, co stwarza szansę dla polskich stoczni na nowe kontrakty zarówno na statki do transportu surowców, jak i do obsługi ruchu turystycznego. Przygotowana została lista przedsiębiorstw mogących w przyszłości zainwestować w rejonie Arktyki, na której znajdują się głównie spółki wydobywcze

i transportowe, ale także stocznie oraz spółki z branży chemicznej. Na Grenlandii działa już spółka KGHM Polska Miedź, która przygotowuje się do wydobycia molibdenu, a Grupa PCC (grupa chemiczno-energetyczno-logistyczna) planuje budowę nowoczesnej instalacji do produkcji żelazokrzemów na Islandii.

Stałym priorytetem Polski w Arktyce są badania naukowe, a zwłaszcza zapewnienie praktycznej implementacji zasady swobody badań naukowych w regionie. Polsce zależy na wszechstronnym rozwijaniu współpracy międzynarodowej w odniesieniu do badań naukowych w Arktyce oraz na szerszym dostępie do europejskich źródeł finansowania badań w tym rejonie.

Dla polskiego środowiska badaczy polarnych najważniejszym polem do realizacji polityki morskiej państwa jest bezpośrednia działalność naukowa oraz stymulowanie nowych kierunków badawczych oraz projektów naukowych. Polska ma wieloletnią tradycję w badaniach arktycznych i antarktycznych, a badania morza zajmują w tych pracach ważne miejsce. Stałe bazy naukowe usytuowane na Antarktydzie (Polska Stacja Antarktyczna im. Henryka Arctowskiego pod opieką Zakładu Biologii Antarktyki Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN) i w Arktyce (Polska Stacja Polarna w Hornsundzie, Spitsbergen, należąca do Instytutu Geofizyki PAN) leżą w bezpośredniej bliskości morza i znaczna część ich działalności poświęcona jest badaniu środowiska morskiego. W 2015 r. Stacja w Hornsundzie rozpoczęła stały całoroczny monitoring środowiska morskiego fiordu.

W 2015 r. kontynuowano realizację licznych międzynarodowych projektów badawczych w Arktyce. Były to przede wszystkim granty z Programu Polsko-Norweska Współpraca Badawcza, dzięki którym realizowane są projekty będące doskonałym przykładem udanej współpracy w wymiarze krajowym oraz międzynarodowym służące realizacji polskiej polityki morskiej.

Polskie uczelnie prowadzą badania naukowe środowiska morskiego i przybrzeżnego w obszarze Arktyki i Antarktyki. Uniwersytet Gdański realizuje badania osadów wód przybrzeżnych fiordów i strefy brzegowej przy lodowcach uchodzących do morza południowego Spitsbergenu. W 2015 r. w Akademii Morskiej w Gdyni zakończono prace nad metodą prognozy warunków lodowych na trasie Północnej Drogi Morskiej na okres sezonu nawigacyjnego oraz nad prognozą zmian powierzchni lodów w całej Arktyce i atlantyckiej domenie Arktyki.

Od wielu lat prowadzone są corocznie rejsy badawcze statków „Oceania” należącego do Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie i „Horyzont” będącego własnością Akademii Morskiej w Gdyni. W 2015 r. statek „Horyzont” gościł na pokładzie uczestników międzynarodowych warsztatów „Interdisciplinary Polar Studies in Svalbard”, podczas których w rejsie po Hornsundzie przeprowadzono zajęcia praktyczne z arktycznej oceanografii fizycznej, ekologii, meteorologii i innych tematów. Warsztaty zostały zorganizowane przez Centrum Studiów Polarnych - Krajowy Naukowy Ośrodek Wiodący KNOW (Uniwersytet Śląski, Instytut Geofizyki PAN, Instytut Oceanologii PAN), które powstało pod patronatem Komitetu Badań Polarnych PAN w 2013 r. Poza wymiarem naukowym ekspedycje te mają ważne zadanie propagowania nauki polskiej i realizacji polskiej polityki morskiej w regionach polarnych.

Polskie stacje polarne obok funkcji naukowej pełnią też w praktyce bardzo istotną rolę ratowniczą, stanowiąc element umacniający bezpieczeństwo w rejonach polarnych. Polska Stacja Polarna na Spitsbergenie jest nowoczesną placówką naukową na poziomie światowym. Realizowane na Stacji badania właściwości fizycznych środowiska przyrodniczego stanowią istotny wkład dla określenia procesów globalnych, ujętych w programie międzynarodowym Global Change - programie uznanym jako priorytetowy, zarówno przez Europejską Fundację Nauki w Strasburgu i Komisję Europejską. Za względu na walory środowiska i możliwości badawcze oraz dorobek Stacji, Fiord Hornsund wraz ze Stacją Polarną został uznany za europejskie miejsce flagowe badań lądowych i morskich ekosystemów (European Marine Biodiversity Flagship Site).

Najważniejszym aktem prawa międzynarodowego regulującym status prawny Antarktyki jest Układ w sprawie Antarktyki sporządzony w Waszyngtonie w dniu 1 grudnia 1959 r. Rzeczpospolita Polska jest stroną Układu od 1961 r., a od 1977 r. ma status państwa konsultatywnego. Oznacza to, że obok

pozostałych 29 państw posiadających ten status, Polska ma równoważne prawo głosu we wszystkich decyzjach dotyczących zarządzania Antarktyką.

W dniach od 20 maja do 10 czerwca 2015 r. odbywało się w Sofii XXXVIII Spotkanie Konsultatywne Układu Antarktycznego (ATCM) oraz XVIII Spotkanie Komitetu Ochrony Środowiska (CEP), w których uczestniczyły wszystkie państwa konsultatywne Układu, niektóre z 50 państw niekonsultatywnych oraz obserwatorzy i eksperci z szeregu organizacji międzynarodowych. Przedmiotem spotkania były następujące tematy: funkcjonowanie systemu Układu Antarktycznego, wieloletni strategiczny plan pracy, raport Komitetu Ochrony Środowiska, problemy bezpieczeństwa żeglugi, turystyka i wyprawy pozarządowe, wykorzystanie samolotów bezzałogowych oraz konsekwencje zmian klimatycznych dla zarządzania obszarem Antarktyki.

Polska systematycznie wypełnia wszystkie obowiązki wynikające z przynależności do Układu Antarktycznego, czyli m.in. wymiana informacji, nowelizacja Planów Zarządzania obszarów chronionych pozostających pod polską opieką, dokonywanie oceny wpływu na środowisko działań podejmowanych w Antarktyce, wystawianie zezwoleń na wejście na obszary chronione i prowadzenie badań. Ze względu na postępującą formalizację współpracy wewnątrz Układu i nakładanie na państwa kolejnych obowiązków, konieczne jest stworzenie w Polsce właściwych instrumentów prawnych umożliwiających sprawne ich wykonywanie.

Szczególne zainteresowanie państw-stron Układu wzbudza dynamicznie rozwijająca się w Antarktyce turystyka ekstremalna: rejsy jachtów, wspinaczka, czy wyprawy na biegun południowy. Obawy przed ewentualnymi szkodami wyrządzonymi w środowisku naturalnym, a także problemy związane z zapewnieniem bezpieczeństwa uczestnikom takich wypraw (ciężar akcji ratunkowych w Antarktyce spada w dużej mierze na stacje i statki naukowo-badawcze) powodują presję w kierunku ich rygorystycznej kontroli, co nakłada na państwa dodatkowe obowiązki. Ze względu na rosnące w Polsce zainteresowanie tego typu wyprawami - w 2015 r. chęć żeglowania po wodach Antarktyki zgłosiły załogi trzech polskich jachtów, konieczne jest przygotowanie w Polsce odpowiednich instrumentów prawnych regulujących tego typu działalność.

W 2015 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych rozpoczęło prace nad przygotowaniem założeń do projektu „ustawy antarktycznej”. Na spotkaniu poświęconym omówieniu ww. problematyki, które odbyło się w dniu 3 grudnia 2015 r., wszyscy uczestnicy zgodzili się co do faktu, że istnieje pilna konieczność rozpoczęcia prac nad projektem ustawy dotyczącym Antarktyki. Ustawa pozwoliłaby na wdrożenie do polskiego systemu prawnego przepisów postanowień Układu i stworzenie jednolitej polityki dotyczącej implementacji środków przyjmowanych na corocznych spotkaniach państw-stron Układu Antarktycznego. W skład zespołu roboczego weszli przedstawiciele Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN, Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwa Sportu i Turystyki, Rządowego Centrum Legislacji, Głównej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. MSZ podjęło się roli koordynacyjnej prac takiego zespołu. Szereg kwestii (m.in. z dziedziny ochrony środowiska i turystyki) leży poza kompetencjami MSZ, dlatego konieczne jest współdziałanie właściwych ministerstw. Dotychczas poszczególne resorty dokonały analizy obowiązujących przepisów w zakresie kompetencji ministrów pod kątem konieczności dokonania w nich zmian oraz wyznaczeniem stosownych osób do udziału w jego pracach. Należy zakładać, że projekt stosownych założeń ustawowych mógłby zostać wypracowany w 2016 r.

Na Stacji im. H. Arctowskiego prowadzone są badania w dziedzinie oceanografii, geologii, geomorfologii, glaciologii, meteorologii, sejsmologii oraz przede wszystkim biologii i ekologii, a także nieprzerwanie prowadzone są obserwacje monitoringowe - ekologiczne, glaciologiczne i meteorologiczne. W ramach obserwacji środowiska prowadzone są również badania ruchu turystycznego w rejonie Półwyspu Antarktycznego ze względu na rosnące zainteresowanie rejonami polarnymi. Oprócz badań podstawowych realizowane są też projekty badawcze koncentrujące się na praktycznym komercyjnym wykorzystaniu osiągnięć badań polarnych. Należy podkreślić, że prowadzenie badań naukowych

w omawianym regionie ma kluczowe znaczenie dla statusu danego państwa w ramach Układu Antarktycznego. Zarządzający Stacją Zakład Biologii Antarktyki Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN w ramach swoich obowiązków podejmuje w szczególności takie działania, jak: utrzymanie Stacji Antarktycznej im. Henryka Arctowskiego i coroczną organizację wypraw, koordynację programu naukowego polskich badań antarktycznych, współreprezentowanie polskich interesów antarktycznych na forum międzynarodowym, zarządzanie „polskimi” obszarami chronionymi, prowadzenie monitoringu środowiskowego, a także wdrażanie przepisów ochrony środowiska.

Podkreślenia wymaga również, że Antarktyka jest jedynym obszarem na świecie wykorzystywanym wyłącznie do celów pokojowych, w tym badań naukowych. Zgodnie z postanowieniami Układu do 2048 r. roszczenia terytorialne do Antarktyki są zawieszane.

Niezależnie od naukowego znaczenia, w rejonie Antarktyki prowadzona jest też działalność gospodarcza, w tym połowy ryb i kryla, których kwoty wynikają z konwencji CCAMLR. Coraz większe znaczenie przypisuje się też wykorzystaniu mikroorganizmów endemicznych do celów przemysłowych, działalności operatorów turystycznych oraz bioposzukiwaniom. W prawie międzynarodowym nie ma wiążącej definicji bioposzukiwań, jednak w doktrynie przedmiotu oraz w dokumentach organizacji międzynarodowych (m.in. na forum Konwencji o różnorodności biologicznej oraz ONZ) przyjmuje się, że bioposzukiwania obejmują dwa zasadnicze elementy: dotyczą każdej działalności badawczej, która ma na celu odnalezienie i zidentyfikowanie elementów różnorodności biologicznej oraz są prowadzone w celu odnalezienia wartościowych z komercyjnego punktu widzenia elementów bioróżnorodności.

Z powodu pogarszającej się infrastruktury stacji, grożącej katastrofą budowlaną, wszystkie wymienione wyżej działania mogą być w istotny sposób utrudnione albo niemożliwe, dlatego Ministerstwo Spraw Zagranicznych biorąc pod uwagę istotne znaczenie stacji dla pozycji Polski jako państwa konsultatywnego Układu Antarktycznego poparło wnioski IBB PAN o rozpoczęcie prac nad projektem nowej stacji, a także zaangażowało się w pomoc przy uzyskaniu środków budżetowych na ten cel.

Uczestnicy ostatniego spotkania „Polar Task Force” zgodzili się, że dyplomacja publiczna w rejonach polarnych, zaangażowanie polskich naukowców w prace badawcze oraz w struktury naukowe, wydatnie przyczyniają się do kształtowania polityki polarnej państwa. Rola MSZ w tak rozumianej polityce polarnej obejmowałaby koordynację działań mających miejsce w innych ministerstwach i agencjach lub przynajmniej współpracę z innymi podmiotami. Należy jednak podkreślić, że część merytorycznych zagadnień związanych z działalnością polarną wykracza poza zakres kompetencji MSZ, stąd konieczne jest współdziałanie wielu instytucji w ramach administracji publicznej, a także w szczególności świata akademickiego.

Państwa konsultatywne Układu Antarktycznego dysponują dokumentami rządowymi dotyczącymi polityki antarktycznej. Ostatnio w 2014 r. taki dokument przyjęło Peru. Uczestnicy spotkania założyli, że Polski dokument mógłby przyjąć formę uchwały Rady Ministrów i dotyczyć obu regionów polarnych.

## **VI. Ochrona środowiska morskiego.**

Podstawowymi celami środowiskowymi w odniesieniu do środowiska morskiego jest poprawa jakości wód morskich, w szczególności przez ochronę i zachowanie środowiska morskiego, zapobieganie jego degradacji oraz stopniową eliminację zanieczyszczenia środowiska morskiego w celu wykluczenia znacznego wpływu na biologiczną różnorodność morską i ekosystemy morskie.

### **1. Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.**

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE ustanawiająca ramy działań Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie polityki środowiska morskiego (ramowa dyrektywa w sprawie strategii morskiej) została przyjęta w dniu 17 czerwca 2008 r. Decyzją Rady UE z 16 listopada 2009 r. dyrektywa została oficjalnie ogłoszona filarem środowiskowym Zintegrowanej Polityki Morskiej UE. Dyrektywa wprowadziła ramy współpracy między państwami członkowskimi UE w celu zapewnienia zrównoważonego

wykorzystania europejskich wód morskich. Podstawowym celem dyrektywy jest osiągnięcie lub utrzymanie przez państwa członkowskie UE dobrego stanu środowiska wód morskich do 2020 roku.

Zgodnie z wymaganiami dyrektywy każde państwo członkowskie UE zostało zobligowane do opracowania dla swoich wód morskich strategii morskiej, w skład której wchodzi następujące elementy: wstępna ocena stanu środowiska wód morskich, zestaw właściwości typowych dla dobrego stanu, cele środowiskowe dla wód morskich, program monitoringu oraz program działań.

W 2015 r. działania Głównego Inspektora Ochrony Środowiska zmierzały do nadrobienia proceduralnych opóźnień w wypełnieniu obowiązków raportowych związanych z opracowaniem programu monitoringu wód morskich. W dniu 3 czerwca 2015 r. Rada Ministrów przyjęła w trybie obiegowym „Program monitoringu wód morskich”. Dokument został przekazany Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Środowiska w dniu 19 czerwca 2015 r. Zgodnie z ustawą program podlega aktualizacji co sześć lat.

Zestaw celów środowiskowych dla wód morskich opracowany przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 listopada 2015 r. oraz przekazany Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Środowiska w dniu 17 listopada 2015 r. Zgodnie z art. 61o ust.8 ustawy - Prawo wodne minister właściwy do spraw gospodarki wodnej przyjmuje zestaw celów środowiskowych dla wód morskich w drodze rozporządzenia, jeżeli Komisja Europejska w terminie sześciu miesięcy od daty złożenia nie zgłosi uwag do dokumentu. W czerwcu 2016 r. planuje się przekazanie projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych.

W 2015 r. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej prowadził również prace nad dokumentem pt.: „Krajowy program ochrony wód morskich”. Planowany termin zakończenia opracowania dokumentu to II kwartał 2016 r. Dokument będzie przyjmowany w drodze rozporządzenia Rady Ministrów.

## **2. Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.**

W 2015 r. Polska aktywnie uczestniczyła we wszystkich czterech grupach roboczych działających przy Komisji Europejskiej:

- MSCG (grupa koordynacyjna),
- WG GES (grupa ds. dobrego stanu środowiska),
- WG DIKE (grupa ds. wymiany danych i informacji),
- WG ESA (grupa ds. analiz społeczno-ekonomicznych).

W pracach grupy MSCG uczestniczył przedstawiciel Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. W 2015 r. w ramach spotkań grupy MSCG dyskutowano nad postępowaniem prac grupy koordynacyjnej, grup roboczych i technicznych. Zatwierdzone zostały wytyczne oraz formularze raportowe do programów działań.

Prace grupy WG GES w 2015 r. skupione były głównie na rewizji decyzji KE w sprawie definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do Dyrektywy. Dyskusja nadal trwa i nie ma konkretnej daty przedstawienia projektu nowej decyzji. Z Polski w pracach grupy aktywnie biorą udział eksperci z Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

W 2015 r. prace grupy WG ESA, w której brali udział przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (wcześniej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) oraz Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, dotyczyły głównie oceny oraz podsumowania pierwszego cyklu przygotowania pakietu pięciu dokumentów programowych sporządzanych na mocy Dyrektywy 2008/56/WE, wymiany doświadczeń krajów UE w tym zakresie oraz identyfikacji problemów odnoszących się do analiz ekonomicznych i stosowanych narzędzi. Wszystkie te działania mają na celu usprawnienie drugiego cyklu oceny, który rozpocznie się w 2018 r. sporządzeniem oceny stanu wód morskich.

W 2015 r. w ramach prac grupy GES najważniejszym tematem dyskusji była kwestia rewizji decyzji KE w sprawie definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do Dyrektywy; w ramach prac grupy DIKE - kwestia opracowania dokumentu dotyczącego raportowania z działań;

w ramach prac grupy ESA - kwestia wypracowania rekomendacji w zakresie opłacalności krajowego programu ochrony wód morskich.

Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (wcześniej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) uczestniczyli również w pracach Komitetu do spraw implementacji dyrektywy 1999/32/WE odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. Komitet powołano na podstawie art. 9 Dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG. Komitet wspiera Komisję Europejską w wypracowaniu aktów wykonawczych do dyrektywy. W wyniku prac Komitetu w 2015 r. wydano jeden akt wykonawczy do dyrektywy - Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Zakres przedmiotowy aktu obejmuje zasady dotyczące metod pobierania próbek paliwa żeglugowego oraz częstotliwość pobierania próbek, a także zawartość i format raportów, zgodnie z dyrektywą 2012/33/UE odnoszącą się do zawartości siarki w paliwie żeglugowym.

W 2015 r. prace kontynuowała również podgrupa Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi zajmująca się portowymi urządzeniami do odbioru odpadów (ESSF ds. PRF), której zadaniem jest wypracowanie rozwiązań w zakresie zwiększenia skuteczności regulacji UE w zakresie odbioru odpadów i ograniczenia zrzuć odpadów ze statków do morza. Grupa wspiera merytorycznie prace KE związane z planowaną zmianą dyrektywy 2000/59 w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku.

### **3. Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.**

W 2015 r. decyzją Ministra Środowiska Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej przejął od Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wykonywanie zadań przypisanych ministrowi właściwemu do spraw ochrony środowiska dotyczących realizacji zadań wynikających z zobowiązań Polski jako państwa-strony Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (tzw. konwencji helsińskiej).

Konwencja helsińska określa zasady współpracy wszystkich państw nadbałtyckich w zakresie kompleksowej ochrony Bałtyku przed zanieczyszczeniami, a jej organem wykonawczym jest Komisja Helsińska (HELCOM) z siedzibą w Helsinkach. Komisja monitoruje wdrażanie konwencji i podejmuje decyzje służące realizacji założonych celów. Działania HELCOM dotyczą zarówno wód morskich, jak również całego obszaru zlewiska Morza Bałtyckiego, do którego należy 99,7% powierzchni Polski. W ramach prac eksperckich grup roboczych HELCOM wypracowywane są zalecenia do podjęcia odpowiednich działań na szczeblu krajowym w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska wód morskich do roku 2021. Działania te dotyczą zarówno samych wód morskich, jak i całego obszaru zlewiska Morza Bałtyckiego.

Od dnia 1 kwietnia 2015 r. realizację zadań przypisanych ministrowi właściwemu do spraw środowiska wynikających z konwencji helsińskiej koordynował Sekretariat do spraw Morza Bałtyckiego w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej. Początkowo prace skoncentrowane były na weryfikacji ekspertów zgłoszonych do poszczególnych grup roboczych HELCOM pod kątem zakresu kompetencji poszczególnych urzędów i instytucji. Dalsze prace skupiały się na organizacji warsztatów i spotkań eksperckich, a także zapewnieniu udziału odpowiednich ekspertów w pracach poszczególnych grup roboczych i analizowaniu dokumentów oraz materiałów roboczych otrzymywanych z sekretariatu HELCOM pod kątem konieczności podjęcia przez Polskę odpowiednich działań.

W 2015 r. prace eksperckie były prowadzone w ramach pięciu grup stałych oraz trzech grup zadaniowych z udziałem ekspertów z polskich instytucji.



### **HELCOM GEAR – grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego**

Głównym zadaniem grupy HELCOM GEAR jest wspieranie państw-stron konwencji w procesie wdrażania poszczególnych elementów strategii morskich w regionie Morza Bałtyckiego z zachowaniem synergii i podejścia ekosystemowego - kluczowego elementu Bałtyckiego Planu Działań (BSAP). W ramach prac grupy koordynowane są m.in. programy monitoringu, wskaźniki służące ocenie dobrego stanu środowiska, ocena presji na środowisko morskie, a także programy działań. W Polsce za realizację działań w ramach HELCOM GEAR odpowiedzialne są Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (w części dotyczącej ocen stanu i monitoringu) oraz Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej (w części dotyczącej celów środowiskowych dla wód morskich i programów działań).

W 2015 r. prace grupy skupione były głównie na opracowywanych zgodnie z art. 13 ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej programach działań i wypracowaniu wspólnego dokumentu dotyczącego koordynacji działań w regionie. Powołana została międzysesyjna grupa ds. programów działań, w pracach której uczestniczyli przedstawiciele Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz na późniejszym etapie Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Sekretariat ds. Morza Bałtyckiego zorganizował w Warszawie warsztaty, podczas których omawiane były propozycje państw-stron dotyczące nowych działań, które mogłyby zostać podjęte w ramach HELCOM i koordynowane w regionie. W październiku 2015 r. w Warszawie zorganizowane zostało spotkanie grupy, podczas którego dyskusja dotyczyła głównie finalizowanych przez większość krajów programów działań, jak również omówienia postępów projektu HELCOM HOLAS-II, w wyniku którego opracowana zostanie druga ocena holistyczna Morza Bałtyckiego. Omawiane były też kwestie rewizji celów środowiskowych i możliwości wykorzystania w tym procesie narzędzi dostępnych w HELCOM, jak również stan wskaźników podstawowych i potencjalnych do ocen bioróżnorodności oraz substancji niebezpiecznych.

### **HELCOM STATE & CONSERVATION – grupa robocza ds. monitoringu i bioróżnorodności**

Głównym zadaniem grupy roboczej HELCOM STATE & CONSERVATION jest zapewnienie koordynacji działań w cyklu monitoring - wskaźnik - ocena. W ramach pracy grupy opracowywane są m.in. zestawy wskaźników podstawowych do oceny stanu środowiska morskiego, w tym do oceny holistycznej Bałtyku z uwzględnieniem indeksów presji, programy monitoringu, jak również narzędzia do wykonywania ocen bioróżnorodności i zanieczyszczenia substancjami niebezpiecznymi. W Polsce za realizację działań w ramach grupy w części dotyczącej monitoringu i ocen odpowiada Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, a w części dotyczącej ochrony bioróżnorodności Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska.

W 2015 r. działania grupy skupione były na dalszej rewizji programu monitoringu środowiska morskiego oraz procesie wypracowywania narzędzi do oceny bioróżnorodności i zanieczyszczenia substancjami niebezpiecznymi. W ramach grupy omawiano także temat hałasu podwodnego oraz śmieci morskich w zakresie wdrożenia pilotażowego monitoringu do tej pory nie realizowanego w regionie Morza Bałtyckiego, wymaganego od 2014 r. zapisami ramowej dyrektywy ws. strategii morskiej. Zapewniono aktywny udział ekspertów w poszczególnych grupach pracujących nad wskaźnikami podstawowymi i potencjalnymi do oceny. W zakresie bioróżnorodności prace skupione były na przewodniku do monitoringu ptaków, jak również sieci obszarów chronionych w strefach przybrzeżnych i morskich. Na tej podstawie eksperci HELCOM opracowują metodykę do oceny spójności ekologicznej sieci obszarów chronionych na Morzu Bałtyckim.

### **HELCOM PRESSURE – grupa robocza ds. zanieczyszczeń pochodzenia lądowego**

Głównym zadaniem grupy HELCOM PRESSURE jest koordynacja działań państw-stron konwencji w zakresie presji ze strony lądu i morza na stan środowiska Morza Bałtyckiego. Prace grupy skupiają się na identyfikacji źródeł zanieczyszczeń, w tym zanieczyszczeń lądowych punktowych i obszarowych oraz rekomendacji działań, jakie należy podjąć w celu ograniczenia zanieczyszczeń przedostających się do Bałtyku. Główne czynniki rozpatrywane pod kątem ich negatywnego wpływu na stan środowiska morskiego to biogeny, substancje niebezpieczne, śmieci morskie i hałas podwodny.

W 2015 r. Polska aktywnie uczestniczyła w pracach nad rekomendacją dotyczącą regionalnego planu działań w zakresie śmieci morskich. Prace w kraju koordynowane były przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, a włączone w nie zostali przedstawiciele zarówno instytucji rządowych, jak i pozarządowych, w tym WWF Polska, czy Plastic Europe. Wskutek podjętej przez KZGW weryfikacji listy punktów zapalnych HELCOM (hot spots) na ostatnim w 2015 r. posiedzeniu grupy udało się z niej skreślić 6 polskich oczyszczalni ścieków: w Warszawie-Czajka, Pancerz, Południe; w Poznaniu-Lewobrzeźną; w Krakowie-Płaszów; oraz w Lublinie-Hajdów. KZGW prowadzi dalsze intensywne prace nad weryfikacją listy pozostałych polskich hot spotów. Prowadzono również prace nad projektem zalecenia dotyczącego zagospodarowania osadów ściekowych oraz nowelizacją zaleceń dotyczących oceny ładunków zanieczyszczeń (Pollution Load Compilation), zarówno z wody, jak i z powietrza.

### **HELCOM MARITIME – grupa robocza ds. morskich**

Grupa HELCOM MARITIME ma na celu zapewnienie zrównoważonego korzystania ze środowiska morskiego oraz zapobiegania wyciekom zanieczyszczeń ze statków. W celu ograniczenia wpływu żeglugi na środowisko morskie w 2015 r. państwa-strony konwencji helsińskiej oraz Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (konwencji OSPAR), rozpoczęły konsultacje w sprawie równoczesnego wprowadzenia ograniczeń emisji tlenków azotu NO<sub>x</sub> z transportu morskiego na tych akwenach. Lokalne rozwiązania w zakresie ograniczania emisji przynoszą bowiem znacznie mniejszy efekt ekologiczny i są zdecydowanie bardziej kosztowne. W ramach negocjacji w celu zagwarantowania sektorowi transportu morskiego wystarczającego czasu na przygotowanie do nowych wymogów zaproponowane daty obowiązywania ograniczeń emisji tlenków azotu z transportu morskiego na obszarze Morza Bałtyckiego (obszar NECA) zostały przesunięte na dzień 1 stycznia 2021 r. Oznacza to, że wymogi NECA dotyczyłyby tylko statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2021 r. lub później.

W 2015 roku państwa-strony konwencji helsińskiej kontynuowały również prace podjęte w 2011 r. związane z wprowadzeniem zakazu zrzutu ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich na Morzu Bałtyckim. Wprowadzenie tego zakazu uzależniono jednak od spełnienia warunku zapewnienia odpowiednich urządzeń odbiorczych dla statków pasażerskich w obszarach specjalnych, o czym państwa obszaru Morza Bałtyckiego miały powiadomić Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Stosowna notyfikacja została przedłożona na sesję Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO MEPC 68 (11-15 maja 2015 r.) przez 8 z 9 państw nadbałtyckich. Opóźnienie względem pierwotnego założenia przekazania notyfikacji miało na celu wydłużenie portom czasu niezbędnego na poczynienie odpowiednich przygotowań.

W trakcie posiedzenia MEPC 68 uzgodniono nowe daty wejścia w życie zakazu usuwania nieoczyszczonych ścieków w obszarze specjalnym ze statków pasażerskich: dla nowych statków od dnia 1 czerwca 2019 r., a dla statków istniejących od dnia 1 czerwca 2021 r. MEPC 68 uznał także, że z uwagi na nieprzyłączenie się Rosji do notyfikacji, celem umożliwienia wejścia w życie wymogów w zakresie zrzutu ścieków ze statków na obszarze objętym notyfikacją 8 z 9 państw Morza Bałtyckiego, dokonana zostanie stosowna zmiana załącznika IV do konwencji MARPOL. Uzgodniono też, że projekt zmian zostanie przedłożony na sesję MEPC 69 w kwietniu 2016 r.

W zakresie przygotowań państw-stron konwencji helsińskiej do wdrożenia postanowień Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM) oraz w ramach współpracy Komisji Helsińskiej i Komisji OSPAR, w 2015 r. kontynuowane były prace wspólnej grupy zadaniowej Joint HELCOM/OSPAR Task Group on Ballast Water Exemptions (HELCOM/OSPAR TG BALLAST). Głównymi zagadnieniami, na których koncentrowały się prace grupy, był przegląd procedury w zakresie udzielania statkom zwolnień ze stosowania wymogów konwencji BWM oraz opracowanie kryteriów wyboru gatunków kluczowych dla Bałtyku (tzw. „target species”), które wprowadzone do wód Morza Bałtyckiego wraz z wodami balastowymi ze statków mogą stanowić szczególne zagrożenie dla tego ekosystemu. W 2015 r. spotkanie grupy HELCOM/OSPAR TG BALLAST zostało zorganizowane w Gdańsku. Prace grupy będą kontynuowane w latach 2016-2017.

Prace grupy na poziomie Polski w całości koordynowane były przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (wcześniej Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju). W ramach przygotowań do wdrożenia postanowień konwencji BWM w Polsce na zlecenie ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w 2015 r. wykonana została również „Analiza uwarunkowań do ratyfikacji przez Polskę Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami przez określenie procedur technicznych, logistycznych, administracyjnych i kontrolnych postępowania z wodami balastowymi ze statków na polskich obszarach morskich oraz statków podnoszących polską banderę wraz z oceną kosztów i korzyści wprowadzenia tych rozwiązań”.

### **HELCOM RESPONSE – grupa robocza ds. reagowania**

Grupa podejmuje działania mające na celu zapewnienie szybkiego krajowego i międzynarodowego reagowania na zanieczyszczenia spowodowane wypadkami na morzu, analizę rozwoju transportu morskiego na Bałtyku i zbadania możliwego wpływu nowych rozwiązań na współpracę międzynarodową w odniesieniu do reagowania na zanieczyszczenia, koordynację powietrznej obserwacji morskich szlaków żeglugowych w celu zapewnienia pełnego obrazu zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego. Opracowywane są zalecenia dotyczące m.in. kwestii wzmocnienia współpracy w podregionach w zakresie reagowania na rozlewy olejowe, zapewnienia odpowiedniego poziomu zdolności reagowania na wypadki oraz potencjału ratowniczego, rozwoju i wykorzystywania systemów prognozowania przemieszczania się rozlewów olejowych i innych szkodliwych substancji w Bałtyku. Realizację zadań w ramach grupy HELCOM RESPONSE w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu na poziomie Polski prowadzi Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W 2015 r. grupa prowadziła prace dotyczące określania krajowych i regionalnych zdolności do reagowania na zanieczyszczenia olejem i innymi substancjami na morzu, a także kontynuowała konsultacje w zakresie regionalnych umów dotyczących współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń na morzu.

W 2015 r. oprogramowanie SeaTrackWeb (STW) służące do prognozowania i wczesnego wykrywania rozlewów, które powstało pod auspicjami grupy roboczej HELCOM RESPONSE zostało uznane przez Komisję Helsińską w trakcie posiedzenia HELCOM 36/2015 za oficjalne narzędzie HELCOM do prognozowania rozlewów olejowych na obszarze Morza Bałtyckiego.

W dniach 9-11 września 2015 r. w okolicach portu Świnoujście oraz na plaży w okolicach terminalu LNG na wyspie Wolin odbyły się coroczne międzynarodowe ćwiczenia morskie reagowania na rozlewy olejowe BALEX DELTA 2015 r., w których wzięły udział służby ratownicze państw nadbałtyckich. Ćwiczenia zostały zorganizowane wspólnie przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), która była odpowiedzialna za przeprowadzenie ćwiczeń na morzu oraz Państwową Straż Pożarną, która przeprowadziła ćwiczenia w zakresie zwalczaniu skutków rozlewu na brzegu morskim. Ćwiczenia BALEX DELTA 2015 były dobrą okazją do przetestowania krajowego systemu współpracy i koordynacji działań krajowych w przypadku katastrofy morskiej służb zaangażowanych w reagowanie na morzu oraz na brzegu morskim.

W ramach grupy HELCOM RESPONSE działa również grupa ekspercka ds. reagowania na zanieczyszczenia na brzegu morskim. W pracach grupy EWG SHORE ze strony Polski biorą udział przedstawiciele Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz Państwowej Straży Pożarnej, a także przedstawiciele administracji morskiej. W 2015 r. grupa EWG SHORE prowadziła konsultacje w zakresie oceniania gotowości poszczególnych państw Stron konwencji helsińskiej do reagowania na zanieczyszczenia olejem i innymi niebezpiecznymi substancjami na brzegu morskim.

### **HELCOM AGRI – grupa robocza ds. zrównoważonego rolnictwa**

Celem grupy HELCOM AGRI jest prowadzenie dialogu między przedstawicielami sektora rolnictwa i środowiska na temat zrównoważonego rozwoju rolnictwa, promowania stosowania ekonomicznie opłacalnych dobrych praktyk, dzięki którym wpływ rolnictwa na stan środowiska Morza Bałtyckiego jest minimalizowany. Zadaniem, na których skupione są prace grupy jest przegląd, opracowanie i wdrażanie praktyk rolniczych w celu redukcji odpływu substancji biogenych. Zadania te obejmują w szczególności: rewizję Załącznika III do konwencji helsińskiej oraz wypracowanie wytycznych w zakresie standaryzacji

zawartości azotu i fosforu w nawozach naturalnych. W prace grupy zaangażowane jest przede wszystkim Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, jak również Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej.

#### **HELCOM FISH – grupa robocza ds. zrównoważonego rybołówstwa**

Głównym celem grupy HELCOM FISH jest wdrażanie ekosystemowego podejścia do rybołówstwa. Jednym z głównych zadań jest również opracowanie wytycznych dla całego sektora rybołówstwa w zakresie działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 r. Polska objęła przewodnictwo grupy HELCOM FISH 3/2015 ds. zrównoważonego rybołówstwa w oparciu o podejście ekosystemowe HELCOM FISH 3/2015 od dnia 1 lipca 2015 r. do 30 czerwca 2016 r. W 2015 r. prace grupy skupione były głównie na wypracowaniu ostatecznej wersji rekomendacji dotyczącej akwakultury, jak również na wypracowaniu propozycji koordynacji działań w regionie. W prace grupy ze strony polskiej zaangażowani są przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi (obecnie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej).

#### **HELCOM HOD – posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM**

W skład Komisji Helsińskiej wchodzi reprezentanci wszystkich państw nadbałtyckich oraz Komisji Europejskiej. Posiedzenia Komisji Helsińskiej odbywają się raz w roku, zwykle na początku marca. W spotkaniu HELCOM36/2015 uczestniczył ówczesny przewodniczący polskiej delegacji - Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

W związku z powierzeniem w maju 2015 r. funkcji przewodniczącego polskiej delegacji Prezesowi Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w spotkaniu HELCOM HOD 49/2015 uczestniczył Zastępca Prezesa KZGW. Przed posiedzeniem odbyło się krajowe spotkanie koordynacyjne w celu omówienia planowanych do podjęcia decyzji i wymiany opinii na temat stanowisk, jakie powinna zająć delegacja polska w poszczególnych kwestiach merytorycznych. Uczestniczyli w nim przedstawiciele GIOŚ, GDOŚ, MŚ, MiiR oraz MRiRW. Głównymi tematami rozmów była propozycja Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi dotycząca rozpoczęcia negocjacji celów redukcyjnych, a także wsparcie wysiłków przedstawicieli MRiRW dotyczących przyjęcia rekomendacji w zakresie akwakultury. W grudniu na posiedzeniu HELCOM HOD podjęta została decyzja o skreśleniu 6 polskich obiektów z listy punktów zapalnych HELCOM (hot spots) jako spełniających już zalecenia.

#### **4. Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.**

Głównym celem Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest zacieśnienie współpracy w regionie i wykorzystanie potencjału, jaki pojawił się wraz z rozszerzeniem UE. Strategia jest realizowana przy pomocy środków w ramach istniejących instrumentów finansowych UE, środków pochodzących z budżetów krajowych oraz środków pochodzących z międzynarodowych instytucji finansowych.

Implementację strategii oparto na Planie Działania identyfikującym priorytetowe Obszary Tematyczne i Działania Horyzontalne. Plan Działania opiera się na trzech głównych celach: Ochrona morza (Save the Sea), Spójny region (Connect the Region), Wzrost dobrobytu (Increase Prosperity), którym towarzyszą cele szczegółowe i wskaźniki. Od czerwca 2015 r. Strategia posiada 13 Obszarów Tematycznych (Policy Areas) i 4 Działania Horyzontalne (Horizontal Actions), w ramach których realizowanych jest kilkadziesiąt Projektów Flagowych (Flagship Projects).

W 2015 r. Polska kontynuowała pełnienie roli koordynatora trzech Obszarów Tematycznych (OT) SUE RMB (OT Biogeny - Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej wspólnie z Finlandią; OT Innowacje - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego ze Szwecją oraz OT Kultura - Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wspólnie z Niemcami) oraz lidera i partnera w kilkudziesięciu projektach.

W ramach Obszaru Tematycznego Biogeny (Policy Area Nutri - PA Nutri), którego zakres obejmuje redukcję zrzutów substancji biogennych do morza do akceptowalnego poziomu (w ramach celu Ochrona morza), Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej wspólnie z Ministerstwem Środowiska Finlandii realizował cele SUE RMB poprzez działania mające na celu identyfikację, selekcję i zapewnienie wsparcia

projektom flagowym, bieżącym i potencjalnym oraz innym projektom, których cele wpisują się w zadania PA Nutri, tj. przyczyniają się do ograniczenia zrzutów substancji biogennych do Morza Bałtyckiego i łagodzenia tym samym problemu eutrofizacji. W wyniku tych działań na koniec 2015 r. do PA Nutri zostało przypisanych 11 projektów flagowych. Wśród bieżących projektów flagowych znalazły się: Baltic Blue Growth (BBG), Better Efficiency for Sewage Treatment (BEST), Baltic Rural Wastewater (BaRuWa), Sustainable Communal Wastewater Management in the Baltic Sea Region (SUWMAB), Nutrient Trading Scheme (Nutri Trade), Enhancing Efficiency of Small Wastewater Treatment Plants (Small WWTPs), Interactive Water Management (IWAMA). Pięć bieżących projektów flagowych skorzystało ze środków instrumentu finansowego Seed Money Facility na przygotowanie projektu, a pięć skorzystało z listu wsparcia PA Nutri w procesie ubiegania się o finansowanie projektu. Jedynie trzem projektom udało się w 2015 r. pozyskać finansowanie z programów finansowych (BBG, NutriTrade, IWAMA). Jeden projekt - Increasing significance of midfield wetlands to combat Baltic Sea eutrophication (SIGWET) otrzymał list wsparcia PA Nutri w procesie ubiegania się o środki z instrumentu finansowego Seed Money Facility (decyzja w sprawie przyznania środków zapadnie w 2016 r.).

Współkoordynator PA Nutri ze strony fińskiej zlecił firmie konsultingowej opracowanie badania obejmującego wszystkie kraje nadbałtyckie, w tym Polskę, mającego na celu identyfikację oraz określenie potencjalnych projektów flagowych do realizacji w ramach PA Nutri w przyszłości. W wyniku badania zostały opracowane koncepcje nowych projektów flagowych dla PA Nutri. Finalny raport ukaże się w 2016 r.

Koordinatorzy PA Nutri brali udział w procesie rewizji Planu Działań SUE RMB oraz aktualizacji listy projektów flagowych w porozumieniu z Komisją Europejską, narodowymi koordynatorami oraz członkami Komitetu Sterującego PA Nutri. Podjęli też wysiłki na rzecz aktualizacji listy potencjalnych partnerów PA Nutri (lista została przedstawiona na spotkaniu HELCOM) oraz synergii działań PA Nutri z działaniami HELCOM.

Od lipca 2015 r. Polska sprawuje roczne przewodnictwo w gronie Narodowych Koordynatorów ds. SUE RMB. W 2015 r. w ramach polskiego przewodnictwa koncentrowano się na poprawie zarządzania, procesie wdrażania i promowania rezultatów SUE RMB, a także podejmowano wysiłki zmierzające do doprecyzowania i uporządkowania zakresu powiązań między SUE RMB a funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi. Podjęto następujące działania:

- **zarządzanie** - wzmocnienie współpracy Koordynatorów Obszarów Tematycznych i Działań Horyzontalnych z Narodowymi Koordynatorami oraz KE: prezentacja nowych planów i wyzwań; wymiana informacji; wzajemne wsparcie i współpraca. Odbyły się trzy rundy spotkań z udziałem KE w trzech blokach tematycznych wpisujących się w cele SUE RMB: ochrona morza, połączenia w regionie, wzrost dobrobytu (15 września 2015 r. w Gdańsku, 29 października 2015 r. w Warszawie, 11 grudnia 2015 r. w Warszawie). W sumie w dyskusji uczestniczyli wszyscy Koordynatorzy Obszarów Tematycznych i Działań Horyzontalnych. Spotkanie nieformalnej Sieci Współpracy Państw Bałtyckich (Baltic Sea Network), promującej współfinansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego przedsięwzięcia ponadnarodowe, które uwzględniają realizację celów SUE RMB odbyło się w dniach 1-2 października 2015 r. w Gdańsku.

- **wdrażanie** - seminarium poświęcone promowaniu dorobku SUE RMB i ewaluacji jej rezultatów odbyło się w dniu 10 grudnia 2015 r. w Warszawie z udziałem ok. 150 osób z regionu Morza Bałtyckiego i było okazją do zaprezentowania i omówienia źródeł sukcesu dla kilku wybranych projektów. Podczas seminarium omówiono też najlepsze metody informowania o SUE RMB, a także powiązania z Europejskimi Funduszami Strukturalnymi i Inwestycyjnymi.

#### - **Pilotażowa Sieć Instytucji Zarządzających EFRR**

W dniu 11 grudnia 2015 r. w Warszawie odbyło się spotkanie Narodowych Koordynatorów ds. SUE RMB z udziałem przedstawicieli KE, przedstawicieli instytucji zarządzających programami operacyjnymi i ministerstw odpowiedzialnych za politykę spójności. Uzgodniono powołanie pilotażowej sieci instytucji

zarządzających Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego (EFRR), które podejmą starania na rzecz wypracowania metod wspólnego finansowania projektów bałtyckich z obszaru innowacji. W skład sieci wejdzie także Koordynator Obszaru Tematycznego Innowacje SUE RMB. Pierwsze spotkanie sieci zorganizuje polska prezydencja w SUE RMB w I połowie 2016 r.

- **widoczność** - w grudniu 2015 r. zakończono prace nad Strategią Komunikacyjną dla SUE RMB, które toczyły się przy wsparciu polskiego przewodnictwa w SUE RMB (Grupa Zadaniowa ds. Komunikacji SUE RMB prowadzona była przez INTERACT Point Turku).

## **5. Działania w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC).**

Na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization - IMO) przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju brali udział w 68. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), podczas której omawiane były m.in. zagadnienia z zakresu technologii obróbki wód balastowych, zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej, monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego, przyszłych środków technicznych i operacyjnych dla poprawy wydajności energetycznej żeglugi międzynarodowej, Kodeksu Polarnego, poprawek do obowiązkowych instrumentów IMO. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju brali również udział w posiedzeniu Podkomitetu IMO ds. Zwalczania i Przeciwdziałania Zanieczyszczeniom - PPR 2, podczas którego omawiane były m.in. zagadnienia dotyczące wód balastowych, recyklingu statków, zanieczyszczenia powietrza, transportu substancji niebezpiecznych, zwalczania zanieczyszczeń morza oraz ochrony środowiska morskiego Arktyki.

## **VII. Bezpieczeństwo żeglugi.**

### **1. Polska administracja morska.**

W 2015 r. przedstawiciele administracji morskiej (Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz urzędów morskich) brali udział w posiedzeniach organów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) z zakresu bezpieczeństwa żeglugi:

- 29.sesji Zgromadzenia Ogólnego IMO (A 29)
- 95.sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC 95),
- 2.sesji Podkomitetu ds. Projektowania i Konstrukcji Statku (SDC 2),
- 2.sesji Podkomitetu ds. Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE 2),
- 2.sesji Podkomitetu ds. Nawigacji, Radiokomunikacji, Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR 2),
- 2.sesji Podkomitetu ds. Implementacji Instrumentów IMO (III 2),
- 2.sesji Podkomitetu ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC 2)

oraz w pracach organów Memorandum Paryskiego.

W 2015 r. w zakresie ochrony żeglugi i portów Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wraz z przedstawicielami urzędów morskich przeprowadziło weryfikację stanu ochrony w porcie morskim Darłowo. Ponadto Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zweryfikowało i zatwierdziło 12 ocen stanu ochrony obiektów portowych. Systematycznie uczestniczono też w pracach Komitetu regulacyjnego ds. ochrony żeglugi przy Komisji Europejskiej.

W ramach nadzoru administracji morskiej nad działalnością uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie nadzoru konwencyjnego nad statkami, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przeprowadziło w 2015 r. audyty centrali Polskiego Rejestru Statków oraz polskiego oddziału DNV-GL. W wyniku audytów zidentyfikowano obszary działalności wymagające poprawy i wypracowano plany działań naprawczych.

Urzędy morskie w ramach statutowej działalności prowadziły ciągły nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi, stanem bezpieczeństwa statków morskich i ochrony portów oraz wydawały dokumenty

stwierdzające stan bezpieczeństwa statków i ich wyposażenia, a także dokumenty kwalifikacyjne i żeglarskie dla członków załóg statków morskich.

Zgodnie z wymaganiami stawianymi przez Memorandum Paryskie (Paris MoU) prowadzono inspekcje statków o obcej przynależności, które zawinęły do portów administrowanych przez urzędy morskie.

W 2015 r. polska administracja morska skorzystała z normy opisanej w art. 5 Dyrektywy 2009/16/WE oraz z art. 36 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, która przewiduje, że w przypadku, gdy łączna liczba zawinięć statków o priorytecie I i II jest równa lub większa niż udział Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, to organ inspekcyjny przeprowadza wszystkie inspekcje statków o priorytecie I oraz odpowiednią liczbę statków o priorytecie II. Polska administracja morska w 2015 r. przekroczyła liczbę inspekcji do wykonania jako udział Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego określonego przez Komisję Europejską.

W ramach nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu lub oddanymi do użytku wyrobami wyposażenia morskiego oraz rekreacyjnymi jednostkami pływającymi prowadzono kontrole producentów wyposażenia morskiego, producentów podlegających dyrektywie oraz kontrole rekreacyjnych jednostek pływających i silników. Kontroli poddano w szczególności środki ratunkowe, wyposażenie nawigacyjne i wyposażenie przeciwpożarowe, zgodnie z przepisami w tym zakresie (np. dyrektywa 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia morskiego - dyrektywa MED).

W ramach wykonywania zadań wynikających z ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich prowadzone były audyty na obiektach portowych.

Służba oznakowania nawigacyjnego zapewniała bezpieczną żeglugę poprzez prowadzoną analizę głębokości torów wodnych, odpowiednie ich oznakowanie za pomocą znaków nawigacyjnych pływających (pław) oraz znaków stałych na lądzie i wodzie, oznakowanie przeszkód nawigacyjnych stwarzających niebezpieczeństwo dla żeglugi oraz przez udostępnienie użytkownikom morza radiowych systemów nawigacyjnych w celu określenia pozycji statku.

W związku z ustawowym obowiązkiem ustalania okoliczności i przyczyn wypadków oraz incydentów morskich w celu zapobiegania występowaniu takich zdarzeń w przyszłości i poprawy bezpieczeństwa morskiego, Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zakończyła badanie okoliczności wypadków morskich publikując raporty końcowe.

## **2. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR).**

W 2015 r. Służba SAR w ramach realizacji zadań określonych w ustawie o bezpieczeństwie morskim, przeprowadziła 229 akcji poszukiwawczych i ratowniczych, w efekcie których uratowano 145 osób. Przeprowadzono również trzy akcje zwalczania zanieczyszczeń wód morskich. Wysoki poziom skuteczności w podejmowanych akcjach poszukiwawczych, ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód morskich jest efektem licznych krajowych i międzynarodowych ćwiczeń, podczas których doskonalone są umiejętności załóg statków ratowniczych i brzegowych stacji ratowniczych, a także procedury Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego Służby SAR.

W 2015 r. przeprowadzono 378 ćwiczeń ratowniczych i ćwiczeń zwalczania zanieczyszczeń, również we współdziałaniu z innymi jednostkami organizacyjnymi (siły specjalne, Straż Graniczna, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Ochotnicza Straż Pożarna, WOPR, urzędy morskie oraz wydziały zarządzania kryzysowego różnych szczebli).

Służba SAR była organizatorem i koordynatorem międzynarodowych ćwiczeń zwalczania zanieczyszczeń na morzu BALEX DELTA 2015, które odbyły się w Świnoujściu pod auspicjami Komisji Helsińskiej. W ćwiczeniach wzięło udział 21 statków z wszystkich państw bałtyckich, z wyjątkiem Federacji Rosyjskiej. Ponadto Służba SAR aktywnie uczestniczyła w organizacji i realizacji prowadzonych równolegle ćwiczeń zwalczania zanieczyszczeń brzegu morskiego, organizowanych z inicjatywy Służby SAR przez

Zachodniopomorskiego Komendanta Państwowej Straży Pożarnej przy udziale Urzędu Morskiego w Szczecinie i administracji zespolonej Województwa Zachodniopomorskiego.

Ponadto statki Służby SAR uczestniczyły m.in. w:

- międzynarodowych, ogólnobałtyckich ćwiczeniach ratowniczych SAREX 2015 organizowanych przez duńską Admiralicję w rejonie wyspy Bornholm. W ćwiczeniach uczestniczył statek ratowniczy PASAT. Uznając profesjonalizm oraz standard wyposażenia polskiej służby SAR, Admiralicja duńska wyznaczyła załogę statku PASAT do przeprowadzenia szkolenia wszystkich uczestników ćwiczeń w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- dwustronnych, polsko - rosyjskich ćwiczeniach ratowniczych i zwalczania zanieczyszczeń „ZATOKA” na wodach międzynarodowych, przy współudziale jednostek z Litwy;
- dwustronnych, polsko - niemieckich ćwiczeniach zwalczania zanieczyszczeń POLGER 2015, które miały miejsce na niemieckich wodach terytorialnych.

Przedstawiciele Służby SAR aktywnie uczestniczyli również w działaniach legislacyjnych, zmierzających do umożliwienia współpracy sił i środków podmiotów realizujących zadania ratownicze w lądowej części terytorium RP (Państwowa Straż Pożarna, System Państwowego Ratownictwa Medycznego) ze służbami realizującymi zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa - Służba SAR, Marynarka Wojenna RP, Morski Oddział Straży Granicznej). W zakresie poprawy współpracy morskich służb ratowniczych z Systemem Państwowego Ratownictwa Medycznego w 2015 r. nastąpiły zmiany w przepisach prawnych umożliwiające wykonywanie zawodu ratownika medycznego w ramach zatrudnienia w Służbie SAR oraz jednostkach podległych MON (ustawa z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym, ustawy o działalności leczniczej oraz ustawy o zmianie ustawy o działalności leczniczej oraz niektórych innych ustaw - Dz. U. z 2015 r. poz. 1887). Usprawnienie współpracy ww. podmiotów stanowi jeden z priorytetów zawartych w „Narodowym Programie Antyterrorystycznym na lata 2015 - 2019”.

W 2015 r. kontynuowano prace zmierzające do umożliwienia udziału sił i środków Państwowej Straży Pożarnej w działaniach ratowniczych prowadzonych w obrębie polskich obszarów morskich. Jednym z elementów ww. prac było uregulowanie kwestii nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1642).

Współpraca morskich służb ratowniczych i Państwowej Straży Pożarnej w zakresie zwalczania skutków katastrofy ekologicznej spowodowanej uwolnieniem do środowiska morskiego substancji ropopochodnych została przetestowana podczas międzynarodowych ćwiczeń - Balex Delta 2015.

W 2015 r. uczestniczono w pracach Międzyresortowego zespołu do spraw Ogólnokrajowego Cyfrowego Systemu Łączności Radiowej (OCSŁR), którego zadaniem jest opracowanie rozwiązania z zakresu łączności radiowej, które umożliwi niezawodną łączność służb bezpieczeństwa publicznego i ratownictwa, w każdych warunkach, na dowolnym obszarze kraju, niezależnie od stanu publicznej infrastruktury telekomunikacyjnej.

Ekspert Służby SAR uczestniczyli w licznych przedsięwzięciach związanych z poprawą bezpieczeństwa na morzu prowadzonych na forum UE, Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Komisji Helsińskiej, w tym między innymi w posiedzeniach Podkomitetu IMO ds. Nawigacji, Radiokomunikacji, Poszukiwania i Ratownictwa - NCSR, Podkomitetu IMO ds. Zwalczania i Przeciwdziałania Zanieczyszczeniom – PPR.

W 2015 r. dokonano otwarcia nowej Morskiej Stacji Ratowniczej w Górkach Zachodnich. Ponadto zakupiono 6 samochodów specjalistycznych dla brzegowych stacji ratowniczych Służby SAR, a także sprzęt do udzielania pierwszej pomocy medycznej (respiratory, ogrzewacze dla rozbitków, urządzenia do



dezynfekcji pomieszczeń i sprzętu medycznego, fantomy treningowe do nauki intubacji, manekin - symulator medyczny).

W grudniu 2015 r. wielozadaniowy statek ratowniczy został wyposażony w radarowy system wykrywania zanieczyszczeń olejowych, umożliwiający prowadzenie działań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód morskich również w nocy i w warunkach złej widzialności. Zakończono też dialog techniczny oraz opracowano założenia funkcjonalno - użytkowe nowego wielozadaniowego statku ratowniczego do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, który Służba SAR zamierza wybudować przy współfinansowaniu ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014 - 2020. Zakończono fazę testową i wdrożono do eksploatacji nowy system łączności operacyjnej Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego, utworzony w ramach projektu Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM). Podjęto również działania w celu modernizacji informatycznego systemu wspomagającego planowanie i koordynowanie akcji SAR pod nazwą SARCASS. Zakończenie zadania przewidziane jest do końca 2016 r.

### **3. Morski Oddział Straży Granicznej.**

Morski Oddział Straży Granicznej realizował swoje ustawowe zadania związane z ochroną morskiej granicy państwowej, sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach, a także działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich. Straż Graniczna do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej oraz innych działań wykorzystuje Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN), który obejmuje swoim zasięgiem obserwacji akwen polskich obszarów morskich od granicy państwowej z Niemcami do granicy państwowej z Federacją Rosyjską. Jednostki pływające Morskiego Oddziału SG, jako uzupełnienie systemu ZSRN, zrealizowały 1318 wyjazdów na patrolowanie polskich obszarów morskich. W trakcie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze MOSG na polskich obszarach morskich i w portach przeprowadzili kontrole 1 208 jednostek pływających, w trakcie których stwierdzono 599 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich.

Jednostki pływające SG w dniach 11 - 19 grudnia 2015 r. przeprowadziły również działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa zbiornikowca m/t AL NUAMAN w trakcie jego przejścia do portu, zacumowania i prac rozładunkowych gazu podczas rozruchu technicznego LNG w Świnoujściu oraz wyjściu z portu. W 2015 r. Morski Oddział SG ze środków pozyskanych z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, przeprowadził modernizację jednostki pływającej wykorzystywanej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej w Gdańsku. Oprócz realizacji zadań w ochronie granicy państwowej wykorzystywana jest ona do realizacji zadań w zakresie ochrony środowiska morskiego oraz nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich. W celu zwiększenia skuteczności realizacji zadań w zakresie ochrony środowiska morskiego doposażono jednostkę pływającą w sprzęt ratownictwa ekologicznego, tzn. w pełnomorską zaporę przeciwolejącą oraz urządzenie do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni wody.

Wszystkie jednostki organizacyjne Morskiego Oddziału SG, które realizują zadania związane z dokonywaniem kontroli granicznej i ochrony polskich obszarów morskich posiadają dostęp do zasobów administrowanego przez urzędy morskie systemu kontrolno - informacyjnego dla portów polskich PHICS (Polish Harbours Information and Control System), będącego podsystemem narodowego systemu SafeSeaNet. Od 2015 r. trwają prace integrujące system PHICS z ZSE-6 (system SG pozwalający na sprawdzenie osób w dostępnych bazach danych), które umożliwią zautomatyzowanie procesu analizy ryzyka wobec załóg statków i pasażerów poprzez sprawdzenie ich w dostępnych systemach poszukiwawczych.

W dniu 17 grudnia 2015 r. zakończono przeprowadzeniem odbiorów technicznych budowę Pomorskiej Magistrali Teleinformatycznej (PMT). Światłowodowa infrastruktura telekomunikacyjna w relacji Gdynia - Świnoujście została wykonana poprzez położenie kabla światłowodowego zawierającego 144 włókna jednomodowe. Wzdłuż PMT zostało zainstalowanych 19 punktów węzłowych oraz 23 punkty dostępowe

sieci. Przepustowość rdzenia sieci zapewni przesyłanie danych z prędkością 10 Gbps. W 2016 r. nastąpi pełna implementacja Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru do Pomorskiej Magistrali Teleinformatycznej, która umożliwi pełne wykorzystanie wszystkich możliwości systemu.

Morski Oddział SG brał udział w przedsięwzięciach związanych z utrzymaniem bezpieczeństwa granic realizowanych przez Agencję FRONTEX, dotyczących przede wszystkim przeciwdziałania nielegalnej migracji. Łącznie we wspólnych operacjach na granicach morskich, lądowych i powietrznych UE uczestniczyło 14 funkcjonariuszy Morskiego Oddziału SG. Z inicjatywy Agencji FRONTEX w Kaszubskim Dywizjonie SG zrealizowano ćwiczenie, którego celem było zbadanie skuteczności oraz jakości funkcjonowania oferowanych przez FRONTEX narzędzi nadzoru morskiego w systemie integracji dostępnych sensorów naziemnych i satelitarnych w zakresie identyfikacji i śledzenia jednostek pływających.

W dniach 4 - 10 maja 2015 r. w rejonie wyspy Bornholm/Dania odbyły się międzynarodowe ćwiczenia morskie BALTIC SAREX 2015 realizowane przez Flotę Królestwa Danii z udziałem jednostki pływającej Kaszubskiego Dywizjonu SG. Celem ćwiczenia było doskonalenie procedur współdziałania sił i środków marynarek wojennych, straży granicznych, narodowych służb poszukiwawczo-ratowniczych oraz administracji morskich państw regionu Morza Bałtyckiego w prowadzeniu akcji ratowniczych na morzu.

W 2015 r. w ramach Planu Przewodnictwa Państwowej Straży Granicznej Litwy w Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference - BSRBCC) przedstawiciele Morskiego Oddziału SG uczestniczyli w następujących działaniach:

- BALTIC SUMMER 2015 - międzynarodowa operacja realizowana w dniach 1-7 czerwca 2015 r. koordynowana przez Międzynarodowe Centrum Koordynacyjne Litwy. Celem operacji była współpraca uczestników operacji w ujawnianiu zdarzeń związanych z nielegalną migracją oraz aktywnością zorganizowanych grup przestępczych w regionie Morza Bałtyckiego w odniesieniu do pasażerskich połączeń promowych. Wspólna operacja zorientowana była również na ujawnianie działań niezgodnych z przepisami z wykorzystaniem osób oraz środków transportu, w tym działań związanych z przemytem towarów akcyzowych, narkotyków, przedmiotów pochodzących z kradzieży;

- BALTIC TRACKING 2015 - międzynarodowa operacja zrealizowana w dniach 21-27 września 2015 r. koordynowana przez Międzynarodowe Centrum Koordynacyjne Litwy. Celem operacji była współpraca uczestników operacji w ujawnianiu zdarzeń związanych z naruszaniem przepisów przez statki rybackie oraz jednostki sportowo-żeglarskie.

#### **4. Działania Marynarki Wojennej.**

W 2015 r. Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego realizując swoje zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony żeglugi na morzu oraz realizacji polityki morskiej RP wykonało szereg przedsięwzięć, z których najważniejsze to zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz działania na rzecz bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich, monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi.

W 2015 r. Marynarka Wojenna (MW) realizowała działania zmierzające do rozwoju zdolności operacyjnych, poprzez realizację projektów zapisanych w „Programie operacyjnym - zwalczanie zagrożeń na morzu w latach 2013-2022/2030”, w tym zwłaszcza w obszarze systemu rażenia i zwalczania okrętów podwodnych, wsparcia działań przeciwminowych, a także monitorowania żeglugi i sytuacji powietrznej nad obszarami morskimi oraz ochrony stref morskich. W rozwoju Marynarki Wojennej odzwierciedlone są priorytety modernizacji Sił Zbrojnych RP. Planuje się kontynuację przygotowania sił morskich do obrony terytorium Rzeczypospolitej Polskiej od strony morza w ramach połączonej operacji obronnej oraz do udziału w operacjach morskich z dala od własnych baz. W 2015 r. zwodowano dwa okręty: ORP ŚLĄŻAK (okręt obrony wybrzeża - OOW) oraz ORP KORMORAN (niszczyciel min - NIM). Oba projekty realizowane były przez krajowe podmioty gospodarcze. Budowa niszczyciela min ma szczególne

znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa żeglugi na akwenach znajdujących się zarówno w polskiej jurysdykcji, jak i będących w sferze zainteresowania ze względu na obecne i przyszłe zobowiązania sojusznicze.

W marcu 2015 r. przedstawiciel Inspektoratu Marynarki Wojennej objął na okres jednego roku obowiązki przewodniczącego Grupy Koordynacyjnej systemu Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea (SUCBAS).

Siły Marynarki Wojennej uczestniczyły w 2015 r. w układzie narodowym w 11 kluczowych ćwiczeniach Sił Zbrojnych RP angażując ponad 2400 marynarzy. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych zorganizowało i przeprowadziło ćwiczenie pod nazwą RENEGADE-KAPER, którego celem było doskonalenie procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym związanym z naruszeniem polskiej przestrzeni powietrznej oraz wsparcia Straży Granicznej w obszarze morskim. Sprawdzone współdziałanie sił MW z elementami układu pozamilitarnego w obszarze bezpieczeństwa morskiego w ramach prac związanych z usuwaniem obiektów niebezpiecznych z akwenów red i portów morskich kompleksów Szczecin-Świnoujście oraz Gdańsk-Gdynia.

Kontynuowano udział polskich oficerów w strukturach dowództwa w operacji morskiej EU NAVFOR ATALANTA, tj. w Dowództwie Operacji w Northwood (W. Brytania) oraz asystenta oficera łącznikowego w Sztabie Wojskowym UE w Brukseli. Celem operacji było monitorowanie przebiegu operacji u wybrzeży Somalii oraz koordynacja działań związanych z wprowadzaniem nowych inicjatyw ukierunkowanych na zwiększenie świadomości społeczności lokalnej w zakresie prowadzonej operacji (Somali Seafaeres Initiative - SSI).

W 2015 r. do udziału w ćwiczeniach sojuszniczych i międzynarodowych MW wydzieliła 18 okrętów różnych klas oraz ponad 2000 marynarzy, uczestnicząc w sumie w 9 ćwiczeniach. Udział sił MW w ćwiczeniach sojuszniczych i międzynarodowych nie ograniczał się tylko do akwenu Morza Bałtyckiego, szkolenie realizowane było również na wodach przyległych. Najważniejszym przedsięwzięciem szkoleniowym realizowanym w układzie międzynarodowym był udział sił MW w największym na Morzu Bałtyckim ćwiczeniu sił morskich BALTOPS-15. Ćwiczenie zostało przygotowane i przeprowadzone w ścisłej współpracy z Dowództwem 6 Floty US Navy oraz STRIKFORNATO HQ. Jednostki MW odgrywały kluczową rolę zabezpieczając fazę portową ćwiczenia i realizując zadania wsparcia Państwa - Gospodarza dla blisko 40 okrętów uczestniczących w przedsięwzięciu. Udział okrętów oraz kadry w ćwiczeniach sojuszniczych i międzynarodowych był podstawowym elementem przygotowania sił oraz obsad MW do prowadzenia działań w ramach Sił Odpowiedzi NATO i w Stałych Zespołach Okrętów NATO.

W dniach 27 lutego - 21 czerwca 2015 r. niszczyciel min ORP „MEWA” brał udział w Stałym Zespole Sił Obrony Przeciwminowej NATO - Grupa 1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group 1). Głównymi celami działań było poszukiwanie, wykrywanie, rozpoznanie i neutralizacja podwodnych obiektów, które mogłyby stanowić zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi (miny, torpedy, bomby itp.) pochodzące z okresu II wojny światowej.

W 2015 r. kontynuowano udział w pracach dotyczących przeglądu strategii morskiej Sojuszu i UE, w ramach których redefiniowano wyzwania dla bezpieczeństwa morskiego współczesnego państwa wynikające z obecnej sytuacji geopolitycznej<sup>1</sup>. Wspierano prace w zakresie morskich operacji wojskowych prowadzonych w ramach Wspólnej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony UE (antypiracka EUNAVFOR Atalanta u wybrzeży Rogu Afryki, zwalczająca przemytników ludzi EUNAVFOR MED Sophia na Morzu Śródziemnym), toczące się na forum grup roboczych Rady UE. Promowano udział Sił Zbrojnych RP w tych operacjach (odpowiednio dwie i jedna osoba w dowództwach), jako element

---

<sup>1</sup> Prowadzone dyskusje i podejmowane działania przez ONZ/NATO/UE w sprawie poprawy bezpieczeństwa w środowisku morskim podkreślają znaczenie sił morskich w realizacji celów wspierających zasadnicze działania (tzw. „core tasks”) określone w Koncepcji Strategicznej Sojuszu, a także w działaniach wynikających z lokalnych konfliktów (konflikt ukraiński) oraz sytuacji związanej z narastającą falą emigracji do państw UE (EUNAVFORMED - operacja SOPHIA).

zaangażowania Polski w budowę bezpieczeństwa międzynarodowego oraz wkład w rozwój zdolności obronnych UE.

## **5. Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.**

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) będąc służbą zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i meteorologiczno-oceanograficznego Marynarki Wojennej RP, wypełniało jednocześnie zadania państwowej służby hydrograficznej i oznakowania nawigacyjnego w zakresie hydrografii i kartografii morskiej. BHMW realizowało wiele przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP na forum krajowym i międzynarodowym.

Wypełniając zadania Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych BHMW uczestniczyło w procesie wymiany Morskiej Informacji Bezpieczeństwa w ramach funkcjonowania podobszaru BALTICO oraz koordynowało wszelkie działania z tym związane, o ile dotyczyły obszarów morskich RP. Koordynacja dotyczyła między innymi działań takich instytucji jak: Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Morski Oddział Straży Granicznej, Uniwersytet Gdański, Lotos-Petrobaltic, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Pogłębiarskich, Instytut Morski w Gdańsku, VTS Zatoka, VTMS Szczecin-Świnoujście, Słupsk Traffic Control. W 2015 r. rozpowszechniono łącznie 240 ostrzeżeń nawigacyjnych, dotyczących działań na morzu prowadzonych na obszarach morskich RP, w tym zamykanie i ogłaszanie jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa stref i poligonów morskich, operacji holowania platform wiertniczych, niesprawności nawigacyjnego oznakowania stałego i pływającego, prac badawczych wykonywanych przez jednostki polskie i zagraniczne.

Realizując zadania obejmujące prowadzenie serwisu publikacji nautycznych BHMW wydało „Spis Światła i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 523), obejmujący swym zasięgiem środkowe i północne wybrzeża oraz akweny Morza Bałtyckiego. Publikacja zawiera informacje na temat światła nawigacyjnych wybrzeży Danii, Szwecji od cieśniny Sund do granicy szwedzko-norweskiej oraz południowych wybrzeży Norwegii.

BHMW kontynuowało opracowanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie”, które od 1 stycznia 2013 r. rozpowszechniane są wyłącznie w formie elektronicznej ogólnodostępnej na stronie internetowej BHMW oraz na platformie SWIBŻ (System Wymiany Informacji o Bezpieczeństwie Żeglugi). BHMW opracowywało informację związaną z prowadzeniem korekty publikacji nautycznych BHMW w oparciu o dane przetwarzane z zagranicznych map i publikacji nautycznych z państw obszaru Morza Bałtyckiego. BHMW utrzymywało również serwis internetowy ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie strony internetowej BHMW z uwzględnieniem treści ostrzeżeń Subarea, Coastal i Local, rozpowszechnianych przez BALTICO, BHMW oraz Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Serwis ten ma za zadanie ułatwić dostęp do jednolitej informacji dotyczących ostrzeżeń nawigacyjnych wszystkim użytkownikom morza.

Wypełniając zadania w zakresie kartografii morskiej BHMW utrzymuje kolekcję 58 map morskich dla obszaru Morza Bałtyckiego. W 2015 r. wydano ogółem 18 map morskich, w tym 5 map kolekcji międzynarodowej. W ramach zawartego porozumienia z Niemiecką Służbą Hydrograficzną BHMW systematycznie opracowuje 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swym zasięgiem polskie obszary morskie. W 2015 r. wydano zestaw obejmujący Zatokę Gdańską, a także opracowano dwa zestawy map dla małych jednostek na rejon Zatoki Pomorskiej i Zalew Szczeciński oraz rejon polskiego wybrzeża od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej, którego druk zaplanowano przed otwarciem sezonu żeglarskiego w 2016 r.

Poza klasycznymi papierowymi mapamiorskimi BHMW utrzymuje serwis Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej obejmujący swym zasięgiem polskie obszary morskie. Zgodnie z podpisanym przez Polskę (reprezentowaną przez BHMW) porozumieniem z Norweską Służbą Hydrograficzną dystrybucję ENC dla celów nawigacyjnych prowadzono w ramach Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (Stavanger, Norwegia). Ponadto, dystrybucję ENC prowadzono w ramach utrzymywanego przez BHMW serwisu narodowego, poprzez który ENC były przekazywane na okręty Marynarki

Wojennej. W ramach oddzielnych umów i porozumień, odbiorcami ENC były między innymi: Morski Oddział Straży Granicznej, Służby Ratownicze, urzędy morskie, instytucje rządowe i uczelnie morskie. W ramach podpisanych umów licencyjnych przekazywano ENC podmiotom prywatnym w celu tworzenia produktów pochodnych (DPP) lub formatów systemowych (SENC).

W ramach realizacji projektu HELCOM, BHMW koordynowało prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej EEZ (CAT I). W 2015 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras o powierzchni około 294 km<sup>2</sup>. Do wykonania pozostało 1874 km<sup>2</sup>.

Kontynuowano modernizację hydrograficznego sprzętu pomiarowego. Wdrożono do służby cztery nowoczesne motorówki hydrograficzne wraz z wyposażeniem umożliwiającym wykonywanie kompleksowych pomiarów hydrograficznych zgodnie ze standardami IHO. W ramach modernizacji sprzętu hydrograficznego w Marynarce Wojennej doposażono okręt hydrograficzny „ORP Arctowski” w sonar holowany oraz inny sprzęt umożliwiający podniesienie jakości i wiarygodności wykonywanych pomiarów. Podnosząc zdolność BHMW w zakresie produkcji map morskich i specjalnych zakupiono serwer, stacje robocze oraz oprogramowanie specjalistyczne. Rozpoczęto proces implementacji Systemu Jednolitej Bazy Danych Morskiej Informacji Geoprzestrzennej (HPD), pozwalającego na wytwarzanie map morskich i publikacji nautycznych z jednej centralnej bazy danych.

## **VIII. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów.**

### **1. Działalność Wspólnej Organizacji Interoceanmetal.**

Wspólna Organizacja Interoceanmetal (IOM) jest podmiotem prawa międzynarodowego, która występuje w obrocie prawnomiędzynarodowym jako organizacja międzynarodowa o charakterze rządowym. Zgodnie z podpisanym 29 marca 2001 r. Kontraktem z Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego IOM posiada status Kontraktora, który daje IOM wyłączne prawo do badań nad zagospodarowaniem koncentracji polimetalicznych w ujawnionym obszarze wydobywczym o powierzchni 75000 km<sup>2</sup> zlokalizowanym we wschodniej części strefy Clarion-Clipperton na Pacyfiku. Interoceanmetal prowadzi działalność poza granicami jurysdykcji narodowej zgodnie z reżimem prawnym określonym w Konwencji Prawa Morza UNCLOS.

W 2015 roku kontynuowano ocenę wyników prac geologicznych z rejsu badawczego 2014, których celem było potwierdzenie i zwiększenie dokładności oceny zasobów koncentracji polimetalicznych. Powiększony został obszar wydobywania pierwszej generacji. Obszar ten został rozpoznany w trakcie rejsu w 2009 roku. W 2014 roku obszar został powiększony. Przeprowadzono wyliczenie statystyczne zasobów koncentracji: dla całego obszaru eksploracji (75 000 km<sup>2</sup>) zasoby wynoszą od 185 do 212 mln ton koncentracji suchych. Wielkości tych zasobów zostały sklasyfikowane jako inferred. Dla obszaru wydobywania pierwszej generacji (rejsy 2009 i 2014) zasoby wynoszą 50 mln ton sklasyfikowanych jako indicated. Klasyfikacja według standardów CRIRSCO (w oparciu o JORC Code).

W 2015 r. Wspólna Organizacja Interoceanmetal wystąpiła do Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (International Seabed Authority - ISA) o przedłużenie posiadanego kontraktu eksploracyjnego na badania złóż polimetalicznych koncentracji w rejonie Clarion-Clipperton o 5 lat. Obecnie posiadana licencja kończy się w marcu 2016 i w oparciu o wyniki dotychczasowych prac eksploracyjnych Rada Wspólnej Organizacji Interoceanmetal podjęła jednomyślnie decyzję o kontynuowaniu badań i dalszej eksploracji. Aplikacja będzie rozpatrywana przez Komisję Prawno-Techniczną w lutym 2016 r., po rekomendacji Komisji zatwierdzenie przedłużenia będzie rozpatrywane przez Radę ISA w trakcie kolejnej sesji w lipcu 2016 r.

Kontynuowano prace badawcze związane z oceną charakterystyk fizyczno-chemicznych osadów i koncentracji polimetalicznych znajdujących się w obszarze działki eksploracyjnej IOM. Prowadzono również badania przestrzennego rozkładu organizmów żywych znajdujących się w obszarach przyszłego

wydobycia w celach przygotowania danych dla oceny oddziaływania przyszłego wydobycia na środowisko bentoniczne strefy Clarion-Clipperton.

W 2015 roku Wspólna Organizacja Interoceanmetal rozpoczęła również współpracę z Państwowym Instytutem Geologicznym - Państwowym Instytutem Badawczym (PIG-PIB) dotyczącą opracowania wstępnego studium wykonalności (pre-feasibility) zgodnie ze standardami CRIRSCO (Komitet Międzynarodowych Standardów Publikacji Zasobów Mineralnych). Wynikiem prac będzie raport techniczny obejmujący syntezę prac organizacji w zakresie badań geologicznych, w tym badań geologii inżynierskiej oraz charakterystyki złoża, ocenę badań środowiska morskiego, stanu prac rozwojowych związanych z metodami wydobycia kongrecji i przeróbki metalurgicznej, ocenę stanu warunków prawnych oraz i ocenę wskaźników ekonomicznych. Współpraca z PIG-PIB kontynuowana będzie w 2016 roku.

### **IX. Sytuacja przemysłu stoczniewego w Polsce.**

Przemysł stoczniewy charakteryzuje ścisły związek pomiędzy aktualną i prognozowaną kondycją gospodarki światowej. Z powodu globalizacji gospodarki budowa statków przenoszona była sukcesywnie do rejonów, w których można było produkować je taniej. W przypadku produkcji standardowych statków transportowych stocznie europejskie, również polskie, przegrywały konkurencję ze stoczniami wschodnioazjatyckimi. Przeprowadzona na podstawie tych opracowań OECD analiza polityki wsparcia państwa dla przemysłu stoczniewego w dominujących w tym sektorze krajach Dalekiego Wschodu (Chiny, Korea Południowa, Japonia) wykazuje znaczące zaangażowanie rządowe na szczeblu ministerstw i/lub instytucji utworzonych z inicjatywy rządów w definiowaniu i realizacji polityki, planów i programów rozwoju krajowego przemysłu stoczniewego oraz urządzeń wyposażenia okrętowego. Ta polityka i plany opracowywane są w ścisłej współpracy z przedstawicielami tamtejszego przemysłu i zawierają istotne działania wsparcia rządowego, zarówno w celu osiągnięcia ambitnego udziału w międzynarodowym rynku budowy statków, jak i w celu utrzymania zdobytej pozycji rynkowej w czasach kryzysów i pokryzysowych. Były to i są nadal działania podejmowane już wiele lat temu, początkowo w Japonii, potem w Korei Południowej i kolejno w Chinach, a następnie kontynuowane przez dziesięciolecia i modyfikowane lub uzupełniane w zależności od bieżącej kondycji branży w kraju i na świecie.

Światowy rynek statków w 2015 r. charakteryzował się czynnikami spadkowymi w stosunku do wyników osiągniętych w 2014 r. - ceny na nowe statki obniżyły się, a także znacząco spadła liczba nowych zamówień, co spowodowało zmniejszenie światowego portfela zamówień na statki, w strukturze którego dominowały masowce, zbiornikowce oraz statki offshore. Pozytywnym aspektem tej trudnej sytuacji jest zwiększenie udziału stoczni europejskich w portfelu zamówień (pod względem CGT) z 6,5% w 2014 r. do 7,3% na koniec 2015 r.

Sytuacja ta zmusiła polskie firmy z sektora stoczniewego do coraz większej dywersyfikacji działalności. Dominacja stoczni azjatyckich na rynku budowy nowych statków o prostych konstrukcjach (np. masowce, kontenerowce) spowodowała zmianę w strukturze produkcji w polskich stoczniach. Zarządy stoczni wykorzystują niszę rynkową związaną z produkcją jednostek specjalistycznych o wysokiej wartości dodanej, ale także o dużej pracochłonności. Wśród takich jednostek są m.in. statki techniczne do obsługi offshore (dla przemysłu związanego z wydobywaniem ropy i gazu z dna morskiego) oraz wież wiatrowych, a także gazowce spełniające nowe, podwyższone wymagania w zakresie emisji spalin.

Polska branża budownictwa okrętowego posiada duży potencjał technologiczny i techniczny. Przemysł ten jest potencjalnie jedną z najbardziej innowacyjnych gałęzi polskiej gospodarki, charakteryzującą się nowoczesną technologią, zaawansowaną wiedzą projektową i wysokimi standardami bezpieczeństwa pracy oraz ochrony środowiska naturalnego.

Obok w pełni wyposażonych jednostek polskie stocznie budują także częściowo wyposażone kadłuby głównie dla europejskich stoczni skandynawskich, niemieckich i holenderskich. Polski przemysł stoczniewy specjalizuje się również w budowie bloków i sekcji kadłuba głównie dla odbiorców niemieckich, norweskich, francuskich i amerykańskich. Są to trudne i wymagające wysokich umiejętności sekcje nadbudówek na statki pasażerskie i elementy statków, np. gruszki dziobowe.

Polskie zakłady stoczniowe przerabiają pięć razy mniej stali niż przed laty. W 2015 r. portfel zamówień polskich stoczni produkcyjnych wyniósł 19 jednostek i 14 kadłubów, a wielkość produkcji wyniosła 4 statki oraz 10 kadłubów. Statki zbudowane w 2015 r. to: 1 prom, 1 kontenerowiec, 1 jednostka typu PSV (Platform Supply Vessel) oraz 1 żaglowiec. W 2015 r. przekazano armatorom jedynie 4 statki, jednocześnie kilkanaście statków było w budowie, których termin ukończenia przypada na 2016 r. Najciekawszymi jednostkami budowanymi w 2015 r. przez polskie stocznie były:

1. zaopatrzeniowiec górnictwa morskiego (PSV) - wielozadaniowy statek przeznaczony do obsługi platform wiertniczych i wydobywczych. Statek służyć będzie do transportu ładunków niezbędnych przy prowadzeniu odwiertów i eksploatacji platform. Statek wyposażono w napęd spalinowo-elektryczny, umożliwiającą ekonomiczną eksploatację w szerokim zakresie obciążenia, przy znacznym ograniczeniu zużycia paliwa, a tym samym - mniejszą emisję szkodliwych substancji do atmosfery.
2. trójmasztowa fregata dla algierskiej Marynarki Wojennej i Akademii Morskiej. Jest to pierwszy w historii Stoczni Remontowa Shipbuilding żaglowiec i jednocześnie 1000-ne wodowanie. Jednostka kształtem kadłuba jest podobna do Daru Młodzieży, a ciekawostką jest fakt, iż jeden z jej masztów pełni funkcję komina, dzięki czemu zmniejszone jest odprowadzanie spalin przez wydechy boczne,
3. trzymasztowy żaglowiec szkoleniowy dla Wietnamskiej Marynarki Wojennej (zbudowany w Stoczni Marine Project w Gdańsku),
4. statek offshore dla armatora kanadyjskiego przeznaczony do monitorowania i kontrolowania stanu zalodzenia, a w razie potrzeby również odpowiedniego korygowania kursu przemieszczających się gór lodowych w rejonie Labradoru i Nowej Funlandii, chroniąc w ten sposób morskie instalacje wydobywcze przed ewentualną kolizją z „wędrującą” górą lodową,
5. pasażersko - samochodowy prom gazowy dla kanadyjskiego armatora - największego przewoźnika promowego w Ameryce Północnej i drugiego największego na świecie. Jest to jeden z najnowocześniejszych promów w swojej klasie napędzany pędnikami azymutalnymi z napędem elektrycznym. Źródłem energii będą dwupaliwowe zespoły prądotwórcze zasilane konwencjonalnym olejem napędowym lub gazem LNG. Taki napęd zapewni ekonomiczną eksploatację statków oraz niski poziom emisji szkodliwych substancji do atmosfery,
6. okręt Kormoran dla Marynarki Wojennej RP - przeznaczony do poszukiwania i zwalczania min morskich.

Polskie stocznie remontowe w 2015 r. świadczyły usługi w zakresie podnoszenia standardów eksploatowanych statków i platform offshore i dostosowując te jednostki do coraz bardziej restrykcyjnych norm w dziedzinie ekologii.

Według danych GUS na koniec 2015 r. w polskich stocznjach wyremontowano 610 jednostek. W Polsce remontuje się najwięcej statków rybackich (fishing vessels), drobnicowców (general cargo), statków specjalistycznych (special service ship), chemikaliowców (chemical tanker) oraz pojazdowców (ro-ro cargo/ro-ro passenger vessel).

W 2015 r. podejmowano działania ukierunkowane na poprawę efektywności, wspieranie innowacyjności i przedsiębiorczości oraz stymulowanie współpracy pomiędzy biznesem, uczelniami i jednostkami naukowo - badawczymi dotyczących przemysłu okrętowego i jachtowego. Perspektywa finansowa na lata 2014-2020 stwarza szansę wykreowania nowych przewag konkurencyjnych polskiej gospodarki oraz sprzyja tworzeniu lepszych warunków funkcjonowania i rozwoju polskich przedsiębiorstw, w tym podmiotów przemysłu okrętowego. Proces ten już został zapoczątkowany. Dokument pt.: „Krajowa Inteligentna Specjalizacja” wskazuje dziedziny działalności badawczo-rozwojowej i innowacji, w których Polska może dysponować dużym potencjałem rozwojowym oraz wypracować sobie przewagę konkurencyjną w Europie i na świecie. W listopadzie 2015 r. ustanowiona została dwudziesta Krajowa Inteligentna Specjalizacja pn.: „Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy”. W ramach nowego obszaru specjalizacji przewiduje się m.in. wsparcie prac badawczo - rozwojowych

dotyczących budowy specjalistycznych jednostek przystosowanych do żeglugi w szczególnych warunkach lub spełniających najwyższe standardy związane z ochroną środowiska morskiego.

### **Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A.**

Spółka jest dostawcą takich usług jak remonty, przebudowy i budowy statków różnych typów i rozmiarów - do panamaxów włącznie. MSR Gryfia jest także producentem konstrukcji stalowych dla branży offshore. MSR Gryfia posiada dwa zakłady produkcyjne - w Szczecinie i w Świnoujściu. Pod koniec 2015 roku MSR Gryfia zatrudniała 507 osób.

Stocznia w roku 2015 uzyskała koncesję na prowadzenie działalności w zakresie obrotu wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym. Uzyskanie koncesji otworzyło możliwości realizacji zleceń na potrzeby Marynarki Wojennej.

W 2015 roku spółka zrealizowała ponad 230 zleceń remontów statków, w tym 5 statków dla największego polskiego armatora - Grupy PŻM. Spółka w roku 2015 wykonała remont dwóch promów operujących na akwenie Morza Bałtyckiego - jeden z floty PŻB (Polferries), drugi z floty TT Line.

### **Stocznia Remontowa Nauta S.A.**

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. zajmuje się remontami i przebudowami jednostek pływających, zarówno cywilnych, jak i wojskowych, a także innymi usługami związanymi z przemysłem morskim. Spółka prowadzi również działalność w zakresie budowy nowych jednostek pływających. Siedziba spółki mieści się w Gdyni. Pod koniec 2015 roku spółka zatrudniała 445 osób.

W roku 2015 Nauta wyremontowała 128 jednostek różnych typów i rozmiarów (w tym 124 statki cywilne i 4 okręty specjalne). W minionym roku rekordowym statkiem pod względem wielkości był zbiornikowiec Advantage Spring (długość: 274,5 m, szerokość: 48 m, nośność: 165 597 DWT).

W 2015 r. w Nauce zwodowano 4 nowe jednostki. W portfolio stoczni znajdują się sejnery rybackie, jednostki do obsługi sektora offshore oraz statki naukowo-badawcze. Zróżnicowana oferta pozwala Nauce utrzymywać silną pozycję na rynku nowych budów i kierować ofertę do szerszej grupy klientów.

### **Stocznia Marynarki Wojennej S.A.**

Stocznia Marynarki Wojennej S.A. postanowieniem z dnia 7 kwietnia 2011 r. Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku VI Wydział Gospodarczy (sygn. akt VI Gup 9/09) została postawiona w stan upadłości likwidacyjnej i jednocześnie postanowieniem z dnia 16 maja 2011 r. sąd wyraził syndykowi masy upadłości zgodę na dalsze prowadzenie przedsiębiorstwa upadłego Stoczni Marynarki Wojennej S.A w Gdyni.

Stocznia zajmuje się remontami i modernizacją okrętów i pomocniczych jednostek pływających Marynarki Wojennej RP oraz statków cywilnych. Siedziba spółki mieści się w Gdyni. Pod koniec 2015 r. spółka zatrudniała 722 osoby.

Stocznia posiada niezbędne koncesje i zezwolenia do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu wyrobami oraz technologiami o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym. Ok. 80% przychodów netto ze sprzedaży produktów (wyrobów i usług) stanowią przychody z dostaw i usług realizowanych na rzecz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

### **Grupa Kapitałowa Energomontaż - Północ Gdynia**

W skład Grupy Kapitałowej Energomontaż - Północ Gdynia (EPG) wchodzi następujące podmioty:

- Energomontaż-Północ Gdynia Sp. z o.o.,
- Energop Sp. z o.o.

Energomontaż - Północ Gdynia jest jednym z głównych polskich producentów wysoko wyspecjalizowanych oraz w pełni wyposażonych modułów konstrukcji stalowych.



Siedziba Spółki mieści się w Gdyni. Spółka pod koniec 2015 roku zatrudniała 312 pracowników w Gdyni i 277 osób w Sochaczewie (Energop).

W 2015 r. EPG m.in. współpracował przy wykonaniu konstrukcji stalowej modułu produkcyjnego (M3) na platformę Petrobaltic. Zlecenie obejmuje wykonanie konstrukcji stalowej (primary and secondary steel). Klient zamówił też w EPG wykonanie kolejnej konstrukcji dla modułu turbogeneratora (M4).

### **Stocznia Crist S.A.**

Siedziba spółki mieści się w Gdyni. Tereny spółki o znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie Portu Gdynia oraz spółek z portfela MARS FIZ (Energomontażu - Północ Gdynia i SR Nauta).

Stocznia CRIST buduje jednostki prototypowe i wysoko innowacyjne m.in. jednostki typu Jack-up Innovation oraz jednostki typu Jack-up VIDAR do obsługi morskich farm wiatrowych. Pod koniec 2015 r. Crist zatrudniał 53 osoby. W 2015 r. stocznia ta zawarła kontrakt na budowę ekologicznego promu o napędzie hybrydowym dla fińskiego przewoźnika Finferries.

### **Remontowa Holding**

Największą grupą kapitałową w polskim przemyśle stoczniowym jest Remontowa Holding (20 podmiotów zatrudniających ok. 9 tys. pracowników). Liderami Grupy są dwie stocznie, tj. Remontowa Shipbuilding S.A. i Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A. Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A. specjalizuje się w remontach i przebudowach promów pasażerskich, platform wiertniczych, a obecnie realizuje coraz więcej kontraktów na montaż scrubberów, czyli płuczek do odsiarczania spalin. Stocznia ta w 2015 r. przebudowała napęd dużego promu typu ro-pax Stena Germanika na przyjazny środowisku metanol. Jest to pierwszy tego typu statek na świecie.

Remontowa Shipbuilding S.A. jest największą stocznia produkcyjną w Polsce, zatrudniająca ok. 2 tys. pracowników. Stocznia specjalizuje się w budowie następujących statków: statki typu offshore, promy pasażersko-samochodowe, holowniki portowe i pełnomorskie, statki towarowe (do transportu gazu LNG/LPG/LEG, kontenerowce), statki specjalistyczne i wojskowe (łódzie patrolowe, statki hydrograficzne oraz naukowo-badawcze).

### **Stocznia Gdańsk**

Zmiany profilu produkcji nastąpiły także w Stoczni Gdańsk, zatrudniającej ponad tysiąc pracowników, która obecnie buduje głównie częściowo wyposażone kadłuby na zlecenie innych stoczni oraz konstrukcje stalowe. Stocznia rozszerzyła swoją działalność o produkcję wież wiatrowych. W Stoczni w 2015 r. uruchomiono największą w Polsce maszynę do zwijania blachy grubej (jedyną tego typu w kraju), co pozwoli zwiększyć dwukrotnie obecną wydajność produkcji wież do elektrowni wiatrowych.

### **Przemysł produkcji jachtów**

Branża jachtowa (produkcja jachtów, osprzętu, usługi) liczy w Polsce około 900 przedsiębiorstw i zatrudnia 35 tys. ludzi. Polskie stocznie jachtowe produkują co roku kilkanaście tysięcy jednostek pływających, zarówno łodzi motorowych, jak i żaglowych. Stocznie jachtowe (100 firm) zatrudniają ok. 4 tys. osób. Ponad 90% jachtów znajduje nabywców za granicą, głównie w krajach Unii Europejskiej, w Ameryce Północnej, Rosji oraz w Emiratach Arabskich. Szczególnie dużym powodzeniem cieszą się polskie łódzie motorowe w Niemczech, krajach skandynawskich i śródziemnomorskich. Polska zajmuje drugie miejsce na świecie (po Stanach Zjednoczonych) w produkcji łodzi motorowych do 9 m długości. Jest to segment najbardziej popularny na całym świecie ze względu na cenę i możliwości transportowe.

Ścisłą czołówkę polskich stoczni jachtowych oprócz Delphia Yachts (Olecko), Galeon (Straszyn) i Sunreef Yachts (Gdańsk) stanowią Balt-Yacht (Żarnowo k/Augustowa), Ostróda Yacht, S-Yachts (Ślepsk), Model-Art (Ostróda). Firmy te wytwarzają sprzęt wysokiej klasy zbudowany z nowoczesnych materiałów oraz wyposażony w najnowsze rozwiązania techniczne. Polskie stocznie produkują jachty nie tylko pod własnymi markami, ale też na zamówienia zagranicznych stoczni, w tym największej na świecie firmy Brunswick.

W 2015 r. polski przemysł jachtowy został wytypowany przez Ministerstwo Gospodarki do wsparcia finansowego z nowej perspektywy finansowej UE 2014-2020 w ramach poddziałania POIR pn. „Promocja gospodarki w oparciu o polskie marki produktowe - Marka Polskiej Gospodarki - Brand” oraz w ramach poddziałania POIR pn. „Wsparcie MŚP w promocji marek produktowych - Go to Brand”.

## **X. Planowanie przestrzenne na morzu i lądzie.**

### **1. Prace w zakresie opracowania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.**

W 2015 r. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (później Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej) prowadziło prace związane z przygotowaniem projektu ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw, który ma na celu wdrożenie do prawa krajowego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135). Dyrektywa nałożyła na państwa członkowskie UE obowiązek implementacji jej do prawa krajowego najpóźniej do dnia 18 września 2016 r. oraz obowiązek opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich do dnia 31 marca 2021 r. Do projektu ustawy wprowadzono przepisy niezbędne do sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, które nie wynikają bezpośrednio z dyrektywy, ale były konieczne do jej pełnego wdrożenia. Były to przepisy regulujące przebieg linii podstawowej morza terytorialnego i granic polskich obszarów morskich oraz szczegółowa procedura uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Jednocześnie do projektu ustawy wprowadzono przepisy niezwiązane z implementacją dyrektywy, w szczególności ustanawiające morską strefę przyległą, usprawniające proces wydawania pozwoleń na wznoszenie oraz wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz uzgodnień na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów w polskich obszarach morskich. Procedowanie projektu ustawy było istotne również ze względu na potrzebę uregulowania kompetencji organów administracji morskiej oraz doprecyzowania zadań funkcjonującej już morskiej służby hydrograficznej.

Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie rozpoczęły realizację projektu pn. „Projekt planu zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000”. Projekt realizowany jest w trybie pozakonkursowym w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój (POWER) na podstawie Porozumienia o dofinansowanie podpisanego w dniu 9 listopada 2015 r. Projekt realizowany przez Urząd Morski w Gdyni we współpracy z Urzędem Morskim w Słupsku oraz Urzędem Morskim w Szczecinie ma na celu opracowanie do końca 2018 r. projektu planu obejmującego polską wyłączną strefę ekonomiczną, morze terytorialne oraz morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Rezultatem realizacji projektu będzie objęcie polskich obszarów morskich planami zagospodarowania przestrzennego, co przyczyni się do wprowadzenia ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju na tych obszarach.

Projekt planu wraz z prognozą zostanie poddany konsultacjom społecznym oraz procedurze uzgodnień transgranicznych. Jednym z elementów projektu będą również spotkania z przedstawicielami krajów nadbałtyckich, podczas których dyskutowane będą zapisy projektu planu zagospodarowania przestrzennego wraz z możliwością wnoszenia uwag i wniosków do projektu planu.

W ramach działań przeprowadzonych w 2015 r. obok prac przygotowawczych podpisane zostało w/w porozumienie o dofinansowaniu projektu, a także przeprowadzono prace zmierzające do sprecyzowania opisu przedmiotu zamówienia i projektów umów dla projektu planu oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko.

W 2015 r. Urząd Morski w Szczecinie rozpoczął również prace nad kolejnym projektem zmierzającym do opracowania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych (Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego) w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój

(POWER). Dla projektu sporządzono i przekazano instytucji zarządzającej fiskę projektu i podjęto prace nad sformułowaniem wniosku o dofinansowanie projektu. Plan zagospodarowania przestrzennego dla Zalewu Szczecińskiego będzie poddany uzgodnieniom transgranicznym ze stroną niemiecką.

## **2. Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na Forum VASAB.**

Komitet Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB (Committee on Spatial Development of the Baltic Sea Region) jest forum współpracy międzynarodowej w obszarze planowania przestrzennego, obejmującym wszystkie kraje bałtyckie oraz Białoruś, a także do końca 2015 r. Norwegię. Kraje członkowskie są reprezentowane przez ministrów odpowiedzialnych za rozwój i planowanie przestrzenne, Niemcy biorą udział w tej współpracy również poprzez reprezentantów regionów nadmorskich (landów w Niemczech oraz republik), a Rosję reprezentuje instytut naukowy. Najważniejszym zadaniem, które stoi przed Komitetem VASAB jest wdrożenie Długookresowej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego (Long-term Perspective on Spatial Development in the Baltic Sea Region - LTP/BSR) oraz realizację Deklaracji Tallińskiej przyjętej przez ministrów w 2014 r.

W 2015 r. Polskę w Komitecie Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB reprezentowało Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, a następnie Ministerstwo Rozwoju. Pracom Komitetu do końca czerwca 2015 r. przewodziła Estonia, a od dnia 1 lipca 2015 r. przewodnictwo objęła Polska. Przewodniczącym Komitetu został prof. Jacek Zaucha. Celem polskiego przewodnictwa w VASAB jest promowanie zintegrowanego i terytorialnie ukierunkowanego podejścia do polityki rozwoju (tzw. „place-based approach”) w trzech obszarach tematycznych: kwestii miejskich, w tym rewitalizacji miast, morskiego planowania przestrzennego oraz monitoringu rozwoju przestrzennego i spójności terytorialnej, które są rozwijane podczas specjalnie organizowanych warsztatów tematycznych. Cel ten jest kontynuacją prac prowadzonych przez Polskę w 2011 r. podczas polskiego przewodnictwa w Radzie UE. Ambicją polskiej prezydencji w VASAB jest także wzmocnienie współpracy regionalnej oraz koordynacja działań Komitetu i innych znaczących organizacji bałtyckich, zwłaszcza Rady Państw Morza Bałtyckiego.

W 2015 r. odbyły się następujące spotkania:

- trzy posiedzenia Komitetu VASAB - w dniach 22-23 stycznia w Tallinie, w dniach 25-26 maja w Vihula Manor oraz w dniach 27-28 października w Łodzi, poprzedzone spotkaniami Trojki VASAB,
- jedno posiedzenie Wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego,
- warsztat poświęcony kwestiom miejskim – zintegrowane podejście do rewitalizacji obszarów zdegradowanych.

W dniu 27 października 2015 r. w Łodzi odbyło się pierwsze spotkanie Komitetu Planowania i Rozwoju Przestrzennego VASAB pod polskim przewodnictwem. Na tym spotkaniu przedstawiciele holenderskiej prezydencji w Radzie UE przedstawili stan prac nad przygotowaniem Agendy Miejskiej UE, dla której pierwszym krokiem będzie przyjęcie Paktu z Amsterdamu przez ministrów ds. miejskich. Przedyskutowano sposób włączenia się VASAB w powyższe działania. Podjęto decyzje o przygotowaniu stanowiska VASAB wskazującego na konieczność szerszego uwzględnienia wymiaru terytorialnego w Pakcie z Amsterdamu, a kierownictwo tych prac powierzono Polsce. Delegacja niemiecka wsparła polską prezydencję VASAB w opracowaniu tego dokumentu. Zaplanowano przeprowadzenie dwóch warsztatów w 2016 r. towarzyszących posiedzeniu Komitetu VASAB - warsztatu poświęconego przyszłości planowania przestrzennego na morzu oraz przedyskutowaniu nowych celów dla Wspólnej Grupy Roboczej VASAB-HELCOM w Gdańsku w lutym oraz warsztatu poświęconego monitoringowi przestrzennemu we wrześniu 2016 r. w Krakowie.

Na 7 czerwca 2016 r. zaplanowano konferencję pn. „Achieving Good Living Environment: territory matters. What's beyond 2030 for macro-regions?” podsumowującą procesy strategiczne i działania toczone się w Europie, ze szczególnym uwzględnieniem regionu Morza Bałtyckiego. Spotkanie będzie jednocześnie nawiązywać do postępu poczynionego od poprzedniej konferencji pn. „Integrated Approach

to Spatial Development of Europe - Meaning of Territorial Cohesion”, która odbyła się w lutym 2011 r. w Warszawie.

Wewnątrz Komitetu VASAB rozpoczęto również debatę dotyczącą przyszłej konferencji ministerialnej, która jest planowana jesienią 2019 r. podczas przewodnictwa duńskiego tak, aby nadać jej odpowiednią rangę polityczną i wykorzystać do intensyfikacji wysiłków na rzecz rozwoju przestrzennego regionu Morza Bałtyckiego.

### **MSP Data Expert Sub-Group**

W ramach prac grupy ekspertów HELCOM-VASAB do spraw morskiego planowania przestrzennego (MSP WG) powstała podgrupa ekspertów ds. danych przestrzennych, w skład której wchodzi przedstawiciele wszystkich krajów regionu Morza Bałtyckiego. W 2015 r. odbyło się pierwsze posiedzenie grupy, podczas którego na przewodniczącego został wybrany przedstawiciel z Polski. Celem powstania grupy jest udzielenia wsparcia w procesie wymiany danych i informacji niezbędnych do opracowania morskich planów zagospodarowania przestrzennego, zwłaszcza w kontekście transgranicznych uzgodnień planów, których wymaga dyrektywa ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Zalecenia i wytyczne opracowane przez grupę będą wspierać prace MSP WG.

## **XI. Rybołówstwo.**

### **1. Wspólna Polityka Rybołówstwa.**

Wspólna Polityka Rybołówstwa (WPRRyb) wprowadziła zmianę w sposobie eksploatacji zasobów, a mianowicie obowiązek wyładunkowy połowów poszczególnych gatunków ryb, który dla Morza Bałtyckiego wszedł w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. Oznacza on, że wszystkie ryby niezależnie od ich wielkości z gatunków dorsz, śledź, szprot, łosoś złowione na Morzu Bałtyckim muszą być zaraportowane i wyładowane oraz odliczone od kwoty połowowej. Ma to na celu zaprzestanie marnotrawienia zasobów, gdyż do tej pory rybacy wyrzucali za burtę ryby niewymiarowe. Działanie wspiera odbudowę zasobów oraz zachowanie ich na zrównoważonym poziomie. Należy podkreślić, że wyładowane ryby poniżej wymiaru ochronnego są zliczone z narodowej ogólnej kwoty połowowej danego gatunku i nie mogą być sprzedane w celach konsumpcyjnych. Ryby te mogą być przeznaczone wyłącznie na inne cele, np. paszę dla zwierząt, farmaceutyki czy kosmetyki.

W 2015 r. realizowano cele WPRRyb w zakresie uwzględniania celu osiągnięcia maksymalnych zrównoważonych połowów podczas ustalania kwot połowowych poszczególnych gatunków ryb na rok 2016, w drodze regionalizacji procesu decyzyjnego. Polityka UE w zakresie zarządzania zasobami na poziomie maksymalnego zrównoważonego połowu ma wpływ na wysokość kwot połowowych przydzielanych poszczególnym krajom UE, w tym Polsce, a w konsekwencji poszczególnym rybakom.

W 2015 r. kontynuowano wdrożenie regionalizacji procesu decyzyjnego. Zgodnie z procedurą państwa członkowskie danego regionu przyjmują w drodze konsensusu wspólne rekomendacje dotyczące np. środków technicznych (np. zmiany w zakresie stosowanych narzędzi połowowych), które następnie procedowane są przez Radę i Parlament Europejski w tzw. zwykłej procedurze prawodawczej. Regionalizacja ma przybliżyć proces decyzyjny rybakom oraz służyć wdrażaniu planów długoterminowych. KE obowiązkowo przekłada wspólne rekomendacje na prawo unijne (akty wykonawcze lub delegowane).

W 2015 r. kontynuowano prace nad Wnioskiem dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wieloletni plan w odniesieniu do stad dorsza, śledzia i szprota w Morzu Bałtyckim oraz połowów eksploatujących te zasoby, zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2187/2005 i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1098/2007. Plan powinien zapewnić zrównoważoną eksploatację stad oraz stabilną wielkość uprawnień do połowów. Polska popierała projekt wielogatunkowego planu zarządzania zasobami dorsza, śledzia i szprota w Morzu Bałtyckim twierdząc, że jest to ważny projekt dla całego rybołówstwa bałtyckiego. Projekt był oczekiwany od kilku lat. W toku

prac Polska podkreślała, że plan powinien zapewnić, aby zarządzanie stadami dorsza, śledzia i szprota opierało się na najbardziej aktualnych informacjach naukowych dotyczących interakcji wewnątrz stad i pomiędzy stadami oraz innych aspektów ekosystemu i środowiska. W kwietniu 2015 r. Polska poparła treść podejścia ogólnego Rady UE podczas posiedzenia Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa.

## **2. Informacja o polskiej flocie rybackiej.**

Polskie rybołówstwo morskie dzieli się na dwa podstawowe sektory: rybołówstwo bałtyckie, w które zaangażowana jest zdecydowanie przeważająca część polskiej floty rybackiej oraz rybołówstwo dalekomorskie. W dniu 31 grudnia 2015 r. flota polska liczyła 875 jednostek rybackich. Flota bałtycka obejmuje statki rybackie operujące na Morzu Bałtyckim i morskich wodach wewnętrznych, a podstawowymi gatunkami poławianymi przez polskich rybaków w Morzu Bałtyckim są: dorsz, łosoś, śledź, szprot, troć i ryby płaskie oraz inne o mniejszym użytkowym znaczeniu. Spośród podstawowych gatunków bałtyckich szczególnie istotne dla polskich rybaków są połowy dorsza, które podlegają wielu ograniczeniom wynikającym m.in. z planu odbudowy zasobów tego gatunku (ograniczanie wzrostu limitów połowowych, okresy ochronne i obostrzenia w stosowaniu niektórych narzędzi połowowych).

Polska flota dalekomorska na dzień 31 grudnia 2015 r. liczyła 3 statki rybackie. Flota dalekomorska obejmuje statki rybackie operujące wyłącznie na wodach poza Morzem Bałtyckim oraz poza polskimi morskimi wodami wewnętrznymi. Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 17 251 GT i 14 591 kW.

Kluczowe dla funkcjonowania polskiej floty dalekomorskiej są możliwości połowowe pochodzące z umów rybackich UE z krajami Afryki Zachodniej: Marokiem i Mauretanią. Polskie statki łowią na podstawie tych umów ryby gatunków pelagicznych (pelagiczne połowy przemysłowe) wykorzystując w zależności od dostępności łowisk jeden lub dwa dalekomorskie trawlerzy przetwórcze, na których ryby bezpośrednio po połowie są mrożone. Polskie statki dalekomorskie operujące na wodach Afryki Zachodniej mają zdolności połowowe pozwalające na złowienie dziennie do 300 ton ryb.

Protokół ustalający wielkości dopuszczalne połowów i wkład finansowy przewidziany w Porozumieniu o partnerstwie w sektorze rybołówstwa pomiędzy Unią Europejską a Islamską Republiką Mauretanii został paraflowany po 5 rundach negocjacji w dniu 10 lipca 2015 r. Polska flota dalekomorska jest bardzo zainteresowana wznowieniem połowów na wodach Mauretanii w ramach umowy rybackiej UE-Mauretania. Polska flota poławiała w latach 2008-2014 w rejonie ryby gatunków pelagicznych (tzw. kategoria 7 umowy rybackiej UE - Mauretania). Polska administracja uczestniczyła aktywnie w negocjacjach umowy, które prowadzone były przez Komisję Europejską. Protokół został przyjęty decyzją Rady w dniu 16 listopada 2015 r. i będzie obejmował okres 4 lat, licząc od dnia jego wejścia w życie. Polska kwota połowowa w nowym protokole wynosi 26 112 ton ryb gatunków pelagicznych.

Przyznawane Polsce kwoty dalekomorskie są w pełni wykorzystywane poprzez połowy bądź wymianę kwot, głównie z Niemcami, Wielką Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią, Portugalią. Przeprowadzenie w ostatnich latach szeregu wymian kwot pozwoliło na optymalizację dostępnych możliwości połowowych i płynne prowadzenie działalności połowowej bez niepotrzebnych przestoju związanych z częstymi zmianami łowisk.

Polskie połowy dalekomorskie w 2015 r. wyniosły na północnym Atlantyku 6 398 ton. Polskie statki poławiały również na obszarze Maroka (połowy 4 496 ton) oraz w oparciu o licencje komercyjne na wodach Namibii i Angoli, gdzie łączne połowy ryb gatunków pelagicznych wyniosły 41 428 ton. Szanse dla rozwoju polskiej floty dalekomorskiej uzależnione są od uzyskania możliwości połowowych na nowych łowiskach, w oparciu o nowe umowy rybackie UE z krajami trzecimi.

## **3. Zarządzanie żywymi zasobami morza.**

Zarządzanie żywymi zasobami morza opiera się na jak najlepszej dostępnej wiedzy naukowej na temat stanu żywych zasobów morza. Instytucją przygotowującą doradztwo naukowe dla głównych stad ryb poławianych komercyjnie jest Międzynarodowa Rada ds. Badań Morza (ICES). Przygotowuje ona

corocznie ocenę stanu zasobów na podstawie badań naukowych (rejsów badawczych) tych zasobów, w których uczestniczą jednostki naukowe wszystkich państw regionu, a także informacji przekazywanych przez rybaków oraz administrację państw członkowskich. W ocenę stanu zasobów ryb zaangażowany jest również STECF (Komitet Naukowo - Techniczny i Ekonomiczny ds. Rybołówstwa), który przygotowuje roczny raport na temat bieżącego stanu zasobów rybołówstwa i jego przyszłego potencjału. STECF odgrywa ważną rolę, wspomagając Komisję Europejską w formułowaniu kształtu polityki z zakresu zarówno planowania długoterminowego jak i nadzwyczajnych zamknięć obszarów połowowych, wydając miarodajną i szczegółową opinię naukową. Komitet ten odpowiada również za doradztwo w dziedzinie ekonomii i zagadnień społecznych. Przygotowane przez ICES i STECF corocznie oceny stanu zasobów zawierają szeroką analizę stanu zasobów wykorzystywaną jako podstawa do przygotowania przez KE propozycji podziału TAC i kwot połowowych oraz długoterminowych propozycji na temat sposobów zrównoważonego zarządzania rybołówstwem na wodach europejskich. Kwoty połowowe są ustalane corocznie w drodze rozporządzenia Rady UE określającego możliwości połowowe odłowienia danych stad ryb na obszarze Morza Bałtyckiego.

Zgodnie z art. 2. i art. 3 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej zarządzanie żywymi zasobami morza jest jedną z tych dziedzin, które leżą w wyłącznych kompetencjach UE. Państwa Unii Europejskiej wspólnie korzystają z ekosystemów morskich, od których zależy nasz sektor rybołówstwa. Działalność jednej floty wywiera zatem bezpośredni wpływ na przyszłe możliwości połowowe innych flot eksploatujących te same stada ryb i te same ekosystemy. Również handel produktami rybołówstwa jest wysoce zintegrowany. Polska, jak i pozostałe kraje UE, jest reprezentowana przez Komisję Europejską na forum organizacji międzynarodowych do spraw zarządzania rybołówstwem oraz regionalnych organizacji rybackich, jak i w dwustronnych umowach rybackich. Istotne jest zapewnienie odpowiedniego uwzględnienia interesów Polski w mandacie negocjacyjnym KE oraz reprezentowania interesów polskich przez KE na forum międzynarodowym.

W październiku 2015 r. odbyły się negocjacje kwot połowowych na rok 2016. Były one znacznie trudniejsze niż w latach poprzednich, głównie ze względu na negatywną sytuację stad dorsza. Negocjacje po raz pierwszy były prowadzone według ogólnych zasad zreformowanej Wspólnej Polityki Rybołówstwa, czyli dążenia do zarządzania na podstawie maksymalnego podtrzymywalnego połowu, wdrożenia zakazu odrzutów na Bałtyku, czy regionalizacji.

W dniu 22 października 2015 r. w Luksemburgu odbyła się Rada Ministrów ds. rolnictwa i rybołówstwa. Najważniejszym punktem jej obrad w części rybackiej były negocjacje limitów połowowych (Total Allowable Catch - TAC) dla Morza Bałtyckiego na rok 2016. Dzięki konstruktywnej postawie wszystkich stron oraz ścisłej współpracy regionalnej w ramach BALTFISH pod przewodnictwem Polski udało się osiągnąć jednomyślne porozumienie. Na rok 2016 Polska otrzymała następujące kwoty połowowe do odłowienia na Morzu Bałtyckim: dorsz w obszarze 25 - 32 w kwocie 10 884 tony, dorsz w obszarze 22 - 24 w kwocie 1 486 ton, śledź w obszarze 25 - 27, 28,2, 29 i 32 w kwocie 44 224 tony, śledź w obszarze 22 - 24 w kwocie 3 419 ton, szprot w obszarze 22 - 32 w kwocie 59 399 ton, gładzica w obszarze 22 - 32 w kwocie 605 ton oraz łosoś 6030 sztuk. Wyżej wymienione kwoty na rok 2016 były podzielone pomiędzy polskich armatorów statków rybackich w grudniu 2015 r. na podstawie rozporządzenia ministra rolnictwa i rozwoju wsi.

#### **4. Komisja o zachowaniu żywych zasobów morskich Antarktyki - CCAMLR.**

Komisja o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (The Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources - CCAMLR) jest największą międzynarodową organizacją rybacką na świecie. Członkami tej organizacji jest 25 krajów, a dodatkowo 11 krajów posiada status państwa współpracującego. Konwencja oraz powstała na jej bazie Komisja CCAMLR funkcjonują od kwietnia 1982 r. Polska jest członkiem Komisji i Konwencji CCAMLR od początku jej istnienia. W latach 80-tych polscy rybacy łowili na obszarze Konwencji kergulenę, nototenię i kryla, a od połowy lat 90-tych wyłącznie kryla. Obecnie Polska nie prowadzi połowów w tym rejonie.

Komisja została utworzona na mocy Konwencji o zachowaniu żywych zasobów morskich Antarktyki w odpowiedzi na rosnące zainteresowanie komercyjnymi połowami kryla - kluczowego składnika ekosystemu Antarktyki. Komisja ustanawia przepisy gwarantujące ochronę i wykorzystanie żywych zasobów morskich Antarktyki. W związku z istotnym znaczeniem decyzji w zakresie ochrony ekosystemu morskiego i zarządzania rybołówstwem, sesje CCAMLR cieszą się dużym zainteresowaniem międzynarodowych organizacji rządowych i pozarządowych. Spotkania Państw członkowskich CCAMLR odbywają się co roku. Dodatkowo przed sesją odbywają się spotkania Komitetu Naukowego CCAMLR, dostarczającego najlepszych dostępnych danych naukowych, które zgodnie z Konwencją Komisja CCAMLR powinna wziąć pod uwagę przy podejmowaniu decyzji.

W lipcu 2015 r. po raz pierwszy Polska była organizatorem spotkań grup roboczych Konwencji: w dniach 29 czerwca - 3 lipca 2015 r. Grupa Robocza ds. statystycznych, szacowania i modelingu (Working Group on Statistic, Assesment and Modelling - WG SAM); w dniach 6 - 17 lipca 2015 r. Grupa Robocza ds. monitorowania i zarządzania ekosystemu (Working Group on Ecosystem monitoring and Management Group - WG-EMM). W trakcie tych spotkań omawiane były kwestie istotne dla rybołówstwa m.in. notyfikacje połowowe dla połowów kryla oraz szacowanie zasobów.

W trakcie polskiego Przewodnictwa Polska po raz pierwszy dostarczyła dane dotyczące monitoringu populacji drapieżników zależnych od kryla „krill-dependent predators”, zebrane w oparciu o Polską Antarktyczną Stację im. H. Arctowskiego i bazę Lions Rump. Komitet Naukowy wyraził swe uznanie i złożył gratulacje przedstawicielowi Polski za ten istotny wkład w rozwój monitoringu CEMP i dostarczenie danych do międzynarodowej bazy.

W przyszłości obszar CCAMLR może być bardzo atrakcyjnym rejonem dla polskiego rybołówstwa w zakresie połowów kryla ze względu na rosnące ceny produktów z kryla, tj. mięsa, mączki do produkcji paszy oraz oleju z kryla, który jest używany jako surowiec w produkcji leków i kosmetyków. Notyfikacja w rejonie CCAMLR nowych statków wymaga przystosowania statków do połowów kryla, co wiąże się z przeprowadzeniem kosztownych inwestycji.

## **5. Rynek ryb w Polsce w 2015 r.**

### **5.1. Przetwórstwo ryb.**

Na koniec 2015 r. przetwórstwem ryb zajmowały się 253 zakłady dopuszczone do handlu wewnątrz UE, spośród których 65 posiadało uprawnienia do eksportu do krajów trzecich. Jednocześnie działało ponad 730 podmiotów mogących sprzedawać swoje wyroby na krajowym rynku. Były to głównie gospodarstwa rybackie i firmy zajmujące się sprzedażą ryb słodkowodnych. Szacuje się, że z tej liczby około 70 przedsiębiorstw zajmowało się wstępną obróbką i przetwórstwem ryb.

Największe firmy zajmujące się przetwórstwem ryb w kraju zrzeszone są w Stowarzyszeniu Przetwórców Ryb, do którego należy 65 członków. W 2015 r. podmioty przetwarzające ryby wyprodukowały około 470 tys. ton produktów o wartości około 9 mld zł, w porównaniu z 448 tys. ton o wartości 8,33 mld zł w 2014 r. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone i zakonserwowane (223 tys. ton), ryby wędzone (87,5 tys. ton) oraz filety (70 tys. ton). Wstępne dane odnośnie wyników finansowych w przetwórstwie rybnym pozwalają na stwierdzenie, że sektor jest stabilny pod względem płynności finansowej. Mierniki rentowności sprzedaży wskazują, że sytuacja ekonomiczna w sektorze przetwórstwa ryb poprawia się. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 18 tys. osób.

### **5.2. Konsumpcja ryb.**

Szacunkowe spożycie ryb w Polsce wyniosło w 2015 r. około 12,75 kg/osobę. Najchętniej kupowane gatunki to: mintaj (2,80 kg/osobę), śledź (2,05 kg/osobę), dorsz (1,25 kg/osobę), makrela (0,93 kg/osobę), łosoś (1,15 kg/osobę).

### **5.3. Wymiana handlowa.**

W 2015 r. wysłano za granicę ok. 414 tys. ton ryb i przetworów, czyli o ok. 34 tys. ton więcej w porównaniu z 2014 r. Wartość eksportu wyniosła 1 562 mln euro, co oznacza wzrost o ok. 20 mln euro w stosunku do roku poprzedniego. Na wzrost wielkości eksportu wpływ miały głównie zwiększone obroty rybami świeżymi i mrożonymi. Są to towary o relatywnie niewielkiej wartości, co tłumaczy niewielki wzrost eksportu w ujęciu wartościowym. Eksportowano głównie ryby mrożone, filety, ryby wędzone oraz konserwy. Pod względem gatunków dominowały łososie (wędzone), śledzie i dorsze. Głównymi rynkami zbytu są kraje UE, głównie Niemcy, Francja, Dania, Wielka Brytania i Włochy. Realizowano także dostawy (eksport burtowy) do Namibii i Angoli.

Import ryb i przetworów w 2015 r. wyniósł ok. 541 tys. ton i był o ok. 9 tys. ton większy niż w 2014 r. Na wzrost importu wpłynęła większa ilość sprowadzonego świeżego łososia, śledzia, makreli i tuńczyka. W strukturze importu ryb i przetworów rybnych utrzymuje się wzrostowy trend udziału ryb świeżych. Spadł natomiast udział filetów i ryb mrożonych. Wartość importu wyniosła prawie 1 656 mln euro - dla porównania w 2014 r. wartość importu była o ok. 50 mln euro mniejsza. Wśród gatunków importowano głównie łososie, śledzie, dorsza (produkty wytworzone w oparciu o te gatunki dominują także w eksporcie) oraz mintaje, makrelę, tuńczyki i pstrągi. Głównymi dostawcami ryb do Polski są Norwegia, Dania, Szwecja, Niemcy, Chiny, Rosja, Wyspy Owcze.

### **5.4. Realizacja „Planu gospodarowania zasobami węgorza w Polsce”.**

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1100/2007 z dnia 18 września 2007 r. ustanawiającym środki służące odbudowie zasobów węgorza europejskiego (Dz. Urz. UE L 248 z 22.09.2007, str. 17), kraje stanowiące obszar naturalnego występowania węgorza zostały zobligowane do przygotowania planów, których celem jest osiągnięcie wolnego spływu węgorzy srebrzystych w ilości 40% takiej wielkości populacji, jaka spływałaby, gdyby nie podlegała ingerencji człowieka. Najważniejsze środki ochrony przewidziane w „Planie gospodarowania zasobami węgorza w Polsce” dotyczą zwiększenia zasobów poprzez zarybienia oraz ograniczenie śmiertelności. Zaplanowano, że zarybienia będą prowadzone w ilości 6 mln sztuk rocznie narybku szklistego w dorzeczu Odry i 7 mln sztuk w dorzeczu Wisły lub odpowiednio 1,2 i 1,4 mln sztuk narybku podchowanego o wielkości mniejszej niż 20 cm. Obecnie około połowa całej dawki zarybieniowej węgorza wprowadzana jest przez użytkowników rybackich wód śródlądowych, a pozostałe ilości uzupełniane są w ramach programu zarybieniowego realizowanego przez Instytut Rybactwa Śródlądowego i finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego.

Zarybienie dorzecza Wisły zrealizowano w maju 2015 r. Spośród ogólnej liczby 2,064 mln sztuk (12977,6 kg) do Zatoki Puckiej wypuszczono 200 tys. szt., a do Zalewu Wiślanego 1,250 mln szt. narybku węgorza o średniej masie 6,2 g/szt. za łączną kwotę 2,44 mln zł. W ramach prowadzonych przez Instytut Rybactwa Śródlądowego w latach 2011 - 2015 zarybień uzupełniających większość materiału zarybieniowego trafiła do wód morskich (Zalewu Szczecińskiego, Zatoki Puckiej i Zalewu Wiślanego).

### **5.5. Zarybianie polskich obszarów morskich.**

W dniu 4 marca 2015 r. w związku z wejściem w życie nowej ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 222), uległa zmianie podstawa prawna realizacji zarybiania polskich obszarów morskich. Zgodnie z ustawą minister właściwy do spraw rybołówstwa zobowiązany jest do prowadzenia zarybień w celu utrzymania i odtwarzania zasobów ryb na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Celowość prowadzenia zarybień wynika z potrzeby utrzymania cennych dla polskiego rybactwa gatunków ryb dwuśrodowiskowych, takich jak np. troć i łosoś. W przeszłości gatunki te występowały bardzo licznie w wielu polskich rzekach oraz w granicach polskich obszarów morskich. Zarybianie polskich obszarów morskich wykonuje się na podstawie planu zarybieniowego przygotowanego przez Zespół do spraw Zarybiania powołany przez Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Zarybienia realizowane w ramach zadania pn. „Zarybianie polskich obszarów morskich” obejmują dorzecze Wisły i Odry, rzeki pomorskie oraz wody morskie. Zarybienia wykonywane są partiami, tak by



możliwa była bieżąca kontrola ilości i sortymentu wypuszczanych ryb. Dokładne ilości oraz wartość danej partii ryb ustalane są podczas jej odbioru, kiedy na podstawie ważeń i pomiarów ryb ustalany jest skład danej partii.

W 2015 r. wykonano zarybienia trzema gatunkami ryb anadromicznych: trocią, łososiem i sieją. Rodzaj i wartość wpuszczonego w 2015 r. materiału zarybieniowego przedstawia się następująco: smolty troci - 2 156 778 zł, narybek troci - 491 824 zł, wylęg troci - 172 198,7 zł, smolty łososia - 397 914,1 zł, narybek certy - 91 120 zł, wylęg siei - 10 000,18 zł, narybek siei - 3 378,38 zł.

## **XII. Turystyka w regionach nadmorskich w 2015 r.**

### **1. Działania promocyjne Ministerstwa Sportu i Turystyki.**

#### **Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu**

W 2015 r. Ministerstwo Sportu i Turystyki wsparło Konkurs organizowany po raz dwunasty przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Polski Związek Żeglarski. Celem konkursu była promocja atrakcji turystycznych Polski związanych z turystyką wodną oraz wyróżnienie miejscowości najbardziej aktywnych na tym polu. Konkurs premiuje inwestycje służące turystyce wodnej takie, jak: budowa i modernizacja marin żeglarskich i stanic wodnych, programy inwestycyjne obejmujące miasta, regiony, szlaki wodne, działania poszczególnych osób, klubów i stowarzyszeń, samorządów oraz innych instytucji i organizacji. Do zgłaszania kandydatów uprawnione są organizacje zajmujące się turystyką wodną, kluby, redakcje, komandorzy rejsów i spływów oraz indywidualni wodniacy. Konkurs od sześciu lat odbywa się pod patronatem honorowym Ministra Sportu i Turystyki, który przyznaje również nagrodę główną - Grand Prix tradycyjnie wręczaną podczas corocznych targów „Wiatr i Woda” organizowanych w Warszawie.

#### **Działania informacyjno-promocyjne na rzecz bezpiecznego uprawiania turystyki w wodzie i nad wodą**

W ramach akcji „Bezpieczna Woda” realizowanej przy wsparciu Ministerstwa Sportu i Turystyki opracowywane są materiały edukacyjno-informacyjne, które stanowią pomoc dydaktyczną w ramach zajęć szkolnych na temat zagrożeń związanych z wypoczynkiem nad wodą. Akcja obejmuje swym zasięgiem szkoły na terenie całego kraju i w założeniach powinna wpłynąć na ograniczenie liczby wypadków wśród dzieci i młodzieży podczas wypoczynku nad wodą.

#### **VIII Forum Turystyczne Państw Bałtyckich**

W dniach 22 - 23 września 2015 r. w Gdańsku odbyło się VIII Forum Turystyczne Państw Bałtyckich zorganizowane przez Ministerstwo Sportu i Turystyki, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną przy współpracy z regionem Meklemburgii - Pomorza Przedniego Niemiec. Forum było jedną z ważniejszych międzynarodowych imprez organizowanych w ramach polskiej prezydencji w Radzie Państw Morza Bałtyckiego. W wydarzeniu uczestniczyło ponad 180 przedstawicieli sektora turystyki z państw bałtyckich: z Polski, Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Szwecji i Rosji. W forum wzięli udział przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej, organizacji i przedsiębiorców z branży turystycznej i hotelarskiej, a także instytucji i środowisk naukowych. Celem forum było wzmocnienie współpracy sektora turystycznego w regionie Morza Bałtyckiego, kontynuacja dorobku poprzednich spotkań, a także podzielenie się dorobkiem z przedstawicielami innych krajów UE.

Forum Turystyczne Państw Bałtyckich przyczynia się do wdrażania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w obszarze turystyki oraz stanowi podstawę do dialogu, porozumienia i tworzenia wspólnej wizji dotyczącej rozwoju współpracy turystycznej w regionie. W 2015 r. dyskusja uczestników forum koncentrowała się na następujących tematach: polityka morska jako podstawa rozwoju turystyki morskiej i przybrzeżnej, wymagania dotyczące poprawy transnarodowej współpracy w zakresie turystyki

w regionie, rola turystyki biznesowej w rozwoju destynacji turystycznych oraz turystyka XXI wieku. Eksperti z sektora turystycznego, polityki i edukacji omawiali także możliwości poprawy skuteczności działania w obszarze wsparcia politycznego, współpracy międzynarodowej oraz potencjału rozwojowego tego sektora.

## **2. Działania realizowane przez Polską Organizację Turystyczną.**

Program działań promocyjnych związanych z turystyką morską realizuje Zagraniczny Ośrodek Polskiej Organizacji Turystycznej w Nowym Jorku i jest bezpośrednim wynikiem Koncepcji Rozwoju Turystyki Morskiej w Polsce przyjętej przez Polską Organizację Turystyczną. Ośrodek co roku uczestniczy w największej imprezie organizatorów turystyki morskiej - Seatrade Cruise Global, która gromadzi wszystkich związanych z turystyką morską i składa się z dwóch części - kongresu turystyki morskiej oraz wystawy. Przyjęta konwencja kongresu to seminaria, panele dyskusyjne i wykłady na tematy dotyczące najważniejszych i najbardziej aktualnych spraw dotyczących tej gałęzi turystyki. Wystawa to tzw. Travel Show, w trakcie którego na swoich stoiskach prezentują się przedstawiciele firm związanych z obsługą rejsów wycieczkowych, od producentów elementów garderoby po stocznie budujące największe statki wycieczkowe. Są tam obecni przedstawiciele portów, touroperatorzy obsługujący lądowe programy rejsów oraz organizacje zajmujące się promocją poszczególnych destynacji - narodowe organizacje turystyczne oraz regionalne i lokalne organizacje promocji turystycznych z całego świata. Polskie stoisko przygotowane przez ośrodek w Nowym Jorku prezentowane jest jako Cruise Poland i jest częścią przestrzeni wystawowej Cruise Europe i Cruise Baltic.

Polska Organizacja Turystyczna wspierała realizację flagowych inwestycji zgodnych z filarem tematycznym dotyczącym przekształcenia regionu Morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne (obszar priorytetowy „utrzymanie i zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego zwłaszcza dzięki edukacji, turystyce, kulturze i zdrowiu” w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego). Do przedsięwzięć tych należały:

- „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I” - projekt zakładał powstanie unikalnego produktu turystycznego w postaci sieci zagospodarowanych szlaków wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego. W ramach projektu zrealizowano kilkanaście zadań inwestycyjnych polegających m.in. na budowie i modernizacji sieci portów - Elbląg, Krynica Morska, Tolkmicko i Kąty Rybackie oraz siedmiu przystani żeglarskich. System portów i przystani uzupełniły cztery nowe pomosty cumownicze w Tczewie i Drewnicy oraz dwa mosty zwodzone w Gdańsku - Przegalinie i Nowej Pasłęce z zelektryfikowaną służą Gdańska Głowa. Stworzono innowacyjne rozwiązania informatyczne i mobilną nawigację, aby objęły one swym zasięgiem Obszar Pętli Żuławskiej i mogły służyć bezpiecznemu korzystaniu z dróg wodnych z obiektami tworzącymi infrastrukturę unikatowego dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego obszaru Żuław Wiślanych.

- „Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku” - projekt polegał na aktywizacji dróg wodnych na terenie miasta z bogatą tradycją historyczną. Rezultatem przedsięwzięcia są zagospodarowane nabrzeża wraz z przystaniami dla jachtów i innych jednostek pływających oraz 10 przystanków dla tramwaju wodnego wraz z infrastrukturą, tj. 2 wiaty, 4 slipy do wodowania i wyciągania jednostek pływających, 34 pomosty pływające do cumowania, zaplecze sanitarne i techniczne dla jednostek wodnych i ratowniczych. Celem projektu było wykreowanie produktu o znaczeniu ponadregionalnym w szczególności przez stworzenie możliwości dla turystów krajowych i zagranicznych zwiedzania Gdańska drogą wodną oraz utrzymanie bezpieczeństwa na szlaku wodnym i w jego okolicy.

- „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego” - założeniem projektu było stworzenie konkurencyjnego, ponadregionalnego produktu turystycznego poprzez budowę i modernizację infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych, pełniących funkcję najważniejszych ośrodków żeglarskich Zalewu Szczecińskiego, Szczecina i pasa wybrzeża Bałtyku Pomorza Zachodniego. Wybudowano siedem nowych obiektów - przystani i portów jachtowych oraz zmodernizowano i rozbudowano cztery istniejące, wskutek czego przybyło 621 nowych miejsc postojowych dla jednostek wodnych. Obiekty te zostały ze sobą połączone tworząc Zachodniopomorski

Szlak Żeglarski na trasie Szczecin - Dziwnów - Międzyzdroje - Wolin - Kamień Pomorski - Kołobrzeg - Darłowo - Nowe Warpno.

Powstałe obiekty przyczyniły się do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz aktywizacji usług związanych z sektorem turystycznym. Nowe zaplecze infrastrukturalne w połączeniu z walorami przyrodniczymi polskiego wybrzeża stworzyło kompleksową ofertę turystyczną na poziomie ponadregionalnym. Tym samym inwestycje te wpisały się w założenia polityki morskiej państwa związane ze wzrostem turystyki przyjazdowej.

### **3. Działania Głównego Inspektora Sanitarnego.**

Główny Inspektor Sanitarny wykonując zadania związane z ochroną zdrowia publicznego realizował politykę morską państwa poprzez realizację działań z zakresu:

- nadzoru sanitarnego nad jednostkami pływającymi zawijającymi do podległych portów oraz czynności przygotowujące do wydawania certyfikatów Ship Sanitation Control Exemption Certificate/Ship Sanitation Control;
- nadzoru sanitarnego nad portami i przystaniami oraz nad jednostkami pływającymi, a także nad ruchem pasażerskim;
- nadzoru nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcyjnymi i deratyzacyjnymi wykonywanymi na terenie obiektów portowych i na statkach;
- wykonywania obowiązków wynikających z międzynarodowych przepisów zdrowotnych i konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę, w tym wykonywanie szczepień ochronnych wymaganych w ruchu międzynarodowym;
- kontroli, zapobiegania i nadzoru nad przypadkami zachorowań na choroby zakaźne zawleczone drogą morską, przeprowadzanie wywiadów i dochodzeń epidemiologicznych;
- współdziałania przy organizowaniu i kierowaniu akcją sanitarną w przypadku zaistnienia stanów masowego zagrożenia i stanów awaryjnych na obszarze wód terytorialnych;
- nadzoru nad stanem sanitarnym obiektów użyteczności publicznej ze szczególnym uwzględnieniem portów morskich, morskich przejść granicznych oraz przystani żeglugi morskiej i śródlądowej;
- nadzoru nad jakością wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi w środkach transportu morskiego;
- uczestniczenia w dopuszczeniu do użytku statków morskich;
- uzgadniania lub opiniowania dokumentacji projektowej pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych dotyczących budowy oraz zmiany sposobu użytkowania statków morskich.

Główny Inspektor Sanitarny realizował cele dotyczące kierunku priorytetowego w zakresie rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej poprzez tworzenie korzystnych warunków do rekreacji i miejsc bezpiecznego kąpania się dla turystów i osób wypoczywających wzdłuż całego wybrzeża morskiego. Takimi miejscami są kąpieliska wyznaczone każdego roku uchwałami rady gmin. Podmiotami zaangażowanymi w organizację kąpielisk są ich organizatorzy, organy samorządowe, jak również organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej, którzy są odpowiedzialni za ochronę społeczeństwa przed potencjalnym wystąpieniem zanieczyszczeń zarówno przypadkowych, jak i długotrwałych, mogących mieć wpływ na jakość wody i warunki panujące w kąpieliskach.

W celu zapewnienia jak najlepszej jakości wody w kąpieliskach w 2015 r., kąpieliska były kontrolowane przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie nadzoru nad jakością wody w kąpieliskach. Monitoring jakości wody obejmował przeprowadzenie badań we wszystkich kąpieliskach w Polsce przed otwarciem sezonu kąpielowego oraz każdorazowo w przypadku zaistnienia sytuacji mogącej powodować pogorszenie jakości wody. Natomiast organizator kąpieliska zgodnie z obowiązującymi przepisami był odpowiedzialny m.in. za dokonywanie badań nie mniej niż czterech próbek w sezonie kąpielowym dla każdego zarządzanego przez niego kąpieliska oraz wizualnej oceny wody.

Jakość wody w kąpieliskach jest oceniana przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie parametrów implementowanych do przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2006/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. dotyczącą zarządzania jakością wody w kąpieliskach i uchylającą dyrektywę 76/160/WE (Dz. Urz. UE L 634 z 04.03.2006, str. 37, z późn. zm.). Prowadzone badania jakości wody zgodnie z przepisami załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 8 kwietnia 2011 r. w sprawie prowadzenia nadzoru nad jakością wody w kąpielisku i miejscu wykorzystywanym do kąpeli (Dz. U. poz. 478, z późn. zm.) obejmują dwa parametry mikrobiologiczne świadczące o zanieczyszczeniu kałowym wody tj. *Escherichia coli* i enterokoki. Bakterie te stanowią potencjalnie największe ryzyko zdrowotne dla osób kąpiących się. Jednocześnie w trakcie trwania sezonu kąpielowego prowadzona jest wizualna ocena wody ze szczególnym uwzględnieniem zakwitów sinic, rozmnożenia się makroalg lub fitoplanktonu morskiego oraz obecności innych zanieczyszczeń stałych, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie osób kąpiących się. Dla wszystkich kąpielisk wyznaczonych w sezonie kąpielowym w 2015 r. były wydawane oceny bieżącej jakości wody, a po jego zakończeniu każde kąpielisko zostało sklasyfikowane w celu nadania jednolitych w Unii Europejskiej statusów.

Corocznie w celu zapewnienia aktywnego rozpowszechniania aktualnej informacji dotyczącej jakości wód w kąpieliskach oraz dostępnej infrastruktury kąpieliskowej, Główny Inspektorat Sanitarny zgodnie z przepisami art. 163c ust. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. 2015 poz. 469 z późn. zm.) prowadzi Serwis kąpieliskowy. W serwisie tym zawarte są informacje o jakości wody w kąpieliskach wraz ze wskazaniem ich lokalizacji na mapie Polski wszystkich wyznaczonych uchwałami rad gmin kąpielisk. Serwis kąpieliskowy funkcjonuje w postaci aplikacji, która umożliwia szybką i wielostronną wymianę informacji o jakości wody w kąpieliskach podczas trwania sezonu kąpielowego. Zawarte są w nim również informacje dotyczące danych podstawowych kąpieliska tj. adres kąpieliska, wskazanie właściwej stacji sanitarno-epidemiologicznej prowadzącej nadzór nad danym kąpieliskiem oraz danych dotyczących organizatora, jak i infrastruktury kąpieliska.

Strona serwisu kąpieliskowego w 2015 r. została zmodyfikowana i jest dostępna w panelu publicznym a stronie (<http://sk.gis.gov.pl/>). Kluczowe zmiany w zakresie funkcjonalności Serwisu polegają na wprowadzeniu okna wyszukiwarki - opcje wyszukiwania w zakresie danych zamieszczanych w Serwisie kąpieliskowym (wyszukiwanie po kąpielisku, akwenie, województwie, powiecie, gminie, miejscowości itd.).

Serwis kąpieliskowy w sezonie kąpielowym 2015 r. był na bieżąco aktualizowany w terminie 15 czerwca - 30 września, zgodnie z okresem trwania sezonu kąpielowego i był prowadzony na podstawie danych przekazywanych przez Państwowych Wojewódzkich Inspektorów Sanitarnych oraz Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych. Strona internetowa serwisu w 2015 r. została zmodyfikowana w zakresie funkcjonalności. Celem serwisu jest przede wszystkim natychmiastowe przekazywanie i rozpowszechnianie informacji o jakości wody w kąpieliskach podczas trwania letniego wypoczynku, tak aby minimalizować ryzyko zdrowotne osób z nich korzystających. Na podstawie sprawozdania z badania jakości wody prowadzonego dla każdego kąpieliska Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny dokonuje bieżącej oceny jakości wody w celu określenia jej przydatności do kąpeli. Serwis kąpieliskowy zawiera na bieżąco aktualizowane informacje z zakresu infrastruktury na obszarze kąpieliska, które dzielą się na trzy kategorie. Pierwsza kategoria to „Programy i wyróżnienia” według zwyczajowo przyjętej definicji, na przykład Błękitna flaga. Druga kategoria to „Infrastruktura”, w skład której wchodzi informacje, czy na terenie kąpieliska znajduje się m.in. wyznaczona strefa do pływania, wyznaczona strefa na plaży do rekreacji i sportu, pomost, dostęp do punktu czerpania wody z odprowadzaniem ścieków, przystosowanie dla osób niepełnosprawnych, kosz na śmieci, toaleta, natrysk. Trzecia kategoria to „Bezpieczeństwo”, w skład której wchodzi informacje, czy na terenie kąpieliska znajduje się maszt z flagą WOPR, ratownik, wydzielone specjalne miejsce do kąpeli dla dzieci, zakaz wprowadzania zwierząt domowych, regulamin kąpieliska, tablica informacyjna (regulamin).

Nowy serwis kąpieliskowy został bardzo pozytywnie przyjęty przede wszystkim przez osoby planujące wyjazd w okresie letnim nad Morze Bałtyckie i miał bez wątpienia wpływ na rozwój turystyki

w miejscowościach, które posiadały kąpieliska, jak również przyczynił się do podniesienia bezpieczeństwa zdrowotnego osób kąpiących się, pływających lub uprawiających sport i rekreację.

#### 4. Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Narodowe Muzeum Morskie (NMM) w Gdańsku jest państwową instytucją kultury, działającą na podstawie Statutu nadanego przez jego organizatora - Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Do głównych zadań Narodowego Muzeum Morskiego należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego przez ukazywanie działalności społeczeństw na morzach i oceanach oraz wodach śródlądowych, ze szczególnym uwzględnieniem tradycji morskich Rzeczypospolitej Polskiej, polskiej techniki morskiej, a także krzewienie wartości artystycznych i estetycznych oraz ochrona kulturowego dziedzictwa morskiego. W 2015 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku realizowało dwie wystawy czasowe:

- **„Statki. Nasza pasja”**. Interaktywna wystawa od 20 czerwca 2015 r. do 30 czerwca 2017 r. w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku, zorganizowana przez Holding „Remontowa” S.A. Wystawa to kompendium wiedzy o największej grupie stoczniowej w Polsce zaprezentowane w innowacyjny i nowatorski sposób. Wykorzystanie nowoczesnych technik wizualizacji oraz symulacji komputerowych pozwala odbyć wirtualną podróż po terenie stoczni, zajrzeć do wnętrza statków oraz przeprowadzić wirtualną inspekcję tankowca.
- **„Matki i statki”**. Wystawa od 11 czerwca 2015 r. do 31 października 2015 r. zorganizowana przez Stowarzyszenie Matek Chrzestnych, we współpracy z NMM na Statku - muzeum „Soldek”, prezentująca materialne i niematerialne dziedzictwo kulturowe związane z obyczajem morskim, jakim jest ceremonia chrztu statku (okrętu). Wystawa przedstawiała sylwetki matek chrzestnych, które nadając imiona jednostkom na trwałe zapisały się w historii floty polskiej i nazewnictwa okrętowego. Opowiadała też o roli, jaką pełniły matki chrzestne przez cały czas morskiej służby ich „chrześniaków”.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku uczestniczyło w pracach Grupy Monitorującej Wspólne Dziedzictwo Kulturowe Krajów Nadbałtyckich (GM) oraz brało aktywny udział w pracach dwóch Grup Roboczych tego zespołu: Grupy ds. Nadmorskiego Dziedzictwa oraz Grupy ds. Archeologii Podwodnej. W spotkaniach członków Grupy Monitorującej często bierze udział dyrektor NMM.

NMM uczestniczy w projekcie pilotażowym „PRO-BSR” finansowanym przez Radę Państw Morza Bałtyckiego, który ma na celu stworzenie strategii dla przyszłych działań GM. Liderem przedsięwzięcia jest Muzeum Schloss Gottorf ze Schleswigu w Niemczech, a partnerami NMM w Gdańsku wraz z Muzeum Morskim w Kotce. Ostatnia narada w ramach tego projektu odbyła się w Tallinie w dniach 27 - 28 sierpnia 2015 r. Podsumowano na niej cały projekt i zdecydowano, że Grupa Monitorująca ubiegać się będzie o fundusze na realizację projektu z mechanizmu Seed Money Facility.

Głównym tematem spotkań roboczych Grupy Monitorującej w Sztokholmie 16 - 17 kwietnia 2015 r. oraz w dniach 23 - 24 października 2015 r. w Kilonii były przygotowania do organizacji VI Bałtyckiego Forum Dziedzictwa Kulturowego, które odbędzie się we wrześniu 2016 r. w Kilonii. Forum „Od okresu powojennego do postmodernizmu - XX-wieczne dziedzictwo architektoniczne” koncentrować się będzie na kwestiach związanych z planowaniem przestrzennym i zabytkami architektury.

W dniach 5 - 6 marca 2015 r. w Wilnie miała miejsce narada Grupy Roboczej ds. Nadmorskiego Dziedzictwa Kulturowego Państw Bałtyckich z udziałem przedstawiciela NMM. Gospodarzem spotkania był Krajowy Urząd Ochrony Zabytków w Finlandii. Tematem narady było opracowanie planu pracy Grupy w nadchodzących latach. Jednym z działań GR będzie zaangażowanie w projekt PRO BSR w zakresie ochrony nadmorskiego dziedzictwa Bałtyku. Drugim dużym projektem jest organizacja przez Grupę wystawy czasowej na norweskim statku „Gamle Oksoy”, będącym własnością pomysłodawcy projektu, tj. Muzeum Latarni Morskiej w Lindesness. Przedsięwzięcie ma być zorganizowane w 2016 r. Pracowano również nad dokumentami strategicznymi Grupy Monitorującej i tzw. „Morskim Planem Działania”

(Maritime Action Plan) - dokumentem, który ma być włączony do strategii Grupy Monitorującej w ramach realizowanego projektu pilotażowego „PRO BSR”.

NMM wraz z Narodowym Muzeum Morskim w Sztokholmie jest partnerem projektu „Evaluating the Universal Value of the Submerged Heritage of the Baltic Sea - USHer”, którego liderem jest Estońska Służba Konserwatorska. Projekt ma na celu opracowanie kryteriów wpisu morskich stanowisk archeologicznych Bałtyku na światową listę zabytków UNESCO. Działania projektowe są podzielone między partnerów na trzy główne tematy: opracowanie kryteriów kwalifikacji obiektów (Szwecja), plan działań (Polska), opracowanie aplikacji wdrożeniowej (Estonia). Ze strony polskiej poza przedstawicielem NMM w projekcie uczestniczy również specjalista w zakresie prawnych aspektów ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego, którego zadaniem jest doradztwo w zakresie uwarunkowań prawnych dotyczących oceny możliwości wprowadzenia wytypowanych bałtyckich stanowisk na światową listę dziedzictwa UNESCO oraz przygotowanie pisemnego sprawozdania do raportu końcowego (zadanie to zostało wykonane w grudniu 2015 r.).

W dniach 23 - 26 czerwca 2015 r. w Tallinie oraz w dniach 17-18 września 2015 r. w Sztokholmie odbyły się spotkania robocze projektu USHer oraz Grupy Roboczej ds. Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego (UCH). Na tych spotkaniach omawiano również sprawy dotyczące Projektu CODEUCH „Współpraca i Rozwój nowych metod konserwacji podwodnego dziedzictwa kulturowego”. Celem projektu jest zintensyfikowanie współpracy państw regionu Morza Bałtyckiego w celu zachowania podwodnego dziedzictwa kulturowego Bałtyku. Polska nie uczestniczy w projekcie, ale przedstawiciel NMM ma możliwość zgłaszania uwag do projektu podczas obrad Grupy Roboczej ds. Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego. Projekt obejmuje analizę systemów obowiązujących w państwach bałtyckich w zakresie ochrony zabytków podwodnych. Kładzie nacisk na przygotowanie transgranicznych projektów rozwojowych dotyczących morskiego planowania przestrzennego. Projekt ma również na celu znalezienie wspólnych rozwiązań w celu przedstawienia podwodnego dziedzictwa kulturowego szerszej grupie społeczeństwa.

W dniach 1 - 7 listopada 2015 r. w Chinach odbył się 17 Kongres Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeów Morskich (International Congress of Maritime Museums - ICMM), którego Narodowe Muzeum Morskie jest członkiem. Organizatorami były dwa chińskie muzea morskie. W Kongresie wzięło udział około 110 osób z 22 krajów i 6 kontynentów. W trakcie Kongresu zatyłowanego „Spotkanie Wschodu z Zachodem” odbyło się też walne zebranie Stowarzyszenia Muzeów Morskich, połączone z wyborami do jego władz. Przedstawiciel NMM jest członkiem zarządu tego stowarzyszenia.

W dniach 27 - 30 kwietnia 2015 r. w Paryżu odbyło się Spotkanie Państw Stron Konwencji UNESCO 2001 dotyczące ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego, w którym wziął udział pracownik NMM jako przedstawiciel obserwatora Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Na spotkaniu omówiono propozycje strategii implementacji Konwencji. Pomimo ciągle niewielkiej w stosunku do innych konwencji liczby krajów, które zdecydowały się na jej ratyfikację stwierdzono, że w ostatnich latach pojawiła się pewna tendencja wzrostowa. Około 66% krajów posługuje się ogólnym prawem dotyczącym ochrony dziedzictwa kulturowego, a tylko 16% dostosowało je specjalnie do potrzeb dziedzictwa podwodnego. Uzgodniono konieczność nawiązania współpracy z Interpolem w zakresie zapobiegania nielegalnemu handlowi zabytkami wydobywanymi z wody. Ustalono, że zostanie utworzona baza danych ekspertów reprezentujących wszystkie regiony świata i spełniających kryteria naukowe określone przez STAB (Scientific and Technical Advisory Body) oraz zatwierdzone przez Państwa Strony. Zintensyfikować również należy działania zapisane w Krajowym Programie Ochrony Zabytków ratyfikacja Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, które powinno być zakończone w 2016 roku. Jest to tym bardziej wskazane, że w tym samym czasie Konwencja powinna być ratyfikowana przez Niemcy, co powinno ułatwić współpracę m.in. w zakresie badań i ochrony wraków znajdujących się w polskich obszarach morskich. W spotkaniu uczestniczyli zarówno przedstawiciele Sekretariatu UNESCO, jak i archeolodzy, prawnicy oraz osoby związane z szeroko pojętym zarządzaniem podwodnym dziedzictwem kulturowym.

Poza wymienionymi działaniami NMM uczestniczyło w wielu seminariach, spotkaniach oraz warsztatach, w tym również o charakterze międzynarodowym związanych z realizacją polskiej polityki morskiej, a także realizowało kilka projektów europejskich, z których najważniejsze to:

- Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie - budowa infrastruktury kultury Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Projekt realizowany jest w ramach Programu „Konserwacja i rewitalizacja dziedzictwa kulturowego”, dzięki wsparciu udzielonemu z funduszy norweskich i funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych. Celem ogólnym projektu jest zmniejszanie różnic ekonomicznych i społecznych poprzez ochronę, zachowanie i udostępnianie morskiego dziedzictwa kulturowego dla przyszłych pokoleń. Realizacja celu możliwa będzie dzięki przeprowadzeniu szeregu działań stanowiących przedmiot Projektu, tj. prace budowlane związane z budową nowego obiektu, prace konserwatorskie zabytków, które następnie zostaną zaprezentowane w Centrum Konserwacji Wraków Statków (m.in. historyczne jachty „Dal”, „Opty” i „Kumka IV”), działania promocyjno - informacyjne. Ponadto w ramach projektu będą zrealizowane działania związane z rozwojem zasobów cyfrowych, w tym cyfrowa dokumentacja techniczna historycznych jachtów, aplikacja obejmująca wykorzystanie technologii „rozszerzonej rzeczywistości” oraz Wirtualna Instytucja Kultury.

- Atlas Dziedzictwa Morskiego został uznany za projekt flagowy w Obszarze Tematycznym Kultura w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Głównym celem projektu jest zdefiniowanie elementów, które składają się na dziedzictwo morskie, a także zebranie, udokumentowanie i udostępnienie szerokiej publiczności informacji na ten temat w formie online. W dniach 25 - 28 stycznia 2015 r. w Rostoku (Niemcy) odbyło się spotkanie w sprawie opracowania wniosku o dalsze finansowanie projektu. Nowy projekt pod nazwą BLUE HERITAGE został przygotowany i złożony do Programu Morza Bałtyckiego w priorytecie 2.4 Resource-efficient blue growth. Koncepcja projektu zakłada wykorzystanie informacji o dziedzictwie morskim w rejonie Morza Bałtyckiego zawartych w Atlasie Dziedzictwa Morskiego i dostępnych online, do tworzenia atrakcyjnych i nowoczesnych produktów turystycznych przez operatorów działających w branży turystycznej.

### **XIII. Działalność urzędów morskich w 2015 r.**

#### **1. Urząd Morski w Gdyni.**

##### **1.1. Realizowane projekty i inwestycje.**

##### **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap II przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie**

Projekt realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko posiada wszystkie wymagane prawem pozwolenia. W 2015 r. większość zadań w projekcie została zakończona i odebrana. Do realizacji w roku 2016 pozostała część odcinka XII nabrzeża rzeki Motławy oraz nadzór nad tą częścią robót budowlanych. Podpisano Aneks nr 2 oraz Aneks nr 3 do Umowy o dofinansowanie. Na wykonane prace wydatkowano 10 566,77 tys. zł.

##### **Zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni**

Projekt został zrealizowany, a zadania wykonano zgodnie z harmonogramem. Na wykonane prace wydatkowano kwotę 15 610, 94 tys. zł.

##### **Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym - prace przygotowawcze**

Zadanie zostało zrealizowane. Przedmiotem projektu było przygotowanie dokumentacji, w oparciu o którą wykonana zostanie robota budowlana polegająca na modernizacji układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Plan

- 1 051,5 tys. zł. Wykonanie - 1 050,9 tys. zł. Przygotowana została następująca dokumentacja: koncepcja dotycząca projektu, projekt budowlany dotyczący falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku, dodatkowa analiza falowania, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz studium wykonalności.

#### **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap III – prace przygotowawcze.**

Zadanie zostało zrealizowane. Przedmiotem projektu było przygotowanie dokumentacji, w oparciu o którą wykonana zostanie robota budowlana polegająca na modernizacji wejścia do Portu Wewnętrznego w Gdańsku w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020. Plan - 205,7 tys. zł. Wykonanie - 205,7 tys. zł. Przygotowano inwentaryzację nabrzeży Martwej Wisły w Gdańsku wraz z koncepcją i projektem przebudowy nabrzeży i toru wodnego, projekty wykonawcze przebudowy nabrzeży i toru wodnego na Martwej Wiśle w Gdańsku, aktualizację dokumentacji projektowej przebudowy Nabrzeża Flisaków i Nabrzeża Retmanów przy Martwej Wiśle w Gdańsku, studium doboru konstrukcji Nabrzeża Szyprów, projekty budowlane dotyczące Nabrzeża nr XVIII rzeki Motławy, projekt budowlany na przebudowę Nabrzeża Szyprów przy Martwej Wiśle w Gdańsku, studium wykonalności oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

#### **Modernizacja toru wodnego do portu północnego - prace przygotowawcze**

Zadanie zostało zrealizowane zgodnie z planem. Przedmiotem projektu było przygotowanie dokumentacji, w oparciu o którą wykonana zostanie modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020. Przygotowano projekt toru podejściowego do Portu Północnego wraz z analizami, ocenę możliwości użycia urobku z robót czerpalnych, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, projekt budowlany dotyczący oznakowania nawigacyjnego toru podejściowego w Porcie Północnym w Gdańsku oraz studium wykonalności.

#### **Projekt planu zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1: 200 000**

W dniu 20 maja 2015 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni zawarł umowę partnerską z Dyrektorami Urzędów Morskich w Słupsku i Szczecinie na rzecz realizacji projektu pn. „Projekt planu zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000” w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego. W dniu 9 listopada 2015 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni podpisał porozumienie o dofinansowanie projektu. W ramach projektu opracowany zostanie projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, który obejmie morze terytorialne oraz wyłączną strefę ekonomiczną, a także morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej.

#### **Tor wodny na Wiśle Śmiałej**

W 2015 r. wykonano roboty rozbiórkowe i przygotowawcze, wycinkę drzew i krzewów oraz elementy konstrukcji grobli.

#### **Przebudowa nabrzeży Basenu Oddziału Technicznego w Elblągu**

Zadanie rozpoczęte w 2015 r. polega na przebudowie nabrzeży stanowiących obudowę basenu Oddziału Technicznego w Elblągu wraz z przyległym placem postojowo-przeładunkowym. Zadanie obejmuje likwidację slipu i w jego miejscu wykonanie jednolitej konstrukcji nabrzeża (odcinek dł. 3,9 m). Ponadto odtworzenie skap oraz koron wału przeciwpowodziowego, uzupełnienie elementów wyposażenia nabrzeża oraz podczerpanie dna i likwidacja przegłębień w basenie do wymaganej głębokości technicznej. W dniu 28 października 2015 r. podpisana została umowa na wykonanie robót budowlanych na kwotę 1 258 678,55 zł. W 2015 r. wydatkowano kwotę 833 000,00 zł na zakup materiałów budowlanych i roboty rozbiórkowe oraz rozpoczęto roboty na nabrzeżu wysokim z placem.



## **1.2. Działania związane z ochroną podwodną dziedzictwa kulturowego.**

Zadania administracji morskiej w zakresie ochrony i opieki nad podwodnym dziedzictwem kulturowym (podwodnym dziedzictwem archeologicznym) wynikają z przepisów art. 42 ust. 2 pkt. 32 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934, z późn. zm.) oraz art. 4 i art. 36 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446, z późn. zm.). Na podstawie tych przepisów Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydaje pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych na obszarach morskich oraz pozwolenia na poszukiwanie zabytków w uzgodnieniu z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. W 2015 r. wydano 4 decyzje zezwalające na prowadzenie badań archeologicznych oraz 1 decyzję zezwalającą na poszukiwanie zabytków na polskich obszarach morskich.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał pięć decyzji na przeszukiwanie wraków statków i pozostałości wraków statków. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydaje takie pozwolenia po uzgodnieniu złożonego wniosku z Komendantem Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz zaopiniowaniu wniosku przez Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w maju 2015 r. zawiadomił Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, że w trakcie pomiarów hydrograficznych wykonywanych przez Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego MW na północny wschód od Łeby na głębokości około 18 - 25 m zostały zlokalizowane dwa nieznane wraki jednostek pływających, co do których istnieje przypuszczenie, iż mogą one być zabytkami. We wrześniu 2015 r. zawiadomiono Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o zlokalizowaniu na akwenie Zatoki Puckiej w rejonie podejścia do morskiej przystani w Kuźnicy obiektów podwodnych, co do których istnieje przypuszczenie, iż mogą być zabytkami.

W październiku 2015 r. w Zatoce Puckiej na akwenie Mielizny Burzyńskiej na zachód od Portu Jastarnia w odległości około 900 m od linii brzegowej, na głębokości około 1.3 m zostały zlokalizowane i częściowo wydobyte przez pletwonurka amatora pozostałości wraka polskiego wodnosamolotu zniszczonego we wrześniu 1939 r. (prawdopodobnie typu Lublin R.VIII. hydro). W związku z nieprawidłowymi działaniami pletwonurka amatora podjęte zostały działania administracyjne wspólnie z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków (PWKZ) zmierzające do wyjaśnienia okoliczności zdarzenia oraz skutecznego zabezpieczenia cennego zabytku. W dniu 21 listopada 2015 r. wydano pozwolenie na prowadzenie badań archeologicznych pozostałości wodnosamolotu dla Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Po przeprowadzeniu badań archeologicznych i uzyskaniu zgody PWKZ planowane jest wydobycie w trybie prac podwodnych pozostałości wraka wodnosamolotu oraz poddanie ich konserwacji przez Muzeum przy wsparciu miasta Pucka.

W 2015 r. Urząd Morski w Gdyni przeprowadził inspekcję archeologiczną w związku z informacją o wydobyciu fragmentów wraka zabytkowego polskiego wodnosamolotu (hydroplanu) na akwenie Zatoki Puckiej - Mielizna Bórzyńska.

## **2. Urząd Morski w Słupsku.**

### **2.1. Realizowane projekty i inwestycje.**

#### **Ochrona brzegów morskich na wysokości Łeby, Rowów i Ustki**

Urząd Morski w Słupsku realizował projekt pn. „Ochrona brzegów morskich na wysokości Łeby, Rowów i Ustki” obejmujący zadania inwestycyjne w zakresie zabezpieczenia brzegu morskiego na wysokości tych trzech miejscowości wypoczynkowych. Bezpośrednim celem projektu jest zwiększenie ilości terenów przywróconych do właściwego stanu, dzięki zahamowaniu postępu erozji na tych odcinkach brzegu oraz w strefie podbrzeża. W dniu 22 grudnia 2015 r. Urząd Morski w Słupsku wystąpił z wnioskiem o uruchomienie środków z rezerwy celowej budżetu państwa na rok 2016 na wydatki związane z zakończeniem projektu w wysokości 40 184 336,31 zł z powodu braku ich kwalifikowania w ramach

POIiŚ 2007-2013. Uruchomienie środków rezerwy celowej umożliwi zakończenie robót budowlanych oraz rozliczenie rzeczowe i finansowe projektu.

#### **Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo**

W 2015 r. zostały zakończone wszystkie prace budowlane w ramach podstawowego kontraktu na roboty budowlane na łączną kwotę 106 263,5 tys. zł. Wyłoniono wykonawcę prac refulacyjnych, z którym Urząd podpisał kontrakt w dniu 8 kwietnia 2015 r. Prace czepalne w ramach podpisanego kontraktu zostały wykonane w pełnej wysokości za 338 052,00 zł. Zakończył się okres kwalifikowania wydatków projektu.

#### **Ochrona brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Wicko Morskie**

W 2015 r. zgodnie z terminem zakończono roboty budowlane. Ochroną objęte zostały 4 odcinki konstrukcji ochronnych brzegu morskiego o łącznej długości 4,5 km, na których zbudowane zostały opaski brzegowe o konstrukcji ziemnego wału przeciwszstormowego wraz z obrzutem kamiennym po stronie od morskiej i z drogą inspekcyjną na szczycie. Pracami remontowymi objęto także 18 dróg dojazdowych (ok. 5 km). Wykonano również 16 zjazdów technicznych. W 2015 r. wydatkowano środki na roboty budowlane oraz z tytułu pełnienia nadzoru inwestorskiego.

#### **Ochrona brzegów morskich Pobrzeża Koszalińskiego**

W 2015 r. ramach robót budowlanych wykonano budowę zespołu ostróg brzegowych w miejscowości Sianożęty, Dźwirzynie i Jarosławcu, budowę opaski brzegowej w Chłopach, budowę opaski brzegowej na wysokości przetoki jeziora Jamno w Unieściu wraz z budową ażurowego falochronu osłonowego oraz budowę falochronów brzegowych w Jarosławcu wraz z drenażem klifu. W dniu 22 grudnia 2015 r. Urząd Morski w Słupsku wystąpił z wnioskiem o uruchomienie środków z rezerwy celowej budżetu państwa na rok 2016 w wysokości 1 589 496,00 zł w związku ze zwiększeniem wartości kontraktu.

#### **Przebudowa Nabrzeża Gdyńskiego w porcie Łeba**

W dniu 29 maja 2015 r. Urząd Morski w Słupsku podpisał kontrakt na realizację prac budowlanych na wartość kosztorysową 411 447,72 zł z możliwością udzielenia zamówienia uzupełniającego do 20 % wartości robót podstawowych. Wykonawca wykonał pełen zakres rzeczowy w ramach umowy podstawowej i umowy na roboty dodatkowe. Na wydatki inwestycyjne do dnia 31 grudnia 2015 r. poniesiona została kwota 473 522,72 zł, wydatkowana za opracowanie aktualizacji mapy do celów projektowych oraz roboty budowlane w ramach umowy podstawowej i dodatkowej. Zadanie inwestycyjne w 2015 r. wykonano w pełnym zakresie.

#### **Odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu km 330,4-333,4**

Do końca 2015 r. zrealizowano prace saperskie, na które wydatkowano 640,0 tys. zł.

#### **Program ochrony brzegów morskich**

W 2015 r. Urząd Morski w Słupsku w ramach programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich zrealizował zadania: sztuczne zasilanie - Ustronie Morskie, przebudowa opaski brzegowej (Ustronie Morskie km 319,814-320,184) oraz przebudowa opaski brzegowej (Ustronie Morskie km 320,184-320,414). Do dnia 31 grudnia 2015 r. wydatkowano 5 622 821,80 zł na sztuczne zasilanie, realizując tym samym pełen zakres prac refulacyjnych.

W 2015 r. Urząd zrealizował również dwa zadania inwestycyjne - przebudowa opaski brzegowej (Ustronie Morskie km 320,184-320,414) o wartości kosztorysowej 3 300,0 tys. zł., przebudowa opaski brzegowej (Ustronie Morskie km 319,814-320,184) o szacunkowym łącznym koszcie inwestycji 5 250,0 tys. zł. Podpisano kontrakt na realizację robót budowlanych na łączną wartość kosztorysową 6.584.805,38 zł. Do końca 2015 r. Urząd wypłacił zobowiązania wobec Wykonawcy na kwotę 6 055 356,47 zł. za wykonane roboty budowlane, roboty dodatkowe w zakresie rozbiórki kamienia naturalnego i narzut

zabezpieczający odcinek 162 mb do czasu realizacji odcinka w 2016 r. oraz jednorazową zapłatę za usługę sprawowania nadzoru autorskiego. Prace budowlane prowadzone na opasce brzegowej na km 320,814-320,414 wykonano w pełnym zakresie. Zadanie inwestycyjne zakończone.

## 2.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

W obszarach administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku wg danych na koniec 2015 r. znajduje się 8 obiektów objętych ewidencją podwodnych stanowisk archeologicznych ujętych poniżej.

<b>Ewidencja Podwodnych Stanowisk Archeologicznych znajdujących się w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku</b> (morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna - EEZ, znajdujące się pomiędzy południkiem przebiegającym przez punkt 015*23'24" E oraz południkiem przebiegającym przez punkt 017*40'30" E)					
Lp.	Nazwa wraku [Nr EPSA]	Współrzędne geograficzne		Głębokość [m]	
		szerokość geograficzna	długość geograficzna	nad wrakiem	przy dnie
Wraki wg ewidencji podwodnych stanowisk archeologicznych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku oraz Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku					
1.	"Tzehoe, cementowiec" [E07.1]	54*54,375' N	017*31,251' E		
2.	"Margarete" [E18.1]	54*48,263' N	017*39,475' E		
3.	"Beng Sture" [B.98.1]	55*2,41' N	017*39,38' E		
4.	"wycięty" [E05.1]	54*57,33' N	017*9,04' E		
5.	"samolot" [E.14.1]	54*53,9' N	016*49,8' E		14
6.	"pozostałości lasu" [E34.1]	54*40,13' N	017*3,25' E		23
7.	"żaglowiec parowy" [D69.1]	54*23,573' N	05*52' E		30
8.	"wrak statku" [B.96.1]	55*0,883' N	017*18,295' E	28	33

Na ww. obiektach zabrania się penetracji wnętrza wymienionych obiektów, naruszania ich struktury oraz wydobywania zalegających na nich oraz w ich otoczeniu elementów. W roku 2015 nie odnotowano przypadków łamania zakazu.

Obiektem podwodnym spoza listy, na którym wprowadzono zakaz nurkowania jest wrak statku „General von Steuben” - mogiła wojenna. W marcu 2015 r. decyzją Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku odmówiono wnioskodawcy z Wielkiej Brytanii wydania pozwolenia na planowane nurkowanie, po uzyskaniu decyzji odmownej Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że we wnętrzu wraku znajdują się przedmioty zabytkowe oraz dokumentacja o wysokiej wartości historycznej.

Wykonywano loty nad polskimi obszarami morskimi (samoloty Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Straży Granicznej), podczas których sprawdzano, czy nie odbywały się nurkowania w miejscach, na których obowiązują ww. zakazy. W roku 2015 nie było doniesień o takich zdarzeniach. Nie zgłaszano również nowych odkrytych wraków i obiektów podwodnych o możliwej wartości historycznej lub archeologicznej.

W 2015 r. na obszarach morskich będących we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku nie były wydawane pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych w trybie art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446 z późn. zm.). Nie były również wydawane pozwolenia na poszukiwanie ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych, w tym zabytków archeologicznych, przy użyciu wszelkiego rodzaju urządzeń elektronicznych i technicznych oraz sprzętu do nurkowania.

### **3. Urząd Morski w Szczecinie.**

#### **3.1. Realizowane projekty i inwestycje.**

##### **Przebudowa wejścia do portu w Mrzeżynie**

Projekt zakończony. Całość zrealizowano z wykorzystaniem środków Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY 2007-2013). Koszt projektu zamknął się w kwocie 17.294.098,00 zł, w tym współfinansowanie ze środków unijnych w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego wyniosło 12.970.573,50 zł. W wyniku realizacji projektu przebudowano Nabrzeże Odpraw Granicznych o łącznej długości 71,0 mb oraz szerokości około 6,5 m. Wykonano również nawierzchnię betonową o szerokości 3,8 – 4,2 m oraz grubości 15 cm.

##### **Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia**

Projekt zakończony. Inwestycja realizowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Wydatki poniesione na realizację inwestycji na dzień 31 grudnia 2015 r. wyniosły 83.594.630,44 zł. W 2015 r. realizowano działania promujące projekt (plenerowa konferencja prasowa, emisja programu telewizyjnego na antenie TVP, artykuły prasowe) oraz w ramach wydatków inwestycyjnych dokonano płatności za prace budowlane.

##### **Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie - oznakowanie nawigacyjne**

Projekt zakończony. Inwestycję zrealizowano z dofinansowaniem ze środków unijnych (85% środków UE, 15% środków krajowych). Przedsięwzięcie objęło modernizację pływającego oznakowania nawigacyjnego oraz wykonanie systemu monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych na torze wodnym Świnoujście - Szczecin. W ramach projektu w 2015 r. wydatkowano kwotę 34.441.813,49 zł brutto.

##### **Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości - 12,5 m**

W 2015 r. zrealizowano projekt w całości. Wykonano opracowania główne, tj. Studium wykonalności, Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i obszary Natura 2000 oraz opracowania pomocnicze dla tej inwestycji. W 2015 r. wydatkowano środki finansowe pochodzące z rezerwy celowej w wysokości 1.476.680,00 zł (budżet UE 1 142.264,00 zł, budżet państwa 334.416,00 zł). Koszt całkowity projektu wyniósł 1 726.839,99 zł brutto (środki budżetu europejskiego 1.354.899,99 zł, środki budżetu państwa 371.940,00 zł).

##### **Podłączenie obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie do kolektora ściekowego w ul. Światowida**

Zadanie polegało m.in. na likwidacji istniejących trzech zbiorników bezodpływowych na ścieki sanitarne oraz wykonaniu sieci kanalizacyjnej odprowadzającej ścieki z Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie do miejskiego kolektora w ul. Światowida. Inwestycja została zakończona i rozliczona we wrześniu 2015 r. Koszt inwestycji wyniósł 686 000 zł. Inwestycja dofinansowana została ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

##### **Przebudowa toru podejściowego północnego do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin”**

W roku 2015 uzyskano projekt budowlany i wykonawczy oraz prawomocne pozwolenie na budowę. Realizację przebudowy toru podejściowego przewidziano na rok 2016 pod warunkiem otrzymania środków inwestycyjnych z budżetu.

##### **Modernizacja i budowa umocnień brzegowych zachodniego wybrzeża**

Zakończono przedsięwzięcie polegające na realizacji 5 zadań inwestycyjnych składających się na spójny projekt ochrony wybrzeża na obszarze morskiej strefy brzegowej zachodniego wybrzeża Bałtyku. Działania podejmowane w ramach projektu związane były z zabezpieczeniem wybrzeża i przyczyniły się

bezpośrednio do jego ochrony. W wyniku realizacji projektu wybudowano lub zmodernizowano zabezpieczenia wybrzeża w formie opasek i ostróg brzegowych na łącznej długości 2730 m linii brzegowej. Projekt został zakończony z dniem 31 stycznia 2015 r.

#### **Projekty planów ochrony 5 ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich w województwie zachodniopomorskim**

Zakończono realizację projektu, którego koszt wyniósł 1.658.800,00 zł, w tym wydatki kwalifikowane 1.409.980 zł. Projekt obejmował zadania mające na celu stworzenie narzędzi umożliwiających skuteczną ochronę pięciu ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich, poprzez opracowanie dla nich dokumentacji i projektów planów ochrony. Projekt obejmował wykorzystanie już istniejących danych przyrodniczych na temat tych obszarów oraz pozyskanie nowych danych, będących wynikiem przeprowadzonych prac terenowych. Poprzez dokonanie inwentaryzacji przyrodniczej obszarów, określenie tendencji zmian, określenie istniejących i potencjalnych zagrożeń zewnętrznych i wewnętrznych, a także poprzez wskazanie działań ochronnych zostaną zachowane zasoby przyrodnicze - siedliska przyrodnicze oraz siedliska i populacje gatunków roślin i zwierząt, będących głównymi przedmiotami ochrony na tych obszarach. Z uwagi na fakt, że przedmiotowe ostoje Natura 2000 wyznaczone są nie tylko na obszarach morskich, ale także na lądzie, za konieczne uznano dokonanie inwentaryzacji przyrodniczej również tych terenów, bowiem prowadzone na nich działania oddziałują na ekosystem wodny.

#### **Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m**

Opracowano i skierowano do MliR fiskę projektową dla przedsięwzięcia przewidzianego do realizacji ze środków POIiŚ 2014-2020.

#### **Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających**

Opracowano i skierowano do MliR fiskę projektową dla przedsięwzięcia przewidzianego do realizacji ze środków POIiŚ 2014-2020.

#### **Baltic SCOPE**

Rozpoczęto realizację projektu „Baltic SCOPE - Towards coherence and cross-border solutions in Baltic Maritime Spatial Plans”, który jest realizowany w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego. Czas trwania projektu określono na lata 2015-2017. Projekt jest poświęcony wypracowaniu procedur uzgodnień transgranicznych dla planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Działania objęte projektem stanowią realizację jednego z celów Zintegrowanej Polityki Morskiej UE. Zgodnie z dyrektywą wszystkie kraje nadbałtyckie mają objąć planami zagospodarowania przestrzennego obszary Bałtyku do roku 2021, w związku z czym wypracowanie zasad sporządzania i uzgadniania tych planów w kontekście transgranicznym jest bardzo istotne. Biorąc pod uwagę specyfikę lokalną i różnice prawne, występujące w każdym z krajów, projekt podzielono na dwie części (studia przypadków). Pierwszy dotyczy obszaru południowo-zachodniego Bałtyku, gdzie partnerami są Polska, Szwecja i Niemcy, a drugi Bałtyku centralnego z partnerami ze Szwecji, Estonii i Łotwy. Uzgodnienia obejmą żeglugę, rybołówstwo, infrastrukturę i energetykę oraz oddziaływanie na środowisko morskie. Partnerem wiodącym projektu jest Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej (Swedish Agency for Marine and Water Management). Partnerami projektu są przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne na obszarach morskich z krajów nadbałtyckich: Polski, Niemiec, Danii, Łotwy, Estonii i Finlandii oraz organizacji: VASAB, HELCOM, SYKE i Nordregio. Urząd Morski w Szczecinie reprezentuje w projekcie stronę polską.

#### **Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża**

Zlecono wykonanie studium wykonalności dla projektu zaplanowanego do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020.

## **Program wieloletni na lata 2004 - 2023 pn. „Program ochrony brzegów morskich”**

W 2015 r. wykonano sztuczne zasilanie brzegu w Międzywodziu (km 391.80.-392.80) w ilości 114 tys. m<sup>3</sup> oraz monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (zmian morfologicznych brzegu) - skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Szczecinie.

## **Program wieloletni pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017 - 2028”**

Urząd Morski w Szczecinie wykonał inwentaryzację przyrodniczą dla potrzeb prognozy oddziaływania na środowisko, w ramach planowanego do przeprowadzenia postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla tego dokumentu. Wykonana inwentaryzacja jest dokumentem syntetyzującym wiedzę o bioróżnorodności badanego obszaru. Dokument prezentuje opis elementów przyrody ożywionej - siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin oraz zwierząt, jak i wybranych elementów przyrody nieożywionej w aspekcie potencjalnych i oczekiwanych zmian warunkowanych realizacją planowanych działań inwestycyjnych. W 2015 r. Urząd Morski w Szczecinie zlecił wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko w ramach prowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Termin zakończenia prac przewidziany został na I kwartał 2016.

### **3.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.**

W 2015 r. w ramach działań związanych z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego współpracowano z Zachodniopomorskim Stowarzyszeniem „Dziedzictwo Morza” w celu przeprowadzenia inwentaryzacji archeologicznej, udokumentowania i oceny pozostałości kulturowych oraz wykonania dokumentacji archeologiczno - konserwatorskiej obiektów podwodnych oraz wydano stowarzyszeniu pozwolenie na wydobycie kotwicy z wraku drewnianego żaglowca znajdującego się na polskich obszarach morskich (obszar Falochronu Zachodniego Portu w Świnoujściu). Wydano zgodę na potrzeby Uniwersytetu Szczecińskiego na prowadzenie badań etnoarcheologicznych wraku łodzi rybackiej, zalegającej na obszarach morskich wód wewnętrznych. Podjęto współpracę z Muzeum Narodowym w sprawie dalszego postępowania z obiektami odnalezionymi w morzu, mogącymi mieć charakter zabytkowy. Obiekty odkryte podczas prac na polskich obszarach morskich należących do właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie wydobyto, przetransportowano i doraźnie zabezpieczono (zatopiono) w Basenach Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie oraz w Świnoujściu.

## **XIV. Zarządzanie morskie.**

### **1. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.**

W 2015 r. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP odbył trzy posiedzenia. Podczas XXIV posiedzenia, które odbyło się w dniu 14 kwietnia 2015 r. omawiano m.in. działania realizowane przez administrację morską na rzecz ochrony brzegów morskich oraz stan przygotowań do obchodów VIII Forum Bałtyckiego planowanych we wrześniu w Gdańsku i Malborku. Przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych omówił priorytety oraz postęp prac w zakresie przygotowań do przewodnictwa Polski w Radzie Państw Morza Bałtyckiego. Szczegółowo omówiony został kontekst polityczny oraz wyzwania, jakie stoją przed polską prezydencją w RPMB. Obecni na posiedzeniu wysłuchali również informacji przedstawiciela Straży Granicznej na temat funkcjonowania Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru (ZSRN) polskich obszarów morskich.

Najważniejsze wydarzenia związane z realizacją polityki morskiej państwa były przedmiotem rozmów na XXV posiedzeniu Zespołu, które odbyło się 28 lipca 2015 r. Spotkanie w dużej mierze zostało poświęcone pracom legislacyjnym prowadzonym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w obszarze gospodarki morskiej. Podczas posiedzenia omówiono również udział delegacji MIIIR w 28. sesji

Zgromadzenia Międzyrządowej Komisji Oceanograficznej UNESCO, podczas której Polska została wybrana do Rady Wykonawczej tej organizacji, a także przebieg III Światowego Szczytu Oceanicznego, którego gospodarzem był rząd Portugalii. Posiedzenie było poświęcone również kwestiom ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego Bałtyku. Omówiono działania podejmowane przez Polskę w dziedzinie ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego, realizowane projekty międzynarodowe oraz formy ochrony zabytków archeologii podwodnej w Polsce.

Krajowe Inteligentne Specjalizacje (KIS) oraz uwzględnienie sektora gospodarki morskiej w KIS były przedmiotem rozmów na XXVI posiedzeniu Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, które odbyło się 30 września 2015 r. W spotkaniu oprócz przedstawicieli resortów wzięli udział przedstawiciele urzędów marszałkowskich województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego, przedstawiciele świata nauki i biznesu morskiego. W trakcie spotkania omawiano możliwości utworzenia nowej krajowej inteligentnej specjalizacji związanej z sektorem gospodarki morskiej. Podkreślano specyfikę sektora gospodarki morskiej, jej horyzontalny i interdyscyplinarny charakter, a także ogromny potencjał innowacyjny. Zgodnie z polityką morską państwa potencjał gospodarki morskiej powinien być w większym stopniu wykorzystany i jej udział w gospodarce narodowej powinien się zwiększyć.

Podczas spotkania ustalono, że ze względu na fakt, iż dotychczasowy katalog krajowych inteligentnych specjalizacji nie odzwierciedla w pełni potrzeb gospodarki morskiej, istnieje potrzeba utworzenia odrębnej inteligentnej specjalizacji dla sektora morskiego. Uzgodniono, że dalsze prace w sprawie nowej KIS będą prowadzone na poziomie grup roboczych.

## **2. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego.**

W 2015 r. odbyło się 11 posiedzeń Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, podczas których kontynuowano prace nad projektem nowego Kodeksu morskiego. W styczniu 2015 r. przedstawiciele Komisji wzięli udział w posiedzeniu Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Cywilnego w Ministerstwie Sprawiedliwości, podczas którego omówiono m.in. kwestie hipoteki morskiej oraz ubezpieczeń morskich. Wskazano na zasadność pozostawienia regulacji w tym zakresie w Kodeksie morskim. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Cywilnego podzieliła ponadto stanowisko Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, że przewidziane w Kodeksie morskim wymogi posiadania zabezpieczenia finansowego nie stanowią ubezpieczenia obowiązkowego w rozumieniu ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Oprócz prac nad nowym Kodeksem morskim Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego zajmowała się również innymi kwestiami przedstawionymi do zaopiniowania przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, w tym m.in. projektem nowelizacji ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz innych ustaw, a także kwestią ratyfikacji Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego.

## **3. Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.**

Dialog społeczny na forum Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego prowadzony jest od 2002 r. Zgodnie z zasadą prowadzenia trójstronnego dialogu społecznego w posiedzeniach Zespołu bierze udział strona pracowników, strona pracodawców oraz strona rządu. Strona pracowników reprezentowana jest przez przedstawicieli: Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy. Stronę pracodawców w Zespole reprezentują przedstawiciele wyznaczeni przez Związek Armatorów Polskich. Stronę rządową reprezentują przedstawiciele ministrów właściwych do spraw: gospodarki morskiej, finansów publicznych, pracy oraz zabezpieczenia społecznego, rybołówstwa, Skarbu Państwa.

W 2015 r. odbyły się trzy posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, na których omawiane były m.in. następujące tematy: kwestie ustawy o pracy na morzu, stan prac nad umowami bilateralnymi dotyczącymi unikania podwójnego opodatkowania, przestrzeganie przez Polskę

konwencji MOP dotyczących prawa zrzeszania się, układów zbiorowych pracy, prawa do strajku, zmiany legislacyjne w ustawach o funduszu ubezpieczeń społecznych i emeryturach pomostowych dla marynarzy.



## Zakończenie

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2015 r.” jest dokumentem dotyczącym szczególnego roku dla polskiej gospodarki morskiej. W listopadzie 2015 r. podniesiona została pozycja gospodarki morskiej na szczeblu władzy wykonawczej. Utworzone zostało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, którego działania dedykowane są sprawom morskim oraz rozwojowi żeglugi śródlądowej. Utworzenie ministerstwa pozwoliło na wyraźne zwiększenie tempa procedowania najbardziej pilnych kwestii dotyczących gospodarki morskiej, w tym interwencji w obszarach wymagających działań naprawczych oraz działań umożliwiających pełne wykorzystanie potencjału polskiej gospodarki morskiej.

Ostatni kwartał 2015 r. charakteryzował się wzmożonymi pracami rządowymi związanymi z przygotowaniem projektu ustawy poświęconej odbudowie polskiego przemysłu stoczniowego i przemysłów towarzyszących. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przygotowało projekt ustawy dotyczącej wsparcia produkcji stoczniowej, w którym znalazły się rozwiązania dotyczące sfery podatkowej, specjalnych stref ekonomicznych oraz dostępu do środków finansowych pochodzących z UE, z których będą mogły skorzystać podmioty związane z produkcją stoczniową. W 2016 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przeprowadzi wszystkie konsultacje i uzgodnienia związane z procesem legislacyjnym tak, żeby ustawa zaczęła obowiązywać od 2017 roku.

W 2015 r. resort gospodarki morskiej rozpoczął także prace przygotowawcze związane z realizacją drugiego najpilniejszego zadania nowopowstałego ministerstwa gospodarki morskiej, czyli budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Budowa drogi wodnej pomiędzy Zalewem Wiślanym i Zatoką Gdańską ma strategiczne znaczenie dla polskiego bezpieczeństwa narodowego, jak również dla rozwoju gospodarczego Północno-Wschodniej części Polski, dlatego też Rząd RP wykazuje ogromną determinację w dążeniu do realizacji tej inwestycji. W 2015 r. trwały prace nad przygotowaniem koncepcji oraz dokumentacji finansowej tej inwestycji, która będzie realizowana w całości z pieniędzy budżetu państwa.

W marcu Rada Ministrów przyjęła dokument pt.: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”, który wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju polityki morskiej państwa w najbliższej dekadzie z uwzględnieniem uwarunkowań europejskich i międzynarodowych. Realizacja polityki morskiej będzie monitorowana zgodnie z przyjętymi w dokumencie wskaźnikami.

W 2015 r. zarządy portów morskich oraz terminale przeładunkowe kontynuowały działalność inwestycyjną zwiększającą ich konkurencyjność na europejskim rynku portowym. Trwały prace budowlane związane z największą inwestycją w infrastrukturę portową w polskich portach morskich, czyli budową drugiego terminala kontenerowego DCT Gdańsk S.A. przeznaczonego do obsługi największych statków kontenerowych na świecie. Nowe nabrzeże o długości 650 m zwiększy zdolność przeładunkową terminala dwukrotnie - z 1,5 mln TEU do 3 mln TEU rocznie w pierwszej fazie rozbudowy.

Wg danych GUS obroty ładunkowe w 2015 r. w portach morskich wyniosły 69,7 mln ton, tj. o 1,4% więcej niż w 2014 r. Przeładunki w 2015 r. w porcie w Gdańsku wyniosły ponad 31 mln ton. W Gdańsku przeładowywanych jest obecnie ponad 45% towarów transportowanych do Polski drogą morską, co umacnia pozycję portu w regionie Morza Bałtyckiego. Zarząd Morskiego Portu w Gdańsku odnotował ponad trzykrotny wzrost wydatków inwestycyjnych na łączną kwotę blisko 100 mln zł w stosunku do roku 2014.

Wg GUS przeładunki w porcie w Gdyni wyniosły ponad 15 mln ton, czyli mniej niż w roku 2014. Rok 2015 nie był tak dobry dla rynku kontenerowego, jak lata wcześniejsze - w Gdyni spadek przeładunków dotknął zarówno Bałtycki Terminal Kontenerowy, jak i Gdyński Terminal Kontenerowy. Zarząd Morskiego Portu w Gdyni zgodnie ze strategią rozwoju portu rozbudowywał możliwości przeładunkowe w zakresie ładunków ro-ro, które mają kluczowe znaczenie dla gdyńskiego portu. Realizowane inwestycje w zakresie powiększenia terenów składowych oraz powierzchni magazynowych zwiększyły potencjał przeładunkowy portu.

Wg GUS przeładunki w 2015 roku w zespole portów Szczecin-Świnoujście wyniosły ponad 20 mln ton, czyli nieco mniej niż w 2014 roku. Z wyjątkiem przeładunków węgla, gdzie zanotowano spadek, wzrosty odnotowano niemal we wszystkich grupach towarowych. W Portach Szczecin i Świnoujście to był dobry rok w odniesieniu do przeładunków kontenerów, gdzie odnotowano wzrost wobec roku 2014.

Wśród małych portów największy wzrost przeładunków odnotował port w Darłowie, natomiast porty w Elblągu, Kołobrzegu i Policach odnotowały spadek wolumenu przeładowanych towarów.

Dobre wyniki przeładunków to w dużej mierze wynik wielu inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez polskie porty, a także rozwijającego się zaplecza logistycznego umożliwiającego obsługę coraz większej ilości towarów przeładowywanych i składowanych na terenach portowych oraz poza nimi. Biorąc pod uwagę dynamikę wzrostu przeładunków w ostatnich latach ambitne plany rozwojowe zapisane w strategiach rozwoju polskich portów mają realne szanse na realizację w perspektywie dekady.

Wraz z początkiem roku ruszył projekt „Porty24h”, czyli wprowadzony ustawą o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej obowiązek przeprowadzania kontroli przez wszystkie instytucje uczestniczące w odprawie granicznej w portach morskich w ciągu 24 godzin. Rozwiązanie to pozwala polskim portom konkurować z najlepszymi portami w Europie. Jest to kolejny krok w kierunku umocnienia pozycji polskich portów w regionie oraz przejścia przez nie coraz większej części rynku europejskiego.

Wprowadzono zmiany ustawowe do Programu ochrony brzegów morskich mające na celu zwiększenie skuteczności działań podejmowanych przez administrację morską związanych z przeciwdziałaniem erozji wybrzeża wynikającej ze zmian klimatu.

W minionym roku na forum Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej RP omawiano najważniejsze bieżące kwestie dotyczące polskiej gospodarki morskiej. Podczas listopadowego posiedzenia udało się osiągnąć porozumienie w sprawie utworzenia nowej krajowej inteligentnej specjalizacji dedykowanej sektorowi gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej pn. „Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy”. Włączenie gospodarki morskiej do listy Krajowych Inteligentnych Specjalizacji (KIS) zwiększy możliwości pozyskania środków finansowych na innowacyjne projekty, a także pozwoli stworzyć nowe relacje między instytucjami naukowo - rozwojowymi i przemysłem. Gospodarka morska to obszar, w którym w znacznie większym stopniu powinna być realizowana idea B+R+I.

W obszarze polityki bałtyckiej najważniejszym wydarzeniem było pierwsze półrocze polskiego rocznego przewodnictwa w Radzie Państw Morza Bałtyckiego, czyli najważniejszej morskiej organizacji międzynarodowej w regionie. Przewodnictwo, które Polska objęła 1 lipca 2015 roku koncentrowało się na realizacji trzech priorytetów wpisujących się jednocześnie w główne priorytety RPMB. Region Morza Bałtyckiego stoi dziś przed nowymi wyzwaniami, dlatego polska prezydencja koncentrowała się przede wszystkim na zwiększeniu efektywności działań oraz wzmocnieniu współpracy w ramach istniejących struktur w celu jak najlepszego wykorzystania dotychczasowego dorobku współpracy regionalnej.

Na szczeblu UE kontynuowane były prace związane z implementacją Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu oraz związanego z nią Planu Działania. W ramach grup roboczych dyskutowano również na temat integracji systemów nadzoru morskiego oraz omawiano doświadczenia państw członkowskich UE w tej dziedzinie, a także kontynuowano prace nad utworzeniem wspólnego mechanizmu wymiany informacji (CISE) dla obszarów morskich UE.

Na szczeblu krajowym kontynuowano prace związane z nowelizacją ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw, a także z opracowaniem planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. W listopadzie 2015 r. dyrektorzy urzędów morskich zawarli porozumienie, na mocy którego rozpoczęły się prace związane z opracowaniem projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Projekt realizowany przez Urząd Morski w Gdyni we współpracy z Urzędem Morskim w Słupsku oraz Urzędem Morskim w Szczecinie jest na etapie prac przygotowawczych. Przeprowadzono również prace

zmierzające do sprecyzowania opisu przedmiotu zamówienia i projektów umów dla projektu planu oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko.

W 2015 roku w porównaniu z rokiem poprzednim przybyło 5 statków o łącznej nośności 4,3 tys. ton i pojemności brutto GT 3,0 tys., ubyło natomiast 7 statków o nośności wynoszącej 210, 6 tys. ton i pojemności brutto GT 145, 8 tys. Na koniec 2015 r. pod polską banderą pływało 25 statków o łącznej nośności 40, 2 tys. ton i pojemności brutto GT 31, 3 tys. Statki polskiej bandery stanowiły 24, 5% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej. Stan załóg morskiej i przybrzeżnej floty transportowej na koniec 2015 r. liczył 2043 osoby (o 3,5 % mniej niż w roku 2014), z tego w morskiej flocie transportowej – 1942 osoby, a w morskiej flocie przybrzeżnej 101 osób.