

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

**RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
W 2016 ROKU**

Warszawa, lipiec 2017 r.

Spis treści:

WSTĘP	6
I. DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	7
1. USTAWY.	7
1.1. Przyjęte akty prawne	7
1.2. Procedowane projekty ustaw	8
2. ROZPORZĄDZENIA	11
II. DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	14
1. REALIZACJA PRIORYTETOWYCH DZIAŁAŃ NA RZECZ ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ.....	14
2. UCZESTNICTWO W PRACACH GRUP ROBOCZYCH NA FORUM UE.....	18
2.1. Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE)	18
2.3. Rada Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States)	19
2.5. Grupa robocza Rady UE ds. żeglugi morskiej	20
2.6. Grupa Ekspertów ds. Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS)	22
2.8. Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki (DTLF)	23
2.9. Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR)	23
3. Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza	23
3. UMOWY MIĘDZYNARODOWE BILATERALNE.	24
4. KONWENCJE W SPRAWIE UNIKANIA PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA.....	25
5. WAŻNIEJSZE WYDARZENIA 2016 ROKU ZWIĄZANE Z TEMATYKĄ MORSKĄ.....	26
III. DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH	27
1. WDRAŻANIE MECHANIZMÓW UŁATWIAJĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W TRANSPORCIE MORSKIM.....	27
2. UCZESTNICTWO SŁUBY CELNEJ W PRACACH MIĘDZYNARODOWYCH GRUP ROBOCZYCH I PROJEKTACH UE.....	29
IV. NAUKA I BADANIA MORSKIE	31
1. DZIAŁALNOŚĆ AKADEMII MORSKICH ORAZ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP.....	31
1.1. Akademia Morska w Gdyni	31
1.2. Akademia Morska w Szczecinie	33
1.3. Uniwersytet Gdański	35
1.4. Politechnika Gdańska	38
1.5. Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni	39
1.6. Uniwersytet Szczeciński	40

1.7. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.....	43
V. POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.....	45
1. ZAANGAŻOWANIE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W REGIONIE ARKTYKI I ANTARKTYKI.....	45
VI. OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.....	48
1. DZIAŁANIA W RAMACH RAMOWEJ DYREKTYWY W SPRAWIE STRATEGII MORSKIEJ.....	48
2. DZIAŁANIA NA RZECZ OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO NA FORUM UE.....	49
3. DZIAŁANIA W RAMACH KONWENCJI O OCHRONIE ŚRODOWISKA MORSKIEGO OBSZARU MORZA BAŁTYCKIEGO.....	51
4. DZIAŁANIA W RAMACH STRATEGII UNII EUROPEJSKIEJ DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO.....	55
5. DZIAŁANIA W RAMACH KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ (IMO-MEPC).....	57
VII. BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.....	58
1. MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SŁUŻBA SAR).....	58
2. DZIAŁANIA STRAŻY GRANICZNEJ.....	59
3. DZIAŁANIA MARYNARKI WOJENNEJ.....	62
5. DZIAŁANIA BIURA HYDROGRAFICZNEGO MARYNARKI WOJENNEJ.....	65
VIII. ZRÓWNOWAŻONE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW NATURALNYCH MÓRZ I OCEANÓW....	66
1. DZIAŁALNOŚĆ WSPÓLNEJ ORGANIZACJI INTEROCEANMETAL.....	66
IX. SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W POLSCE.....	67
X. PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE.....	72
1. PRACE W ZAKRESIE OPRACOWANIA PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH.....	72
2. AKTYWNOŚĆ PRZEDSTAWICIELI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ NA FORUM VASAB.....	74
XI. RYBOŁÓWSTWO.....	76
1. WSPÓLNA POLITYKA RYBOŁÓWSTWA.....	76
2. INFORMACJA O POLSKIEJ FLOCIE RYBACKIEJ.....	77
3. ZARZĄDZANIE ŻYWYMI ZASOBAMI MORZA.....	77
4. RYNEK RYB W POLSCE W 2016 R.....	79
4.1. Przetwórstwo ryb.....	79
4.2. Konsumpcja ryb.....	79
4.3. Realizacja „Planu gospodarowania zasobami węgorza w Polsce”.....	79
4.4. Zarybianie polskich obszarów morskich.....	79
XII. TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2016 R.....	80
1. DZIAŁANIA PROMOCYJNE MINISTERSTWA SPORTU I TURYSTYKI.....	80
2. DZIAŁANIA GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO.....	80
3. DZIAŁANIA NARODOWEGO MUZEUM MORSKIEGO W GDAŃSKU.....	82
XIII. DZIAŁALNOŚĆ URZĘDÓW MORSKICH W 2016 R.....	87
1. URZĄD MORSKI W GDYNI.....	87
1.1. Realizowane projekty i inwestycje.....	87

1.2. Działania związane z ochroną podwodną dziedzictwa kulturowego.....	88
2. URZĄD MORSKI W SŁUPSKU.	89
2.1. Realizowane projekty i inwestycje.....	89
2.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.	90
3. URZĄD MORSKI W SZCZECINIE.	91
3.1. Realizowane projekty i inwestycje.....	91
3.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.	92
XIV. ZARZĄDZANIE MORSKIE.....	92
1. KOMISJA KODYFIKACYJNA PRAWA MORSKIEGO.	92
2. ZESPÓŁ TRÓJSTRONNY DS. ŻEGLUGI I RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.	92
ZAKOŃCZENIE	93

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 2016 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, z późn. zm).

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 2016 roku.

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.

I. Działania legislacyjne w zakresie polityki morskiej.

1. Ustawy.

1.1. Przyjęte akty prawne.

- **Ustawa z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych** (Dz. U. z 2016 r. poz. 1206). Ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych wprowadziła instrumenty wsparcia przemysłu okrętowego, w tym najbardziej pożądane przez przedsiębiorców zmiany dotyczące podatku VAT oraz znacznie rozszerzyła możliwość stosowania podatku VAT w wysokości 0% na produkcję, import, części i wyposażenie dla szeroko określonego katalogu statków morskich zgodnie z dyrektywą nr 2006/112/WE Rady z dnia 28.11.2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej i aktami wykonawczymi. Odstąpiono również od warunku dostawy jednostek pływających na rzecz armatorów morskich, który powodował ograniczenia w stosowaniu preferencyjnej stawki podatku VAT. Warunkiem skorzystania ze stawki 0% jest używanie danej jednostki do żeglugi na pełnym morzu i przewożenia odpłatnie pasażerów lub w celach handlowych, przemysłowych lub do połowów, jak również do celów ratowniczych i udzielania pomocy na morzu oraz do rybołówstwa przybrzeżnego. Rozszerzając katalog jednostek pływających, których dostawa lub import objęta jest preferencyjną stawką podatku VAT, umożliwiono stosowanie takiej stawki dostawcom części oraz wyposażenia do tego typu jednostek, zarówno nowo budowanych, jak i już eksploatowanych.

W zakresie ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych wskazać również należy, że zastępuje ona swoim zakresem część podatku dochodowego od osób fizycznych i podatku dochodowego od osób prawnych, któremu podlegają przedsiębiorcy okrętowi, o których mowa w tej ustawie. Przyjęta ustawa również określa:

- 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 przedmiotowego oświadczenia, zmiana formy opodatkowania możliwa będzie nie wcześniej niż po upływie trzech lat od jego dokonania;

- wprowadzenie mechanizmu objęcia specjalną strefą ekonomiczną gruntów przeznaczonych na działalność gospodarczą w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych;

- możliwość korzystania ze środków UE (kredyt technologiczny oraz premia technologiczna) przez podmioty z branży okrętowej, po decyzji KE o zgodności z rynkiem wewnętrznym UE. Ustawa wchodzi w życie od 1 stycznia 2017 r.

Oczekiwanym skutkiem wprowadzenia w życie przedmiotowej ustawy jest rozwój przemysłu stocznioowego w Polsce, a w szczególności rozwój naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków (szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych), wzrost zatrudnienia w branży stoczniowej, zatrzymanie na rynku polskim wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego i powiązanej produkcji komplementarnej oraz zagwarantowanie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych.

MGMiŻŚ opracował również projekt rozporządzenia w sprawie wzorów certyfikatów rozpoczęcia i zakończenia budowy oraz przebudowy statku. Należy podkreślić, że wydawane przez właściwe urzędy morskie i urzędy żeglugi śródlądowej certyfikaty rozpoczęcia lub zakończenia budowy albo przebudowy statków stanowić będą, niezależnie od kwestii związanych z podatkiem dochodowym, pomocny dla przedsiębiorców dokument urzędowy o charakterze zaświadczenia.

- **Ustawa z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o wspieraniu zrównoważonego rozwoju sektora rybackiego z udziałem Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego** (Dz. U. z 2016 r. poz. 1203). Ustawa pozbawia ministra właściwego do spraw rybołówstwa do upoważniania, w drodze rozporządzenia, jednostki sektora finansów publicznych albo fundacji, której jedynym fundatorem jest Skarb Państwa, jako instytucji pośredniczącej do wykonywania zadań instytucji zarządzającej w zakresie priorytetu - Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej oraz pomocy technicznej. Nowy akt prawny rozszerza zaś kompetencje Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (ARiMR) w zakresie zadań związanych ze wspieraniem zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej oraz pomocy technicznej. Ustawa również określa limity środków, które mogą być przyznawane w ramach Programu Operacyjnego „Rybacko i Morze”.

- **Ustawa z dnia 23 września 2016 r. o ratyfikacji Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu, przyjętej dnia 23 lutego 2006 r. w Genewie, zatwierdzonych w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy** (Dz. U. z 2016 r. poz. 1835). Na mocy ustawy zostały włączonego polskiego systemu prawnego Poprawki z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zatwierdzone w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy. Przedmiotowe poprawki dokonują zmian w zakresie Prawidła 2.5 Repatriacja oraz Prawidła 4.2 Odpowiedzialność finansowa armatorów.

- **Ustawa z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim** (Dz. U. z 2017 r. poz. 32). Ustawa wdrożyła dyrektywę 2014/90/UE o wyposażeniu morskim i ustanowiła nowe zasady funkcjonowania rynku wyposażenia morskiego w Polsce. Przepisy mają na celu zapewnienie jednolitych i zharmonizowanych zasad w zakresie nadzoru rynku nad wyposażeniem morskim, w szczególności w zakresie kompleksowego i precyzyjnego określenia obowiązków podmiotów działających na tym rynku, polepszenia nadzoru nad jednostkami notyfikowanymi i poprawienia skuteczności stosowania tzw. klauzuli ochronnej przez organy nadzoru rynku. Nowa ustawa również uwzględniła wprowadzenie:

- decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG;

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/90, co pozwoli na uniknięcie nakładania nieadekwatnych obciążeń i obowiązków dla podmiotów gospodarczych, jednostek notyfikowanych i organów administracji rządowej w omawianym sektorze.

Dzięki implementacji wymogów unijnych stworzone zostały warunki dla polskich producentów do wytwarzania wyposażenia morskiego zgodnie z aktualnie wymaganymi standardami międzynarodowymi. Umożliwi to polskim podmiotom gospodarczym prowadzenie konkurencyjnej działalności nie tylko na rynku krajowym, ale też całej Unii Europejskiej. Ponadto, w omawianym zakresie wprowadzone zostały instrumenty prawne, które pozwolą organom administracji morskiej na prowadzenie skuteczniejszego nadzoru nad spełnianiem standardów bezpieczeństwa na rynku wyposażenia morskiego.

1.2. Procedowane projekty ustaw.

W 2016 r. trwały prace nad opracowaniem **projektu ustawy w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra**. Projekt ustawy został opracowany w celu usprawnienia przygotowania i realizacji projektu inwestycyjnego w zakresie dostępu do portu morskiego w Szczecinie pt.: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra”. Inwestycja będzie realizowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (wartość inwestycji ok. 1 mld 385 mln zł, w tym 85% ze środków unijnych i 15% ze środków z budżetu państwa). Inwestycja ma charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa. Pilna potrzeba realizacji modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra jest niezbędna dla rozwoju morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz

zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym. Przepisy ustawy będą miały zastosowanie do podmiotu zaangażowanego w realizację inwestycji prowadzonej na podstawie ustawy, tj. do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz do Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Ustawa będzie również dotyczyć organów prowadzących postępowanie w zakresie uzgodnień środowiskowych inwestycji oraz użytkowników ogrodów działkowych.

Ustawa wprowadza ułatwienia proceduralne w zakresie:

- zwolnienia inwestora i organu wydającego decyzję środowiskową z obowiązku stwierdzenia zgodności z planem zagospodarowania przestrzennego (art. 5);
- rozwiązań dotyczących gruntów, na których zlokalizowane są rodzinne ogrody działkowe, w tym określenia trybu postępowania dotyczącego ewentualnego odszkodowania z tytułu zajęcia tych gruntów w trakcie realizacji inwestycji (art. 7) - określona w ustawie procedura towarzysząca likwidacji rodzinnych ogrodów działkowych uprości i przyspieszy pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji oraz ułatwi polubowne rozwiązywanie problemów z tym związanych;
- określenia ścieżki proceduralnej w zakresie wyłączenia z zarządu Lasów Państwowych terenów, które zgodnie z projektem budowlanym będą wykorzystane na potrzeby realizacji inwestycji (art. 6).

Przepisy dotyczące projektu ustawy były przedmiotem uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych (lipiec - sierpień 2016 r.) w ramach procedowanego projektu ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra. W wyniku uzgodnień ww. projekt ustawy został podzielony na: projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz projekt ustawy o inwestycjach w zakresie modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra.

W dniu 7 grudnia 2016 r. projekt ustawy o inwestycjach w zakresie modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra został skierowany do uzgodnień z członkami Rady Ministrów. Efektem uzgodnień była m.in. zmiana tytułu projektu zgodnie z terminologią występującą w prawie budowlanym na tytuł: „Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra”.

W 2016 r. rozpoczęto również proces legislacyjny **ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw**. Ma ona na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego:

- decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55”);
- rezolucji MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 r. do Prawidła 2 Rozdziału VI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 z późn. zm), wraz z protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320 z późn. zm);
- 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).

Ponadto służy stosowaniu:

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1);

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55, z późn. zm.).

Niniejszą ustawą, oprócz ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki, zmienia się: ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

Proponowane zmiany w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki dotyczące THETIS-UE zapewnią właściwe funkcjonowanie inspekcji w oparciu o opracowany przez Komisję Europejską system informatyczny, który pozwala na zbieranie danych o inspekcjach statków w ramach egzekwowania wymogów dyrektywy siarkowej. Ponadto doprecyzowano kwestie pobierania próbek paliwa żegludowego z systemu obiegu paliwa, doprecyzowano sankcje za naruszenia dyrektywy siarkowej, wskazano organ, do którego armatorzy statków o polskiej przynależności będą mogli składać wnioski o uzyskanie pozwolenia na przeprowadzanie testów metod redukcji emisji w przypadku testów prowadzonych poza polskimi obszarami morskimi wyłącznie na wodach międzynarodowych.

Proponowane zmiany w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej uwzględniają kompetencję ministra właściwego ds. energii w procesie wydawania przez właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego. Zgodnie z zaleceniem Komisji Europejskiej dodano definicję „planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej”.

Proponowane zmiany w ustawie o portach i przystaniach morskich polegające na dodaniu obowiązku zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w portach mają charakter porządkujący.

Proponowane zmiany w ustawie o bezpieczeństwie morskim dotyczą uregulowania okresu ważności egzaminów kwalifikacyjnych i zaświadczeń ukończenia szkolenia dla marynarzy i rybaków, określenia sposobu publikacji listy egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, wskazania obowiązków załadowcy oraz obowiązków terminala kontenerowego wynikających z rezolucji MSC.380(94) i przepisów konwencji SOLAS, oraz określenia kar za nieprzestrzeganie przepisów dotyczących obowiązku ważenia kontenerów. Istotną zmianą w ustawie o bezpieczeństwie morskim jest wprowadzenie w życie nowych przepisów wymuszonych zmianami w Konwencji SOLAS dotyczących konieczności weryfikowania masy brutto kontenerów ładowanych na statki. Przepisy te mają na celu likwidację procedury zaniżania wagi kontenerów w dokumentach przewozowych w stosunku do rzeczywistej masy kontenerów, co w konsekwencji było przyczyną groźnych katastrof morskich.

Proponowane zmiany w ustawie o odpadach dotyczą uregulowania działalności polegającej na przeprowadzeniu recyklingu statków, w tym obowiązku uzyskania zezwolenia w trybie decyzji administracyjnej. Projekt ustawy zawiera propozycje zmian do ustawy o odpadach uzgodnione z Ministrem Środowiska, dotyczące uregulowania działalności polegającej na przeprowadzaniu recyklingu statków, w tym obowiązku uzyskania zezwolenia od marszałka województwa w trybie decyzji administracyjnej. W związku z tym, że zadania wynikające z tego uregulowania będą zadaniami z zakresu administracji rządowej zleconymi samorządowi terytorialnemu.

Proponowane zmiany w ustawie o pracy na morzu dotyczą pośrednictwa pracy i zwrotu kosztów repatriacji. Zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania na poziomie ustawy właściwości dyrektorów urzędów morskich w zakresie ich nowych kompetencji wynikających z ustawy o pracy na morzu oraz implementacji Poprawek z 2014 r. do Konwencji MOP o pracy na morzu z 2006 r.

W dniu 8 czerwca 2016 r. podczas 105 sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy zatwierdzone zostały Poprawki do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (MLC) przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet w dniu 10 lutego 2016 r. Poprawki te odnoszą się do Kodeksu wdrażającego Prawidła 4.3 (ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom, dodatnie przepisu dotyczącego molestowania i zastraszania) i 5.1 oraz załącznika A5-II (Morski Certyfikat Pracy) do wymienionej Konwencji. Zgodnie z art. XV Konwencji poprawki te wejdą w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu, tj. do dnia 8 lipca 2018 r. sprzeciwu nie złoży więcej niż 40% państw-stron Konwencji wg stanu na dzień 8 czerwca 2016 r. Wejście w życie poprawek będzie się wiązało z koniecznością wprowadzenia zmian w ustawie o pracy na morzu.

2. Rozporządzenia.

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 28 stycznia 2016 r. uchylające rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładach przetwórstwa rybnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 263).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu informacji przedstawianych przez podmiot ubiegający się o pomoc inną niż pomoc de minimis lub pomoc de minimis w rolnictwie lub rybołówstwie (Dz. U. z 2016 r. poz. 238).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz. U. z 2016 r. poz. 338).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 lutego 2016 r. w sprawie wysokości opłaty za wydanie dziennika połowowego w postaci papierowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 295).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 lutego 2016 r. w sprawie audytów agencji zatrudnienia świadczących usługi pośrednictwa pracy na statkach (Dz. U. z 2016 r. poz. 304).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz. U. z 2016 r. poz. 340).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 marca 2016 r. w sprawie wyznaczenia portów do prowadzenia operacji wyładunku lub przeładunku produktów rybołówstwa i świadczenia usług portowych dla statków rybackich z państw trzecich (Dz. U. z 2016 r. poz. 504).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 kwietnia 2016 r. w sprawie wzoru dokumentu sprzedaży i wzoru deklaracji przejęcia (Dz. U. z 2016 r. poz. 556).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie przekazywania służbie hydrograficznej danych pomiarowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 636).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 19 kwietnia 2016 r. w sprawie sposobu i form współdziałania okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego oraz Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych przy dokonywaniu kontroli produktów rybnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 630).

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 621).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 622).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 25 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. z 2016 r. poz. 596).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 maja 2016 r. w sprawie trybu przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy (Dz. U. z 2016 r. poz. 635).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 maja 2016 r. w sprawie ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarza (Dz. U. z 2016 r. poz. 667).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 maja 2016 r. w sprawie kontroli organizacji producentów, związków organizacji producentów i organizacji międzybranżowych funkcjonujących na rynku rybnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 725).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenia przepisów o organizacji rynku rybnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 726).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23 maja 2016 r. w sprawie przyjęcia zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich (Dz. U. z 2016 r. poz. 813).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 maja 2016 r. w sprawie książeczki żeglarskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 810).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 czerwca 2016 r. w sprawie granicy portu morskiego w Tolkmicku (Dz. U. z 2016 r. poz. 867).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 czerwca 2016 r. w sprawie minimalnego progu w zakresie liczby i wielkości operacji przywozu (Dz. U. z 2016 r. poz. 991).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 lipca 2016 r. w sprawie listy załogi statku (Dz. U. z 2016 r. poz. 1016).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 20 lipca 2016 r. w sprawie obszarów, w odniesieniu do których organizacje producentów mogą występować o uznanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 1183).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 sierpnia 2016 r. w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1312).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 sierpnia 2016 r. w sprawie zwolnienia statku z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1319).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 sierpnia 2016 r. w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1407).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 września 2016 r. w sprawie kryteriów, na podstawie których okręgowy inspektor rybołówstwa morskiego dokonuje oceny wagi stwierdzonego naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 1615).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 16 września 2016 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1494).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 października 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podziału środków finansowych na realizację programu operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” na lata 2007-2013 (Dz. U. z 2016 r. poz. 1784).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. z 2016 r. poz. 1851).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 listopada 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1855).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 10 listopada 2016 r. w sprawie wzoru legitymacji służbowej i wzoru oznaki służbowej inspektora rybołówstwa morskiego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1970).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 2010).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zaświadczeń o pomocy de minimis i pomocy de minimis w rolnictwie lub rybołówstwie (Dz. U. z 2017 r. poz. 31).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (Dz. U. z 2017 r. poz. 118).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. 2016 poz. 2168).

Rozporządzenia Program „Rybacktwo i morze”

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 lipca 2016 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 3. Wspieranie wdrażania Wspólnej Polityki Rybołówstwa, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1122).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 września 2016 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach działań wsparcie przygotowawcze i realizacja lokalnych strategii rozwoju kierowanych przez społeczność, w tym koszty bieżące i aktywizacja, objętych Priorytetem 4. Zwiększenie zatrudnienia i spójności terytorialnej, zawartym w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1435).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 września 2016 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 3. Wspieranie wdrażania Wspólnej Polityki Rybnactwa, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1437).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 16 września 2016 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 1. Promowanie rybnactwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1495).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 października 2016 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy technicznej zawartej w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1767).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 października 2016 r. w sprawie warunków i sposobu wykonywania przez samorząd województwa zadań instytucji zarządzającej Programem Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” oraz warunków finansowania samorządu województwa w związku z wykonywaniem tych zadań (Dz. U. z 2016 r. poz. 1768).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 listopada 2016 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1965).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 listopada 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 1. Promowanie rybnactwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1964).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 grudnia 2016 r. w sprawie zakresu i rodzaju sprawozdań oraz trybu i terminów ich przekazywania w ramach realizacji Programu Operacyjnego „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 2076).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 29 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 3. Wspieranie wdrażania Wspólnej Polityki Rybnactwa, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. z 2016 r. poz. 2297).

II. Działania Rządu RP w zakresie polityki morskiej.

1. Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.

W 2016 r. rozpoczęto proces odbudowy i aktywizacji przemysłu okrętowego jako gałęzi polskiej gospodarki posiadającej szczególnie wysoki potencjał do wytwarzania produktów innowacyjnych.

W szczególności zaistniała konieczność promowania budowy nowych, całkowicie wyposażonych jednostek. Produkty takie są szczególnie złożone, wymagają stosowania nowoczesnych, innowacyjnych i ciągle doskonalonych technologii. Budowa nowych statków w największym stopniu rozwija zarówno stocznie, jak i branżowe ośrodki badawcze i rozwojowe, a także wymusza szukanie innowacyjnych rozwiązań przez dostawców stoczni.

W tym zakresie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przygotowało ustawę o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, będącą podstawowym aktem legislacyjnym wprowadzającym instrumenty wsparcia przemysłu okrętowego oraz pierwszym elementem master - planu stoczniowego. Jednocześnie resort rozpoczął realizację i tworzenie „master - planu stoczniowego”, który stanowi stale uzupełniany zespół inicjatyw legislacyjnych, strategicznych oraz programowych służących umożliwieniu pełnego wykorzystania potencjału polskich stoczni.

Ponadto działania podejmowane przez MGMIŻS stworzyły w 2016 r. m.in. warunki do rozpoczęcia planu budowy nowych promów pasażersko - samochodowych dla polskich armatorów przez polskie stocznie - list intencyjny w sprawie budowy dwóch takich jednostek został podpisany przez polskiego armatora, grupy stoczniowe oraz instytucje finansowe w dniu 9 czerwca 2016 r. w Szczecinie, w obecności Pani Premier. Realizacja przedmiotu listu intencyjnego jest w toku. Możliwość budowy tego typu jednostek świadczy o potencjale polskich stoczni do budowy nowych, złożonych technologicznie statków.

Wysiłki MGMIŻS na rzecz odbudowy i aktywizacji polskiego przemysłu okrętowego przełożyły się również na wyraźną poprawę atmosfery do prowadzenia biznesu stoczniowego w Polsce, co zaowocowało m.in. rozpoczęciem przez krajowe podmioty działań zmierzających do konsolidacji oraz ponownego wykorzystania terenów stoczniowych oraz potencjału ludzkiego i intelektualnego w zakresie budownictwa okrętowego, o czym świadczy np. odbudowa branży w Szczecinie.

Rozwój przemysłu okrętowego został szeroko uwzględniony w treści Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w tym w szczególności w ramach projektu strategicznego „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego” oraz projektu flagowego „Batory”. W ramy projektu „Batory” wchodzi zagadnienia dotyczące budowy promów pasażersko - samochodowych, nowoczesnych technologii okrętowych, nowoczesnej platformy offshore oraz bezpiecznego dla środowiska naturalnego recyklingu statków - „Zielona Stocznia”.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej od początku aktywnie włączyło się w prace zarówno nad Planem na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, jak i strategii wykonawczej do tego planu, czyli Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, co zaowocowało mocnym umiejscowieniem sektora gospodarki morskiej w systemie rozwoju kraju. W ramach poszczególnych zespołów roboczych w MGMIŻS przygotowanych zostało, obok projektów dotyczących przemysłu okrętowego, pięć projektów strategicznych, które zostały włączone do Strategii, jako projekty realizowane pod egidą MGMIŻS. Projekty mają na celu podkreślenie kluczowej roli sektora gospodarki morskiej kraju dla rozwoju społeczno-gospodarczego Polski.

Do Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju włączone zostały następujące projekty opracowane przez MGMIŻS:

- Projekt Batory (projekt flagowy) - (obszar SOR - Reindustrializacja).
- Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego (obszar SOR - Reindustrializacja).
- Plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, którego podstawę stanowi projekt pn. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 (obszar SOR - Instytucje prorozwojowe i strategiczne zarządzanie rozwojem).
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (obszar SOR - Transport).

- Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską zapewniającej dostęp do Portu Elbląg kanałem żegludowym przez Mierzeję Wiślaną (obszar SOR - Transport).
- Rozwój sektora żeglugi śródlądowej (obszar SOR - Transport).

W roku 2016 kontynuowane były prace nad projektem „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku”. Celem głównym Programu jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej.

Dla uszczegółowienia a zarazem wsparcia dla realizacji celu głównego Programu sformułowano następujące cele szczegółowe, które mają charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy:

- Cel 1: Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych,
- Cel 2: Stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego.

Celom szczegółowym przypisano wynikające z nich priorytety o charakterze inwestycyjnym, do których należą:

- Priorytet 1: Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza,
- Priorytet 2: Dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych,
- Priorytet 3: Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu,
- Priorytet 4: Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego,
- Priorytet 5: Uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych.

Priorytety 1-3 powiązane są bezpośrednio ze szczegółowym Celem 1, zaś Priorytety 4-5 ze szczegółowym Celem 2.

Efektami realizacji Programu będą:

- zwiększenie potencjału przeładunkowego portów morskich,
- wzrost liczby jednostek obsługiwanych w portach morskich,
- zwiększenie wielkości obrotów ładunkowych w portach morskich,
- zwiększenie udziału polskich portów morskich w całości obrotów w portach południowego Bałtyku.

Zakładany okres realizacji Programu to lata 2017-2030. Osiągnięcie wskazanych celów programowych możliwe będzie m.in. dzięki prowadzonym inwestycjom w postaci np. modernizacji torów podejściowych do portów, a także przebudowy falochronów. Działania inwestycyjne zapewnią sprawne funkcjonowanie i rozwój portów morskich, a także umożliwią wykorzystanie w pełni potencjału, jakim one dysponują. Nie ulega wątpliwości, że porty morskie pełnią bardzo ważną rolę z punktu widzenia zarówno regionów, w których są zlokalizowane, jak i całego państwa, dlatego też należy nieustannie zabiegać o ich rozwój. O znaczeniu portów dla rozwoju gospodarczego kraju świadczy m.in. wysokość należności budżetowych z tytułu ceł, podatków i akcyzy naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie (w skali roku stanowią kilkanaście miliardów zł).

W 2016 r. realizowane były prace przygotowawcze związane z planowaną inwestycją pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Podstawą realizacji przedmiotowej inwestycji jest uchwała Rady Ministrów nr 57/2016 r. z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Wykonawcą Programu jest Urząd Morski w Gdyni. Celem Programu, stanowiącego załącznik do uchwały, jest

zapewnienie środków finansowych na realizację w/w inwestycji. W programie określono sposób przygotowania i realizacji inwestycji w latach 2016-2022, koszty inwestycyjne w latach 2017-2022 oraz wskazano korzyści społeczno-gospodarcze wynikające z realizacji Programu. Program wieloletni dotyczy budowy drogi wodnej o parametrach umożliwiających wpływanie do Portu Morskiego Elbląg, jednostek o parametrach morskich, tj. zanurzeniu do 4 m, długości do 100 m, szerokości do 20 m.

Zasadniczym celem inwestycji jest zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa i regionu oraz umożliwienie wzrostu społeczno-gospodarczego regionu poprzez ustanowienie drogi wodnej zapewniającej swobodny i całoroczny dostęp statków morskich wszystkich bander do Elbląga jako morskiego portu Unii Europejskiej. Inwestycja będzie realizowana na obszarze lądowym Mierzei Wiślanej oraz na wodach Zalewu Wiślanego i rzeki Elbląg, w obrębie morskich wód wewnętrznych Rzeczypospolitej Polskiej. Zgodnie z ustanowionym w Programie wieloletnim harmonogramem rzeczowo-finansowym realizacji inwestycji, stanowiącym załącznik do ww. Uchwały w całym okresie realizacji Programu zagwarantowane są z budżetu państwa środki w kwocie 880 mln zł.

W 2016 r. realizowane były prace przygotowawcze zmierzające do podpisania umowy na wykonanie prac projektowych wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego, zlecone zostały dodatkowe opracowania środowiskowe, w tym inwentaryzacje, badania batymetryczne, uzupełniające inwentaryzacje podwodne, przygotowanie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, badania osadów dennych, dodatkowe badania falowania i ruchu rumowiska, niezbędne do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko a następnie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na podstawie m.in. wyżej wymienionych opracowań powstanie „Koncepcja realizacyjna” i karta informacyjna przedsięwzięcia, co umożliwi rozpoczęcie przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska procedury środowiskowej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ostateczna decyzja dotycząca lokalizacji inwestycji zostanie podjęta w toku postępowania środowiskowego. Dla wariantu najkorzystniejszego środowiskowo zostanie opracowany projekt wykonawczy i budowlany. Rozpoczęcie robót budowlanych związanych z budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną wraz z infrastrukturą towarzyszącą przewidziane jest na przełomie 2018 r. i 2019 r., a ich zakończenie pod koniec 2022 r.

Inwestycja realizowana jest z uwagi na nadrzędny interes publiczny, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa. Realizacja jej zapewni między innymi swobodny dostęp do portów Zalewu Wiślanego oraz rozszerzenie wachlarza działań jednostek Sił Zbrojnych RP (jednostki patrolowe, rozminowania, oraz reagowania kryzysowego) oraz Straży Granicznej, co jest istotne z punktu widzenia zapewnienia obronności państwa. Realizacja Programu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa również w kontekście użycia jednostek Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa - Służby SAR. Powstanie drogi wodnej podlegającej w całości polskiej jurysdykcji, będzie również gwarancją swobodnej żeglugi dla statków wszystkich bander do portu w Elblągu oraz do innych portów Zalewu Wiślanego.

W 2016 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podjęło intensywne prace na rzecz przywrócenia transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Celem zainicjowanych działań jest włączenie transportu wodnego śródlądowego do systemu transportowego kraju.

W dniu 14 czerwca 2016 r. Rząd przyjął opracowany w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dokument pt.: „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”, który wyznacza kierunkowe cele krajowej polityki śródlądowej. Stanowi on podstawę dla opracowywania bardziej sprecyzowanych planów modernizacji lub budowy brakujących odcinków najważniejszych dróg wodnych w Polsce. Dokument przedstawia analizę aktualnego stanu najważniejszych krajowych śródlądowych dróg wodnych oraz koncentruje się na działaniach, których celem jest przywrócenie im ich funkcji transportowych i gospodarczych, czyli zapewnienie parametrów żeglugowych zgodnych z co najmniej IV klasą żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T.

MGMŻŚ nadało bieg procesowi ratyfikacji Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (AGN). Przystąpienie do Porozumienia

umocni pozycję Polski w dialogu z państwami członkowskimi UE w pracach nad włączeniem głównych polskich śródlądowych dróg wodnych do sieci bazowej TEN-T.

Podjęte zostały działania legislacyjne związane z implementacją dyrektyw unijnych w zakresie działu administracji żegluga śródlądowa (Dyrektywa Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 r. wykonująca Umowę europejską dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym) oraz przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Konwencji dotyczącej pomierzania statków żeglugi śródlądowej.

Rozpoczęto też prace nad nowym projektem ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Ustawa ta w założeniach ma zapewnić wsparcie dla armatorów żeglugi śródlądowej w zakresie modernizacji floty.

W dniu 17 października 2016 r. podpisano List intencyjny w sprawie współpracy na rzecz stworzenia warunków racjonalnego i efektywnego wykorzystania możliwości żeglugowych Odrzańską Drogą Wodną do transportu węgla z kopalń śląskich do PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Oddział Elektrowni Opole. List podpisali: Wicepremier Mateusz Morawiecki, Minister Marek Gróbarczyk, Minister Krzysztof Tchórzewski, Wojewoda Opolski oraz przedstawiciele Elektrowni Opole. Od momentu podpisania listu trwają intensywne prace przygotowawcze umożliwiające realizację złożonych deklaracji.

W dniu 5 sierpnia 2016 r. zarządzeniem nr 17 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej został powołany Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych - organ pomocniczy ministra, do którego zadań należy wspieranie ministra w monitorowaniu procesów związanych z przygotowaniem inwestycji na śródlądowych drogach wodnych oraz formułowanie rekomendacji i wniosków kierowanych do podmiotów uczestniczących w przygotowaniu inwestycji na śródlądowych drogach wodnych lub mogących mieć wpływ na ich wdrażanie.

Realizacja planowanych działań uwzględnia powiązanie transportu wodnego śródlądowego z istniejącymi lub planowanymi węzłami multimodalnymi. Włączenie żeglugi śródlądowej do systemu transportowego umożliwi zachowanie konkurencyjności portów morskich. Wykorzystanie transportu śródlądowego w połączeniach z zapleczem jest kwestią szczególnie istotną dla portu w Gdańsku ze względu na spodziewane w średnim okresie (różne analizy wskazują na okres 2025-2030) wyczerpanie się przepustowości istniejącej i rozbudowywanej w okresie finansowania 2014-2020 infrastruktury drogowej i szynowej dedykowanej do obsługi towarowych ładunków portowych.

Transport wodny śródlądowy jako element zrównoważonego systemu transportowego kraju został uwzględniony w pracach nad projektem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Do nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju wpisany został projekt pn. „Rozwój sektora żeglugi śródlądowej” - kompleksowy plan obejmujący poza inwestycjami działania na rzecz rozwoju floty, wsparcia kapitału ludzkiego, rozwoju energetyki wodnej i retencji oraz aktywizacji społeczno-gospodarczej obszarów sąsiadujących z drogą wodną. Kompleksowe działania podejmowane w ramach poszczególnych komponentów projektu przyczynią się do wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów, zwłaszcza tych, przez które przepływają dwie najważniejsze dla kraju rzeki: Odra i Wisła.

2. Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE.

Polska 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.

2.1. 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. W 2016 r. odbyły się dwa spotkania tej Grupy. Podczas kwietniowego spotkania dyskutowano na temat rozwoju Blue Growth, strategii basenowych Morza Czarnego

i Śródziemnego oraz turystyki żeglarskiej i jachtowej. Część spotkania została poświęcona zbieraniu danych morskich oraz wiedzy o morzu, przedstawiono również prezentacje dotyczące EMODNET, planowania przestrzennego oraz nadzoru morskiego. Natomiast zarządzanie oceanami było głównym tematem październikowego spotkania Grupy, gdzie zwrócono uwagę na konieczność stworzenia silniejszego systemu zarządzania oceanami. Oceany oferują wiele niezbadanych dotąd możliwości i wyzwań, jeżeli chodzi o innowacje, zrównoważony wzrost gospodarczy i kwestie środowiskowe. W związku z tym tematem poinformowano o planowanych dwóch ważnych wydarzeniach, tj. konferencji EU „Our Ocean” w Waszyngtonie we wrześniu 2016 r. oraz konferencji wysokiego szczebla ONZ w celu wsparcia wdrażania SDG 14 w Nowym Jorku w czerwcu 2017 r. Ponadto Grupa dyskutowała o strategiach basenowych, niebieskiej gospodarce oraz priorytetach Prezydencji słowackiej i maltańskiej w zakresie Zintegrowanej Polityki Morskiej.

2.2. 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. Podczas Prezydencji holenderskiej odbyło się jedno spotkanie Grupy poświęcone dyskusji na temat Wspólnego Komunikatu Wysokiej Przedstawiciel ds. Zagranicznych i Bezpieczeństwa i Komisji Europejskiej w sprawie zintegrowanej polityki UE wobec Arktyki, opublikowanego 27 kwietnia 2016 r. Ponadto zaproszono uczestników do wzięcia udziału w obchodach Europejskiego Dnia Morza 2016 w Turku (Finlandia) oraz poinformowano o planowanym w maju spotkaniu grupy Punktów Kontaktowych Wysokiego Szczebla ds. Zintegrowanej Polityki Morskiej (HLFP Group).

Natomiast w drugim półroczu 2016 r. podczas Prezydencji słowackiej Grupa spotkała się czterokrotnie. Podczas spotkań omawiano prezentację Komisji Europejskiej i Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych na temat implementacji Planu Działania Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu, prezentację projektu „Wspólnego oświadczenia Komisji Europejskiej i Rządu Stanów Zjednoczonych o ustanowieniu partnerstwa oceanicznego” oraz prezentację wspólnego komunikatu Wysokiej Przedstawiciel UE do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa oraz Komisji Europejskiej „Międzynarodowe zarządzanie oceanami: agenda dla przyszłości naszych oceanów”. Celem Komunikatu dotyczącego „Ocean Government” jest zapewnienie wiodącej roli UE w zapewnieniu bezpiecznych, czystych i zarządzanych w sposób zrównoważony oceanów. UE za pośrednictwem Komisji Europejskiej dla realizacji tego celu zamierza zaangażować się we współpracę z państwami trzecimi, organizacjami międzynarodowymi, w tym organizacjami regionalnymi.

2.3. Rada Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States).

Do 30 czerwca 2016 r. trwała, zainaugurowana 1 lipca 2015 r. prezydencja Polski w Radzie Państw Morza Bałtyckiego. Polska działała w ramach trzech wybranych priorytetów: zrównoważony rozwój, kreatywność i bezpieczeństwo cywilne, starając się jednocześnie zwiększyć regionalną spójność i synergii formatów działających w Europie Północnej. Pod szyldem polskiej prezydencji w RPMB zorganizowano w sumie kilkadziesiąt spotkań, w tym kilka konferencji międzynarodowych. Do najważniejszych ze zrealizowanych w pierwszej połowie 2016 r. zaliczyć należy pierwszą w historii RPMB Sesję Ministrów Nauki (czerwiec 2016 r., Kraków).

Polsce udało się wcielić w życie kluczowy priorytet polskiej prezydencji - wzmocnienie regionalnej spójności i synergii poprzez rozwój dialogu strukturalnego między formatami współpracy w regionie bałtyckim (synergy in diversity). Po raz pierwszy ten sam kraj przewodniczył zarówno pracom RPMB, jak i pracom Narodowych Koordynatorów ds. Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego, co pozwoliło na harmonijne wcielenie w życie priorytetów prezydencji. Polska zapoczątkowała innowacyjny sposób funkcjonowania Rady. Po raz pierwszy w historii odbyła się wspólna sesja członków Komitetu Wyższych Urzędników z przedstawicielami Narodowych Koordynatorów ds. SUERMB, Koordynatorami Obszarów Tematycznych (PAC) oraz Działań Horyzontalnych (HAC) i przedstawicielem polskiego przewodnictwa w Partnerstwie Wymiaru Północnego ds. Kultury (NDPC).

Równolegle do regularnych spotkań roboczych w ramach RPMB, Polska kontynuowała rozpoczęty w roku 2014 w Berlinie proces refleksji nt. przyszłości RPMB oraz współpracy w regionie Morza Bałtyckiego. W dniu 9 marca 2016 r. w Warszawie odbyło się seminarium poświęcone przyszłości współpracy bałtyckiej, z udziałem uznanych ekspertów zajmujących się problematyką polityki i współpracy regionalnej z krajów członkowskich RPMB oraz członków Komitetu Wyższych Urzędników RPMB. Dyskusję moderował Dyrektor berlińskiego oddziału European Council on Foreign Relations. Punktem wyjściowym dyskusji był discussion-paper przygotowany przez Ośrodek Studiów Wschodnich.

Po trzech latach przerwy w spotkaniach wysokiego szczebla, związanej z kryzysem w relacjach ukraińsko-rosyjskich, Polsce udało się wznowić dialog polityczny w ramach Rady - w dniu 8 czerwca 2016 r. w Warszawie odbyła się Sesja Wiceministrów Spraw Zagranicznych RPMB. Sesja stanowiła ważny krok w kierunku odzyskania przez RPMB politycznego przywództwa.

Podczas Sesji w dniu 8 czerwca 2016 r. przyjęto Deklarację Warszawską, w której ministrowie potwierdzili kluczową pozycję Rady, jako głównej płaszczyzny współpracy w regionie, której naczelnym zadaniem jest wypracowanie regionalnej odpowiedzi wobec globalnych wyzwań teraźniejszości oraz podjęcie dyskusji na temat przyszłości regionu po 2020. Sukcesem było także przyjęcie wypracowanej w ramach grupy ds. zrównoważonego rozwoju RPMB Deklaracji Bałtyk 2030, jako regionalnej odpowiedzi na Agendę ONZ 2030, nakreślającej wizję zrównoważonego rozwoju regionu.

Polskie przewodnictwo w RPMB w widoczny sposób przyczyniło się do promocji Polski jako kraju zaangażowanego i zainteresowanego rozwojem współpracy w obszarach szczególnie ważnych dla mieszkańców regionu. Polska tchnęła nową energię w pracę tej organizacji - mimo trudnej sytuacji geopolitycznej i osłabienia wzajemnego zaufania wśród partnerów udało się kontynuować współpracę, a nawet nadać jej nową jakość. Partnerzy podkreślali naszą konsekwencję w realizacji założonych celów. Szczególną zasługą polskiej prezydencji było w opinii członków RPMB zapoczątkowanie spotkań przedstawicieli formatów regionalnych. Podkreślano, że proces ten musi być kontynuowany - Polska wykonała pierwszy krok i wskazała właściwą ścieżkę kolejnym prezydencjom. Zasługą polskiej prezydencji było także sprawne przeprowadzenie procedury przyznania Węgrom statusu obserwatora w RPMB.

2.4. Grupa Ekspertka Rady Państw Morza Bałtyckiego ds. Polityki Morskiej.

Grupa stanowi istotne dla Polski forum realizacji polityki morskiej na szczeblu regionalnym. Podczas polskiej prezydencji w Radzie zorganizowano m.in. trzy posiedzenia Grupy, którym przewodniczył przedstawiciel MGMIŻŚ. W ramach polskiego przewodnictwa 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 poprzez współorganizację warsztatów w ramach głównych obchodów Europejskiego Dnia Morza 2016 w Turku (Finlandia). Podczas spotkań omawiano również inicjatywy związane z rozwojem polityki morskiej podejmowane w poszczególnych krajach. Tym samym udało się potwierdzić, że Grupa stanowi cenne forum pozyskiwania wiedzy na temat działalności innych państw Morza Bałtyckiego w obszarze polityki morskiej. Dobre przygotowanie spotkań GEMP pod względem merytorycznym i organizacyjnym w czasie polskiej prezydencji w Radzie przelożyło się na wzmocnienie pozycji Polski w regionie.

2.5. Grupa robocza Rady UE ds. żeglugi morskiej.

Grupa prowadziła prace nad trzema projektami dotyczącymi bezpieczeństwa statków pasażerskich:

- Dyrektywą PE i Rady zmieniającą dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich;
- Dyrektywą PE i Rady w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznego użytkowania promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu i uchylającą dyrektywę Rady 1999/35/WE;

- Dyrektywą PE i Rady zmieniającą dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich.

Strona polska brała aktywny udział w posiedzeniach Grupy roboczej ds. żeglugi, podczas których pracowano nad rozwiązaniami dotyczącymi wszystkich trzech wspomnianych dyrektyw, opowiadając się za działaniami mającymi na celu uproszczenie i uporządkowanie istniejących unijnych ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa na statkach pasażerskich w taki sposób, aby utrzymać przepisy unijne, w przypadkach gdy są potrzebne i proporcjonalne, zapewnić ich właściwe stosowanie oraz wyeliminować potencjalne nakładanie się obowiązków i występowanie niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi, zgodnie z programem sprawności i wydajności regulacyjnej REFIT (Regulatory Fitness and Performance Program).

W odniesieniu do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich prace zakończyły się przyjęciem podejścia ogólnego podczas posiedzenia Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE) w dniu 1 grudnia 2016 r. Zgodnie ze stanowiskiem Polski projekt przewiduje wyłączenia statków o długości poniżej 24 m i statków żaglowych z zakresu dyrektywy oraz jednoznacznie wskazuje, że aluminium powinno być traktowane jako materiał równoważny dla stali, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań przeciwpożarowych. Budzące wątpliwości strony polskiej zapisy dotyczące uprawnień Komisji do wydawania aktów delegowanych zostały zmienione poprzez jednoznaczne wskazanie, w jakich szczególnych okolicznościach oraz ramach czasowych z uprawnień tych Komisja może skorzystać. Zgodnie ze stanowiskiem Polski wydłużono również czas transpozycji przepisów dyrektywy do 36 miesięcy.

W odniesieniu do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznego użytkowania promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE, prace również zakończyły się przyjęciem podejścia ogólnego podczas posiedzenia Rady TTE w dniu 1 grudnia 2016 r. Polska widząc potrzebę zaktualizowania obowiązujących przepisów w zakresie przeprowadzania inspekcji państwa portu na statkach pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostkach pasażerskich w celu uwzględnienia procedur Nowego Reżimu Inspekcyjnego (NIR), aktywnie włączyła się w prace na forum Grupy Roboczej ds. żeglugi popierając doprecyzowanie zakresu stosowania dyrektywy oraz ujednoczenie terminologii, w tym stosowanie pojęcia „statki pasażerskie typu ro-ro”. Zgodnie ze stanowiskiem Polski, czas przewidziany na transpozycję przepisów dyrektywy do krajowego porządku prawnego został wydłużony z 12 do 36 miesięcy.

W odniesieniu do Dyrektywy PE i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich, w dniu 1 grudnia 2016 r. Rada TTE przyjęła sprawozdanie z postępu prac nad tym dokumentem. Polska poparła przyjęcie sprawozdania, gdyż co do zasady popiera dokument przygotowany przez Komisję Europejską, mający na celu uproszczenie przekazywania informacji o osobach znajdujących się na statkach. Polska za zasadne uznaje przekazywanie tych informacji w sposób elektroniczny przez już funkcjonujący pojedynczy punkt kontaktowy dla formalności sprawozdawczych związanych z wejściem i wyjściem statku do i z portu. Niemniej wskazanym jest zapewnienie alternatywnego rozwiązania w tym zakresie mniejszym jednostkom uprawiającym żeglugę krajową.

Ponadto w ramach Grupy Roboczej ds. żeglugi toczyły się prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów. W 2016 r. prowadzony był trilog między Parlamentem Europejskim, Komisją Europejską i Radą. Polska brała aktywny udział w mających na celu wypracowanie mandatu do negocjacji. W dniu 5 października 2016 r. dokument został przyjęty przez COREPER. Polska nie przeciwstawiła się przyjęciu projektowanego dokumentu z uwagi na zawarte w nim kompromisowe propozycje, w tym, że rozporządzenie nie powinno w żaden sposób naruszać przepisów regulujących system praw majątkowych w państwach członkowskich stosowanych do portów morskich i powinno dopuszczać różne struktury portów w państwach członkowskich.

2.6. 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. Dyrektywa przewiduje dopełnianie formalności sprawozdawczych drogą elektroniczną za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego, począwszy od dnia 1 czerwca 2015 r.

Prace w zakresie harmonizacji przekazywania formalności sprawozdawczych w formie elektronicznej przez pojedynczy punkt kontaktowy w państwach członkowskich UE odbywały się w ramach Grupy Ekspertów do Spraw Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS), której przewodniczyła KE. W prace zaangażowani byli przedstawiciele MG MiŻS oraz Urzędu Morskiego w Gdyni. W 2016 r. Grupa eMS odbyła 1 spotkanie. Ponadto w ramach ww. grupy eksperckiej KE została powołana podgrupa ds. projektu pilotażowego w sprawie eManifestu, która odbyła 2 spotkania w 2016 r.

W dniu 12 kwietnia 2016 r. została opublikowana Decyzja Komisji (UE) 2016/566 z dnia 11 kwietnia 2016 r. ustanawiająca Grupę Sterującą Wysokiego Szczebla ds. Zarządzania Cyfrowym Systemem Morskim i Cyfrowymi Usługami Morskimi oraz uchylająca decyzję 2009/584/WE (Dz. UE. L 96/46).

W 2016 r. odbyło się jedno posiedzenie Grupy Sterującej Wysokiego Szczebla ds. Zarządzania Cyfrowym Systemem Morskim i Usługami Morskimi (HLSG GMDSS). Z uwagi, że przedmiotem obrad Grupy są m.in. kwestie dotyczące SSN i SW, zdecydowano o utworzeniu Podgrupy Ekspertów do Spraw Single Window, która ma kontynuować prace grupy eMS. Ponadto w ramach HLSG GMDSS powołano Podgrupę Ekspertką ds. projektu pilotażowego eManifest, która miała za zadanie kontynuować prace podgrupy roboczej powołanej w ramach grupy eMS. W założeniu projekt pilotażowy w sprawie eManifestu prowadzony jest wspólnie przez DG MOVE i DG TAXUD oraz rozwijany przez EMSA i ma na celu przetestowanie możliwości przesyłania w sposób elektroniczny do NSW zharmonizowanego, pełnego manifestu ładunkowego obejmującego wszystkie dane wymagane przez administrację morską (FAL) i celną (UCC) oraz jego wymiany pomiędzy państwami członkowskimi UE przez SSN. Polska uczestniczy w przedmiotowym projekcie. Oprócz administracji morskiej w projekt zaangażowana jest administracja celna, a także w kolejnych fazach testów mają zostać zaangażowani interesariusze portowi.

2.7. Grupa robocza Rady UE ds. kwestii społecznych.

Grupa prowadziła prace nad projektem dyrektywy Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażającej Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy UE (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w UE (Europêche), który dotyczył warunków pracy i życia w sektorze rybołówstwa morskiego, w tym obejmował kwestie dotyczące czasu pracy, wieku minimalnego, treści umów o pracę, badań i zaświadczeń lekarskich, a także zawierał wymogi dotyczące załogi statku rybackiego, bezpieczeństwa i higieny pracy, zwłaszcza żywienia i zakwaterowania na pokładzie statku rybackiego oraz opieki medycznej na statku.

W dniu 13 października 2016 r. Rada UE do Spraw Zatrudnienia, Polityki Społecznej, Zdrowia i Spraw Konsumenckich (EPSCO) zatwierdziła Dyrektywę Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażająca Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Europêche). Ww. dyrektywa została opublikowana 31 stycznia 2017 r. (Dz. UE. L 25/12).

2.8. Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki (DTLF).

W 2016 r. odbyły się dwa posiedzenia Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki. Forum ma charakter horyzontalny, gdyż dotyczy wszystkich gałęzi transportu. Forum zostało powołane celem wspomagania 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 została powołana grupa robocza ds. transportowych dokumentów elektronicznych oraz grupa robocza ds. optymalizacji przepływu ładunku.

2.9. Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR).

Przedstawiciele Polski regularnie uczestniczą w pracach Grupy roboczej ds. prawa morza (COMAR), która w 2016 r. odbyła jedenaście 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 2016 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.

3. 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 „Oceany 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.

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 "Oceany 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 2016 r. odbyły się dwa spotkania Komitetu Przygotowawczego powołanego na podstawie rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 69/292 z dnia 19 czerwca 2015 r. pt.: „Wypracowanie prawnie wiążącego instrumentu w ramach Konwencji NZ o prawie morza w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw”. W 2017 r. planowane są dwa kolejne spotkania, które mają zakończyć się przygotowaniem przez Komitet rekomendacji dla Zgromadzenia Ogólnego. Następnie Zgromadzenie Ogólne przed końcem swojej 62-jej sesji (do sierpnia 2018 r.) ma podjąć decyzję o zwołaniu międzyrządowej konferencji w sprawie negocjacji Porozumienia.

Do innych spotkań na forum ONZ mających znaczenie dla reżimu prawnego mórz i oceanów zaliczyć należy 26. spotkanie Państw-Stron Konwencji NZ o prawie morza, które odbyło się w dniach 20-24 czerwca 2016 r. W dniach 13-17 czerwca 2016 r. odbyło się 17. spotkanie Nieformalnego Procesu Konsultacyjnego ds. oceanów i prawa morza, które poświęcone było problematyce morskich zanieczyszczeń, tworzyw sztucznych i mikrocząstek tworzyw sztucznych.

3. Umowy międzynarodowe bilateralne.

- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu o transporcie morskim.

W dniu 6 lipca 2007 r. Prezes Rady Ministrów Jarosław Kaczyński wyraził zgodę na rozpoczęcie negocjacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu. W dniach 9-10 czerwca 2008 r. w Warszawie odbyły się negocjacje projektu umowy, w wyniku których umowa została parafowana, a następnie został skierowany wniosek do Rady Ministrów o udzielenie zgody na podpisanie umowy. W dniu 14 października 2010 r. strona irańska przekazała notą dyplomatyczną informację o gotowości do podpisania umowy. Projekt Umowy po jej parafowaniu, został notyfikowany do Komisji Europejskiej w dniu 24 marca 2009 r., zgodnie z zasadą lojalnej współpracy wynikającej z art. 4 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej. Z uwagi na nałożone przez Radę Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych i Radę UE w 2011 r. międzynarodowe sankcje na Islamską Republikę Iranu, dotyczące m.in. transportu morskiego, umowa nie została podpisana. W związku ze zniesieniem sankcji z dniem 16 stycznia 2016 r., MGMIŻŚ skierowało wniosek do KPRM o wyrażenie zgody na podpisanie umowy. W MGMIŻŚ trwały prace przygotowawcze zmierzające do podpisania umowy.

- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kuby o transporcie morskim.

W dniu 20 lipca 2016 r. Prezes Rady Ministrów Beata Szydło wyraziła zgodę na rozpoczęcie negocjacji projektu Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kuby o transporcie morskim. Celem Umowy jest rozwój współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej pomiędzy Polską a Kubą, wspólne przyczynianie się do rozwoju żeglugi międzynarodowej oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Umowa przyczyni się do

usprawnienia obsługi transportowej dotyczącej wymiany handlowej między obydwojoma krajami. Umowa przyczyni się także do zainicjowania nowych form współpracy morskiej z Kubą, zwłaszcza w szkolnictwie morskim, instytucjach naukowo-badawczych i na forum międzynarodowych organizacji morskich, w szczególności Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Może ona wpłynąć korzystnie na rozwój współpracy również w innych dziedzinach sektora morskiego. W MGMIŻŚ trwały prace przygotowawcze zmierzające do podpisania umowy.

4. 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 2016 r. zakończono negocjacje **Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Turkmenistanem w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu**. Zgodnie z Konwencją 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. Postanowienia stosuje się także do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie poolowej, we wspólnym przedsięwzięciu lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym. Natomiast, jeżeli miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa zajmującego się transportem morskim znajduje się na pokładzie statku morskiego, to uważa się, że znajduje się ono w tym Umawiającym się Państwie, w którym znajduje się port macierzysty statku morskiego, a jeżeli nie ma portu macierzystego, to w tym Umawiającym się Państwie, w którym osoba eksploatująca statek morski ma miejsce zamieszkania lub siedzibę.

Konwencja definiuje transport międzynarodowy jako 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 uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego, eksploatowanego w transporcie międzynarodowym, może być opodatkowane w tym Umawiającym się Państwie, na terytorium którego znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa.

Konwencja wprowadza również ograniczenie korzyści umownych. Zgodnie z art. 25 Konwencji korzyści przewidziane w niniejszej Konwencji, nie zostaną przyznane w odniesieniu do danej części dochodu, jeżeli można racjonalnie wywnioskować, mając na względzie wszelkie fakty i okoliczności mające znaczenie, iż uzyskanie tych korzyści było jednym z głównych celów utworzenia wszelkich struktur lub zawarcia transakcji, które spowodowały bezpośrednio lub pośrednio powstanie tych korzyści, chyba że ustalono, iż przyznanie tych korzyści w tych okolicznościach nie stwarza możliwości braku opodatkowania lub zmniejszenia opodatkowania poprzez unikania opodatkowania (włączając w to nabywanie korzyści umownych przez osoby nieuprawnione (treaty shopping), mające na celu uzyskanie ulg przewidzianych w tych umowach na rzecz osób mających miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium trzecich jurysdykcji).

Ustawą z dnia 15 grudnia 2016 r. o zasadach unikania podwójnego opodatkowania oraz zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu stosowanych przez Rzeczpospolitą Polską i terytorium, do którego stosuje się prawo podatkowe należące do właściwości Ministra Finansów Tajwanu, uregulowano zasady wzajemnej współpracy w zakresie opodatkowania dochodów. Zgodnie z przepisami Ustawy zyski przedsiębiorstwa terytorium osiągnięte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym podlegają opodatkowaniu tylko na tym terytorium. Ustawa będzie obowiązywać od dnia 1 stycznia 2017 r.

Zyski osiągnięte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym obejmują:

- zyski osiągnięte z czarteru z załogą i wyposażeniem (na określony czas lub na określonej trasie) lub bez załogi i wyposażenia, statków morskich, statków żeglugi śródlądowej lub statków powietrznych,
- zyski osiągnięte z użytkowania, utrzymania lub dzierżawy kontenerów (włączając przyczepy i związane z tym wyposażenie do transportu kontenerów), używanych do transportu dóbr i towarów, jeżeli taki czarter, lub użytkowanie, utrzymanie lub dzierżawa, w zależności od sytuacji, jest uboczną w stosunku do eksploatacji statków morskich lub powietrznych w transporcie międzynarodowym.

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.

Ustawa definiuje transport międzynarodowy jako wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, eksploatowanym przez przedsiębiorstwo terytorium z wyjątkiem przypadku, gdy statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi na drugim terytorium.

Zgodnie z Ustawą wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego, eksploatowanego w transporcie międzynarodowym może być opodatkowane na terytorium, gdzie przedsiębiorstwo ma siedzibę.

Zgodnie z postanowieniami Ustawy dotyczącymi ograniczenia korzyści umownych, osoba mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium nie jest uprawniona do żadnych korzyści wynikających z Ustawy, jeżeli głównym lub jednym z głównych celów takiej osoby lub osoby z nią powiązanej, było uzyskanie korzyści wynikających z tej Ustawy. Niniejszego postanowienia nie należy rozumieć jako ograniczającego w jakikolwiek sposób stosowanie jakiegokolwiek przepisu prawnego terytorium, którego celem jest zapobieganie unikaniu i uchylaniu się od opodatkowania.

5. Ważniejsze wydarzenia 2016 roku związane z tematyką morską.

• Powstanie Konwentu Morskiego

W dniu 2 lutego 2016 r. w Sopocie odbyło się inauguracyjne posiedzenie Konwentu Morskiego, powołanego z inicjatywy ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele władz rządowych i samorządowych. Pierwszym przewodniczącym Konwentu został kapitan żeglugi wielkiej Pan Zbigniew Sulatycki. Konwent Morski jest organem oraz doradczym ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz opiniotwórczym w obszarze gospodarki morskiej. Zadaniem Konwentu jest rekomendowanie inicjatyw oraz przedkładanie projektów założeń i koncepcji rozwoju gospodarki morskiej oraz żeglugi śródlądowej w Polsce. Na pierwszym posiedzeniu Konwentu omówiono m.in. zagadnienia związane z potrzebą odbudowy polskiej gospodarki morskiej, jako jednego z ważnych elementów gospodarki narodowej, wsparcie rybołówstwa i ratownictwa morskiego oraz konieczność kształcenia wykwalifikowanych pracowników związanych z przemysłem morskim i stoczniowym.

• Transport Week 2016, 8-10 marca 2016 r., Sopot

W dniach 8-10 marca 2016 r. w Sopocie miała miejsce VI edycja Transport Week, w ramach której odbyły się trzy konferencje: „Ports and shipping of tomorrow”, „Baltic Container Conference” oraz „Intermodal Conference”. W wydarzeniu uczestniczyli przedstawiciele Komisji Europejskiej, administracji rządowej i samorządowej, a także przedstawiciele świata biznesu i nauki. W 2016 r. uczestnicy konferencji dyskutowali m.in. na temat zrównoważonego rozwoju portów morskich, przyszłości oraz wyzwań stojących przed rozwojem sektora kontenerowego. Po raz pierwszy jeden dzień dyskusji poświęcono

tematyce żeglugi śródlądowej, europejskim korytarzom transportowym, transportowi intermodalnemu w Europie Centralnej oraz kształceniu przyszłej branży transportowej.

- **Europejski Dzień Morza, 18-19 maja, Turku, Finlandia**

W dniach 18-19 maja w Turku (Finlandia) pod hasłem przewodnim „Investing in competitive blue growth - smart and sustainable solutions” odbyły się główne obchody Europejskiego Dzień Morza 2016 - najważniejszego morskogo święta UE, którego głównym celem jest podkreślenie roli i znaczenia spraw morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym UE. W ramach obchodów zorganizowana została sesja ministerialna przedstawicieli państw stron Konwencji o ochronie środowiska morskogo obszaru Morza Bałtyckiego z udziałem wysokich rangą przedstawicieli państw nadbałtyckich. Obchodom towarzyszyło także posiedzenie Grupy Wysokiego Szczebla ds. Zintegrowanej Polityki Morskiej (High Level Focal Point Group), panel Grupy Eksperckiej ds. Polityki Morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego z udziałem przedstawicieli MGMIŻŚ oraz wiele warsztatów tematycznych.

- **IV Międzynarodowy Kongres Morski, 8-10 czerwca, Szczecin,**

W dniach 8-10 czerwca 2016 r. w Szczecinie, pod patronatem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej odbyła się IV edycja Międzynarodowego Kongresu Morskiego. Głównym celem Kongresu, w którym uczestniczyło ok. 1000 przedstawicieli biznesu, polityki i nauki, była wymiana doświadczeń i wiedzy z dziedziny gospodarki morskiej. W trakcie sesji inauguracyjnej przedstawiono główne założenia polityki morskiej państwa. W 2016 r. program kongresu został podzielony na bloki tematyczne, podczas których omawiano takie kwestie jak: inteligentne specjalizacje w branży stoczniowej, aktywizacja terenów postoczniowych, a także bezpieczeństwo i współpraca międzynarodowa. Ważnym elementem IV Kongresu Morskiego, podczas którego premier Beata Szydło potwierdziła wsparcie ze strony władz dla odbudowy przemysłu stoczniowego, było podpisanie listu intencyjnego między partnerami, którzy wyrazili wolę wybudowania promów dla polskich armatorów w polskich stocznjach.

- **Powołanie Sekretariatu ds. Morskich w formacie 16+1, 5 listopada 2016 r., Ryga**

Z inicjatywy Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej RP w listopadzie 2016 r., podczas spotkania szefów rządów grupy „16+1” w Rydze, podjęto decyzję powołania Sekretariatu do spraw morskich w Polsce. W ramach współpracy w zakresie gospodarki morskiej, projekt „16+1” będzie dotyczyć współpracy pomiędzy głównymi portami morskimi, wspierania budowy klastrów przemysłowych na obszarach nadmorskim i wzmacniania współpracy w zakresie rozwoju infrastruktury, w tym rozwoju transportu intermodalnego i centrów logistycznych.

Inicjatywa 16+1 powstała w 2012 r. w celu wzmocnienia współpracy Chin z krajami Europy Środkowo-Wschodniej. W przedsięwzięciu biorą udział: Albania, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czarnogóra, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Macedonia, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia i Węgry. Polska jest największym państwem europejskim biorącym udział w projekcie.

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

1. Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.

W ramach realizacji zadań z zakresu obsługi obrotu towarowego dokonywanego drogą morską, Służba Celna w 2016 r. podejmowała szereg inicjatyw, zmierzających m.in. do wdrożenia dalszych ułatwień w odprawach ładunków przemieszczanych drogą morską, systematycznej poprawy jakości obsługi celnej, znoszenia barier i przeszkód w rozwoju przedsiębiorczości sektora morskogo. Większość z zadań realizowanych przez Służbę Celną w ramach polityki morskiej wchodzi w zakres kompetencji Izby Celnej w Gdyni (1035 pracowników) i Izby Celnej w Szczecinie (831 pracowników).

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.

Działania te powiązane były z realizacją kierunków polityki morskiej RP, a w szczególności odnosiły się do działań dotyczących redukcji barier dla rozwoju przedsiębiorczości morskiej oraz kształtowania warunków dla utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistyczno-transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej.

- **System Koordynacji Kontroli Porty 24 h.**

Wraz z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1662), zawierającej m.in. „pakiet morski”, została wprowadzona zasada przeprowadzenia wszystkich czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. Zadanie koordynacji kontroli nałożone zostało na Naczelnika Urzędu Celnego właściwego dla portu morskiego. W tym celu Izba Celna w Gdyni przygotowała i wdrożyła platformę informatyczną „System Koordynacji Kontroli - Porty 24h”.

System ten w pełnej wersji funkcjonuje od 2016 r. i może być użytkowany we wszystkich polskich portach morskich. Koordynacja obejmuje działania dysponenta towaru, operatora portowego, inspekcji granicznych oraz samej Służby Celnej, co umożliwia przeprowadzenie 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.

Ustawowy termin 24 godzin odpraw towarów w praktyce jest znacznie krótszy, choć 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. Wprowadzenie w/w systemu ułatwia i przyspiesza obrót towarem przez przedsiębiorcę dzięki skróceniu czasu przeprowadzania wszystkich czynności urzędowych i kontrolnych niezbędnych do dopuszczenia towarów do obrotu.

System informatyczny pozwala na uczestnictwo w wymianie informacji Służbie Celnej, inspekcjom granicznym i przedsiębiorcom, a także umożliwia śledzenie aktualnego stanu czynności związanych z towarem a poprzez wymianę informacji w postaci elektronicznej eliminuje konieczność przedstawiania dokumentów papierowych.

Przedsiębiorcy uzyskali możliwość m.in.: bezpośredniego uczestniczenia w procesie 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 uzyskują wyprzedzającą informację (awizo) 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 może przekazywać użytkownikom w czasie rzeczywistym informacje o ewentualnych opóźnieniach w wystawianiu kontenerów do kontroli (sytuacje niestandardowe), co daje wyprzedzająco możliwość dokonania ponownej koordynacji terminów kontroli towaru. Niezależnie od powyższego, Służba Celna poprzez 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.

Informacje o realizacji ww. zadania są udostępniane zarówno w formie okresowych publikacji („Raport z wykonania koordynacji kontroli w ramach pakietu Porty 24” publikowany na stronie Ministerstwa Finansów), jak i na bieżąco w formie tzw. liczników dostępnych na stronach internetowych Izb Celnych w Gdyni i Szczecinie obsługujących porty morskie.

Podkreślenia wymaga, że dzięki zaangażowaniu wszystkich działających w portach morskich inspekcji kontrolnych, uzyskano wartość dodaną w postaci efektywnie działającego mechanizmu wykorzystującego idee Single Window i One Stop Shop.

- **Projekt wdrożenia e-Manifestu.**

Od 2015 r. Komisja Europejska prowadzi projekt dotyczący wdrożenia e-Manifestu, który jest na etapie przygotowań do uruchomienia projektu pilotażowego. W projekcie pilotażowym biorą udział zaproszone przez Komisję Europejską państwa członkowskie, w tym Polska. Wdrożenie e-Manifestu jest jednym z elementów budowania Jednolitego Rynku II w transporcie morskim (Maritime Single Market II) i odpowiada komunikatowi Parlamentu Europejskiego i Rady w tym zakresie. Celem wdrożenia e-Manifestu jest zapewnienie przedsiębiorcom jednolitych zasad dokonywania formalności celnych, sprawozdawczych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi we wszystkich portach morskich UE. W ramach projektu pilotażowego testowane będzie oprogramowanie wytworzone na zlecenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Security Agency - EMSA). E-Manifest powinien zostać wdrożony we wszystkich państwach członkowskich w pierwszym kwartale 2020 roku. W zakresie celnym e-Manifest będzie zapewniał jednolite składanie danych dotyczących przywózowej deklaracji skróconej, potwierdzania unijnego statusu celnego towarów, czasowego składowania towarów lub uproszczonej procedury tranzytowej w każdym unijnym urzędzie celnym obsługującym dany port morski. Przedstawiciele Polski z Izby Celnej w Gdyni, Izby Celnej w Szczecinie oraz z Urzędu Morskiego w Gdyni aktywnie uczestniczyli w 2016 r. w pracach dotyczących określenia zasad dla projektu pilotażowego e-Manifestu. W szczególności zostały wybrane przedsiębiorstwa, które wyraziły wolę testowania e-Manifestu w fazie pilotowej, a następnie rozpoczęto przygotowania techniczne do przeprowadzenia testów w 2017 r. Po zakończeniu testów nastąpi ocena pilota na poziomie Komisji Europejskiej oraz podjęcie decyzji co do udostępnienia oprogramowania EMSA do celów operacyjnych.

2. Uczestnictwo Służby Celnej w pracach międzynarodowych grup roboczych i projektach UE.

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. Współpraca w skali międzynarodowej, rozwijana i realizowana w ramach grup funkcjonujących pomiędzy administracjami celnymi krajów UE a operatorami portowymi ułatwia legalny obrót towarowy. Dobra współpraca przedsiębiorców z administracjami celnymi powoduje, że relatywnie wzrasta szybkość obsługi organów celnych poprzez zmniejszenie liczby kontroli. Ułatwia to przedsiębiorcom współpracującym z operatorami skuteczne konkutowanie na wspólnym rynku.

Funkcjonariusze Służby Celnej, analogicznie jak w latach ubiegłych, brali udział w wielu projektach międzynarodowych.

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, Hong Kongiem i Chinami. W projekcie od kilku lat uczestniczy port w Gdańsku. 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 roku 2016, podobnie jak w roku 2015, rozszerzono ilość portów uczestniczących w programie po stronie chińskiej. Program rozszerzono i ustanowiono nowe bezpieczne łańcuchy dostaw oparte o połączenia kolejowe. Po stronie polskiej do programu włączony został terminal kolejowy w Małaszewiczach, a po stronie chińskiej terminal w Alashankou. W ramach programu przy aktywnym uczestnictwie przedstawicieli Polski, trwały intensywne prace mające na celu zbudowanie nowej platformy wymiany informacji pomiędzy portami uczestniczącymi w projekcie. Zakończono prace nad specyfikacją bazy danych, które mają być wymieniane pomiędzy portami w ramach nowej platformy. Obecnie Komisja Europejska prowadzi konsultacje dotyczące wykonawcy nowych rozwiązań, bądź modernizacji istniejących rozwiązań informatycznych (np. SPEED2) dla potrzeb programu SSTL. W 2016 r. w ramach programu z udziałem portu w Gdańsku odbyły się ćwiczenia

wspólnych reguł ryzyka. Ćwiczenia miały na celu ocenę możliwości reakcji portów uczestniczących w programie na opisane i wskazane wcześniej zagrożenia.

C-BORD - Służba Celna aktywnie uczestniczy w międzynarodowym projekcie C-Bord (effective Container Inspection at BORDER control points), który 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 pn. BORDER SECURITY AND EXTERNAL SECURITY - Technologies for inspections of large freight BES-09-2014, którego głównym celem jest budowa dwóch urządzeń do inspekcji dużych ładunków na przejściach granicznych. Przy realizacji inwestycji są stosowane najnowsze technologie wykorzystujące m.in. promieniowanie RTG. Projekt jest finansowany w ramach programu Horyzont 2020, a jego budżet planowany na lata 2014-2020 wynosi prawie 80 mld euro.

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 posiadających granicę morską (DE, ES, FI, FR, NL, PT, PL, UK), mający na celu zbadanie możliwości wykorzystania komunikatów CSM (dotyczących trasy i statusu kontenerów), dostępnych w aplikacji CONTRAFFIC, w celu poprawy jakości danych dla potrzeb wyprzedzającej analizy ryzyka w transporcie morskim). Jednym z głównych celów projektu pilotażowego „CONTRAFFIC-ENS” jest sprawdzenie, jakie są możliwości w zakresie zaimplementowania (na stałe, w sposób systemowy) danych CSM dla potrzeb wsparcia procesu wyprzedzającej analizy ryzyka w transporcie morskim (tzw. analiza pre-arrival). Izba Celna w Szczecinie pełni w tym zakresie rolę koordynacyjną w zakresie portów w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku. Wybrane dane dot. kontenerów przybywających do portów PL przesyłane są za pośrednictwem aplikacji Contraffiac do JRC, który dokonuje ich zestawienia z danymi zawartymi w komunikatach CSM, mającego na celu zidentyfikowanie różnic pomiędzy danymi pre-arrival i wykrycie ryzykownych przesyłek.

W dniach 27-28 kwietnia 2016 r. Izba Celna w Szczecinie była gospodarzem międzynarodowego spotkania w ramach Projektu Pilotażowego Contraffiac-ENS (C-ENS). W trakcie spotkania w Szczecinie zaplanowano dalsze prace, które zostaną zrealizowane w ramach projektu C-ENS w bieżącym i przyszłym roku, tj. dostarczenie prototypu narzędzia informatycznego, które umożliwi elastyczny, intuicyjny i szybki dostęp dla analityków ryzyka do danych CSM, wspierającego proces analizy manualnej.

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). Polska Służba Celna uczestniczy w projekcie od 2009 r. W ramach CONTRAFFIC administracje celne przekazują do JRC/CONTRAFFIC wybrane informacje zawarte w zgłoszeniach celnych, które następnie zostają poddane automatycznej analizie ryzyka pod względem występowania ewentualnych nieprawidłowości w odniesieniu do powiązań w relacji dane kontenerów - daty - kraje pochodzenia - towary itp. Rezultatem działań jest wyodrębnienie przypadków wskazujących na możliwość fałszowania rzeczywistego pochodzenia towarów, celem ominięcia zapłaty ceł antydumpingowych, co z kolei umożliwi służbom celnym wszczęcie odpowiednich postępowań mających na celu odzyskanie zaległych opłat celnych i podatkowych.

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 zaangażowanych w portach morskich RALFH w rewizje i przeszukania jednostek pływających), a także projekt „RALFH Scan Group Meeting” (wymiana doświadczeń i doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy celnych odpowiedzialnych za obsługę skanerów działających w portach RALFH i ODYSSEUS - 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.

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 prowadzących działalność w obszarze gospodarki morskiej 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 2016 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 Elektryczny posiadają uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora w dziedzinie nauk technicznych, a Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa w dziedzinie nauk ekonomicznych. Wydział Elektryczny ma prawo do nadawania stopnia doktora nauk technicznych w dwóch dyscyplinach: w zakresie elektrotechniki oraz elektroniki. Uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora habilitowanego posiada Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Wydział Nawigacyjny oraz Wydział Elektryczny. Na wydziałach tych odbywają się studia doktoranckie.

W Akademii Morskiej w Gdyni w 2016 r. łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 5343 studentów, w tym 2055 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

W roku 2016 dwóch pracowników Akademii Morskiej w Gdyni uzyskało tytuł naukowy profesora nauk technicznych, dwóch pracowników kadry naukowej uzyskało stopień naukowy doktora habilitowanego, a trzech asystentów otrzymało stopień naukowy doktora.

Obok kształcenia studentów drugim równie ważnym obszarem działalności Akademii jest działalność badawcza i badawczo-rozwojowa pracowników naukowych uczelni. 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). Akademia Morska w Gdyni realizuje również projekty w ramach programów finansowanych przez Unię Europejską. 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.

W roku 2016 Akademia Morska w Gdyni realizowała 15 projektów naukowo-badawczych oraz badawczo-rozwojowych, w tym: 4 projekty z zakresu badań podstawowych finansowane przez NCN, 3 projekty w Programie Badań Stosowanych finansowane przez NCBiR, 2 projekty finansowane przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz 6 projektów międzynarodowych finansowanych w ramach funduszy Unii Europejskiej. W 2016 roku uczelnia realizowała również prace o charakterze badawczo-rozwojowym zlecone przez podmioty zewnętrzne, w szczególności przedsiębiorstwa i instytucje rządowe, w tym ekspertyzy i opracowania naukowe z obszaru gospodarki morskiej.

Ponadto Akademia jest członkiem platform technologicznych, centrów transferu technologii, centrów innowacji oraz konsorcjów naukowych i naukowo-technologicznych.

W ramach Programu Erasmus+ AMG realizuje projekty mobilności studentów i pracowników z 40 uczelniami partnerskimi w 15 krajach UE. W 2016 r. w programie Erasmus zrealizowano: 34 wyjazdy studentów AMG na studia, 2 wyjazdy studentów AMG na praktyki, 11 wyjazdów pracowników AMG, 44 przyjazdy studentów na studia w AMG oraz 5 przyjazdów pracowników z uczelni partnerskich do AMG.

Przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni brali udział w spotkaniach partnerów projektu „A panEuropean framework for strengthening Critical Infrastructure resilience to climate change” EU-CIRCLE (Horyzont 2020). Zadaniem projektu jest wypracowanie i wprowadzenie innowacyjnych ram wspierających odporność wzajemnie połączonych Europejskich Infrastruktur na presje klimatyczne. Naukowcy przeprowadzają badania dotyczące analizy bezpieczeństwa infrastruktur krytycznych narażonych na zmiany klimatyczne oraz analizy ryzyka awarii infrastruktur krytycznych.

Kontynuowano współpracę naukową w ramach projektu „Towards Intelligent Micro-Bearings - Tribological Aspects” (IMBeing) w zakresie tribologii mikrołożysk stosowanych w przemyśle, bioinżynierii i biotechnologii. W związku z realizacją zadań zapisanych w projekcie IMBeing przedstawiciele AMG przebywali w Mińsku w instytucie A.V. Luikov Heat and Mass Transfer Institute (HMTI) of National Academy of Sciences of Belarus. Natomiast do AMG przyjechali przedstawiciele HMTI z Białorusi oraz z National Science Centre Kharkov Institute of Physics and Technology z Ukrainy.

Przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni, będącej członkiem International Association of Maritime Universities (IAMU), brali udział w zgromadzeniu ogólnym tego stowarzyszenia - 17th Annual General Assembly of IAMU (17 AGA IAMU) w Haiphong w Wietnamie. Tematem przewodnim zjazdu było hasło: Working together: the key way to enhance the quality of maritime education, training and research. Warto podkreślić, że przedstawiciel AMG należy do International Executive Board IAMU oraz do Policy&Planning Committee. Ponadto studenci Wydziału Nawigacyjnego podczas konferencji IAMU Students, towarzyszącej 17 AGA IAMU, zdobyli 1 miejsce oraz wyróżnienie za prezentację w kategorii referatów studenckich.

W 2016 r. Akademia Morska w Gdyni kontynuowała współpracę w zakresie budowy, tworzenia i uruchomienia Akademii Rybołówstwa i Nauk o Morzu w Namibe (Academia de Pescas e das Ciências do Mar) w Republice Angoli, uczelni o charakterze panafrkańskim. Projekt ANGOLA realizowany jest na rzecz Ministerstwa Rybołówstwa Republiki Angoli w współpracy z firmą Navimor International Com. z Sopotu. Akademia Morska w Gdyni jest wiodącym partnerem edukacyjnym i naukowym w tym przedsięwzięciu.

Drugi etap projektu ANGOLA (2013-2018), obejmujący prace badawczo-rozwojowe o charakterze inżynieryjno-technicznym oraz ekspercko-konsultingowym, opracowanie podręczników akademickich w języku portugalskim oraz współpracę dydaktyczną w zakresie kształcenia kadr na studiach II i III stopnia w AMG dla nowo tworzonej uczelni w Namibe wszedł w fazę finalną. W 2016 r. w ramach tego projektu 20 studentów angolskich kontynuowało kształcenie w Polsce, w tym w AMG 16 studentów na studiach II stopnia (zakończenie studiów w lutym 2017 r.) i 1 student na studiach III stopnia (planowane zakończenie studiów w lutym 2019 r.), a na Uniwersytecie Gdańskim 3 studentów na studiach II stopnia (planowane zakończenie studiów w czerwcu 2017).

W 2016 r. AMG otrzymała nagrody za realizowany projekt ANGOLA:

- nagroda Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE - Innowacyjna Gospodarka Morska 2016 w kategorii „Innowacyjne Przedsięwzięcie” za opracowanie koncepcji edukacyjno-organizacyjnej Akademii Rybołówstwa i Nauk o Morzu, tworzonej w Angoli, w tym programów akademickich i badań laboratoryjnych.

- Polska Nagroda Inteligentnego Rozwoju 2016 w kategorii Uczelnia Wyższa, projekt „Budowa i tworzenie Akademii Rybołówstwa i Nauk o Morzu w Republice Angoli”, przyznana podczas Forum Inteligentnego Rozwoju przez Centrum Inteligentnego Rozwoju oraz sekcję „Rzecz o Innowacjach”, ukazującą się na łamach „Pulsu Biznesu”.

W 2016 r. kontynuowane były działania mające na celu nawiązanie dalszej współpracy z krajami afrykańskimi - przedstawiciel AMG podczas podróży do Senegalu uczestniczył w spotkaniu z zespołem powołanym przez Ministra Rybołówstwa Senegalu, które dotyczyło współpracy przy budowie Państwowej Szkoły Morskiej w Dakarze.

Akademia Morska w Gdyni wraz ze Studium Doskonalenia Kadr kontynuowała w 2016 r. zadanie 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 szkoleniu pod okiem kadry AMG, obejmującym kursy teoretyczne, zajęcia praktyczne w porcie i podczas rejsów szkoleniowych (najpierw na s/v „Dar Młodzieży”, a później na nowej algierskiej fregacie), popłynęła do Algierii z własną wyszkoloną w Polsce załogą.

Akademia Morska w Gdyni kontynuowała również bilateralną współpracę naukowo-dydaktyczną z zagranicznymi uczelniami, a w szczególności z Shanghai Maritime University (Chiny) i Hochschule Bremerhaven (Niemcy).

Przedstawiciele uczelni współpracowali z Shanghai Maritime University w ramach polsko-chińskiej umowy międzyrządowej (projekt „Study on existing and design of new methods for electrical power quality improvement in river ships with electric propulsion”, realizowany na Wydziale Elektrycznym). Podczas pobytu w Shanghai Maritime University przedstawiciel AMG zrealizował cykl wykładów dla studentów II stopnia College of Logistic Engineering of SMU nt. „Digital solutions for electromagnetic phenomena measurements”. Studenci Wydziału Nawigacyjnego AMG brali udział w kolejnej edycji programu wymiany studentów „The Exchange Program of International Class for Maritime Students”, organizowanym w Merchant Marine College of Shanghai Maritime University.

W ramach współpracy z Hochschule Bremerhaven zostało zorganizowane w Bremerhaven oraz w Gdyni kolejne Międzynarodowe Studenckie Seminarium Naukowe „Managing cultural diversity in Europe”. Przedstawiciele AMG i Hochschule Bremerhaven prowadzili także rozmowy dotyczące dotychczas realizowanej współpracy dwustronnej oraz możliwości jej rozszerzenia.

W uczelni przebywali również „visiting professors” m.in. z następujących uczelni: Latvian Maritime Academy (Łotwa), Constanta Maritime University (Rumunia), University of Dubrovnik (Chorwacja), Politechnika Lwowska (Ukraina), National Economic University Ternopil (Ukraina).

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 Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu kierunki: transport, zarządzanie i inżynieria produkcji, logistyka.

W 2016 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 3607 studentów, w tym na studiach stacjonarnych I i II stopnia 2837 oraz 731 studentów na studiach niestacjonarnych I i II stopnia oraz 39 na studiach III stopnia.

Rozwijając stopień umiędzynarodowienia uczelni Akademia Morska z roku na rok zwiększa udział studentów zagranicznych. W 2016 r. w AM w Szczecinie studiowało 269 cudzoziemców, czyli 7,5% ogólnej liczby studentów. Najwięcej studentów zagranicznych studiowało na wydziale nawigacyjnym - 102 osoby, na wydziale mechanicznym - 93 osoby, a na wydziale inżynieryjno-ekonomicznym transportu 74 osoby.

W 2016 r. uczelnia promowała za granicą angielskojęzyczną ofertę kształcenia na kierunku nawigacja. Zmodernizowana została strona internetowa poświęcona rekrutacji studentów zagranicznych, która obecnie jest trójjęzyczna (polski, angielski, rosyjski). Akademia współpracowała z uczelniami oraz instytucjami zagranicznymi z 19 krajów w ramach 39 aktywnych umów lub porozumień o współpracy, w tym 17 w ramach programu Erasmus+. W 2016 r. w ramach programu wymiany studentów na studia wyjechało 10 studentów Wydziału Nawigacyjnego, na praktyki wyjechało 2 studentów Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu, 1 student przyjechał na praktykę.

W dniu 30 czerwca 2016 r. zakończono realizację projektu „SOS Stress on Ships” w ramach programu Lifelong Learning - Leonardo da Vinci (działanie Transfer Innowacji). Partnerski projekt, w którym uczestniczyła AM w Szczecinie dotyczył kwestii kondycji psychicznej i emocjonalnej marynarzy odbywających długo i krótkoterminowe rejsy. Celem projektu było stworzenie programu szkoleniowego umożliwiającego uczestnikom identyfikację czynników stresogennych, zmniejszanie ich oddziaływania na psychikę, neutralizację konsekwencji stresu dla wszystkich członków załogi oraz umożliwienie wprowadzenia procedur przyczyniających się do prewencji negatywnych stanów psychofizycznych wśród załogi. Akademia współpracowała w opracowaniu oraz testowaniu programu szkoleniowego, a także brała udział w działaniach upowszechniających rezultaty projektu, którego podstawowym celem jest zwiększenie efektywności pracowników oraz podniesienie bezpieczeństwa żeglugi. W ramach projektu Akademia jako lider grupy roboczej 6 (Praktyczne i teoretyczne testowanie programu) odpowiedzialna była za weryfikację skuteczności szkolenia i stworzenie raportu z pilotażowego wdrożenia programu m.in. w dwóch uczelniach we Włoszech i Turcji.

Akademia Morska w Szczecinie realizowała również projekt pn. „More Entrepreneurial Life at European Schools” (MELES) w ramach partnerstwa strategicznego na rzecz szkolnictwa wyższego ERASMUS PLUS. Akademia jest liderem tego projektu realizowanego przez konsorcjum, a partnerami następujące uczelnie: Universidade de Aveiro (Portugalia), University of the Aegean-Research Unit (Grecja), University of Leipzig (Niemcy) oraz Politechnika Białostocka.

Podstawowym celem projektu MELES jest wprowadzenie do programów nauczania przedmiotów ukierunkowanych na zdobywanie wiedzy i umiejętności z zakresu przedsiębiorczości. Projekt umożliwia studentom i wykładowcom rozwój umiejętności, które do tej pory były pomijane w programach nauczania. Pozwala na współpracę między instytucjami szkolnictwa wyższego, reprezentującymi różne kierunki studiów. Wprowadza także niekonwencjonalne i innowacyjne metody nauki, wypierając tym samym tradycyjne podejście do procesu dydaktycznego.

Studium Nauki Języków Obcych prowadziło kursy doszkalające z języka angielskiego dla pracowników sektora gospodarki morskiej. W uczelni działa również Maritime English Center, które jest akredytowanym Centrum Egzaminacyjnym Marlins, weryfikującym znajomość morskiego rejestru języka angielskiego oraz wydającym certyfikaty językowe zgodne z wymogami MCA.

W 2016 r. kontynuowano umowę z Międzynarodowym Stowarzyszeniem Instytutów Nawigacyjnych (IAIN) w sprawie wydawania periodyku „European Journal of Navigation”, którego redaktorem naczelnym jest pracownik AM w Szczecinie.

Kontynuowano współpracę z Europejską Agencją Kosmiczną (ESA) oraz Niemieckim Centrum Lotnictwa i Kosmonautyki (DLR) w ramach pracy naukowo-badawczej EMPONA dotyczącej implementacji EGNOS w zastosowaniach morskich jako systemu efektywnego wspomaganie pozycjonowania w nawigacji śródlądowej i morskiej.

Akademia Morska w Szczecinie prowadziła również działania na rzecz promocji rozwoju nauki, badań i technologii morskich poprzez m.in. realizację 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.

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 pobeżem Bałtyku.

Liczba studentów Uniwersytetu Gdańskiego w 2016 r. (według stanu na dzień 30 listopada 2016 r.) wynosiła 29 683 osoby, w tym na studiach stacjonarnych studiowało 21 071 osób, a na studiach niestacjonarnych 8 612 osób. W 2016 r. uczelnię ukończyło 5 132 absolwentów (w tym 72 cudzoziemców) na studiach stacjonarnych i 1904 osób (w tym 9 cudzoziemców).

W sposób szczególny z edukacją o charakterze morskim jest związany Wydział Oceanografii i Geografii UG. Wydział jest jedyną placówką uniwersytecką w Polsce kształcąca w zakresie oceanografii na wszystkich poziomach 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 dziedzinie nauk o Ziemi w zakresie oceanologii i geografii.

Na Uniwersytecie Gdańskim na Wydziale Oceanografii i Geografii, Wydziale Ekonomicznym oraz Wydziale Matematyki, Fizyki i Informatyki w roku 2016 prowadzono ponad dwadzieścia zadań badawczych o tematyce morskiej. Na szczególne podkreślenie zasługują projekty realizowane w ramach badań dla młodych pracowników nauki. Zakres prowadzonych prac (obecność substancji niebezpiecznych w organizmach morskich, w tym plastiku w ich żołądkach, organizmy nierodzące, wpływ silnego falowania na podpory morskich turbin), obszary prowadzonych badań (rejon polarny, Morze Śródziemne, Morze Bałtyckie), jak również zakres współpracy z innymi naukowcami, w tym współpracy międzynarodowej (Szwecja, Niemcy) wskazują na ogromny potencjał naukowo-badawczy młodych pracowników nauki Uniwersytetu Gdańskiego. W roku 2016 na Wydziale Oceanografii i Geografii UG sfinansowano 29 projektów o charakterze morskim.

W ramach działalności statutowej na Wydziale Chemii UG realizowane badania w zakresie morskiego środowiska dotyczyły przede wszystkim oceny zagrożeń i rozprzestrzeniania się trwałych zanieczyszczeń organicznych, metaloorganicznych, metali ciężkich oraz radionuklidów w środowisku lądowym, morskim i atmosferycznym. Prace te wspomagane były badaniami obliczeniowymi umożliwiającymi przewidywanie właściwości fizykochemicznych różnego typu zanieczyszczeń środowiska w celu oceny potencjału ich ryzyka a także losów w różnych komponentach.

Instytut Transportu i Handlu Morskiego na Wydziale Ekonomicznym UG kontynuował zadania badawcze związane z szeroko pojętą polityką morską. Szczególnie zaangażowani w realizację tych zadań są pracownicy Zakładu Handlu Morskiego wchodzącego w skład Instytutu. Szczególnie istotna jest realizacja tematu „Funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw gospodarki globalnej - ze szczególnym uwzględnieniem sektora transportu morskiego”. Do podstawowych zadań badawczych w zakresie sektora transportu

morskiego należą identyfikacja i analiza problemów związanych z funkcjonowaniem i rozwojem przedsiębiorstw żeglugowych oraz przedsiębiorstw tworzących portowe ośrodki podażowe. W ramach zadania są również prowadzone badania dotyczące wykorzystania nowoczesnych technologii informacyjnych oraz rozwiązań e-biznesowych w przedsiębiorstwach.

W warunkach nasilającej się konkurencji na rynkach usług portowych i żeglugowych oraz intensywnych zmian otoczenia przedsiębiorstw sektora transportu morskiego niezbędne jest podnoszenie ich konkurencyjności. Identyfikowanie czynników sprzyjających funkcjonowaniu przedsiębiorstw i ich rozwojowi, a także czynników hamujących te procesy ma służyć wypracowaniu konkretnych rozwiązań wspomagających zarządzanie przedsiębiorstwami gospodarki morskiej.

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 przyczyniają 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.

Wydziały Uniwersytetu Gdańskiego biorą również aktywny udział w międzynarodowej współpracy bilateralnej. Instytut Transportu i Handlu Morskiego Wydziału Ekonomicznego od lat współpracuje z zagranicznymi ośrodkami akademickimi, m.in. w Belgii, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Finlandii, Turcji, Chorwacji oraz Rosji. Wydział Prawa i Administracji (Katedra Prawa Pracy) współpracuje z Uniwersytetem w Vigo w Hiszpanii i Uniwersytetem Rybackim w Pusan (Korea Południowa) oraz Uniwersytetem Hull w Wielkiej Brytanii. Przedmiotem współpracy jest podwyższenie warunków pracy marynarzy i rybaków zatrudnionych na statkach tanich bander. Wydział Matematyki, Fizyki i Informatyki współpracuje z chorwacką instytucją Ruder Boskovic Institute, Center for Marine Research w Zagrzebiu. Wydział Oceanografii i Oceanografii współpracuje w ramach umów bilateralnych z Portugalią, Marine and Environmental Sciences Centre (MARE), University of Évora (Profesor Pedro Anastácio), UMPC Paryż VI, stacją morską w Roscoff i Uniwersytetem w Nicei (Francja)

Uczelnia realizowała w roku akademickim 2016/2017 roku zadania z zakresu mobilności studentów i nauczycieli akademickich w ramach Programu Erasmus+ we współpracy 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.

Współpraca z poszczególnymi ośrodkami uniwersyteckimi i naukowymi jest już w wielu przypadkach współpracą wieloletnią poprzedzoną wieloletnimi, bardzo dobrymi kontaktami personalnymi pracowników Uniwersytetu Gdańskiego z przedstawicielami tych instytucji w ramach realizowanych działań badawczo-rozwojowych.

Gospodarka morska oraz administracja związana z morzem jest ważnym elementem w kształceniu studentów i młodej kadry naukowej. Udostępnianie danych archiwalnych, staże studenckie, obecność w terminalach portowych, portach morskich, statkach handlowych, wykłady prowadzone przez praktyków to ważny element edukacji i rozwoju przyszłej kadry morskiej. W roku 2016 Uniwersytet Gdański współpracę w tym zakresie prowadził m.in. z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk SA, Izbą Celną w Gdyni, Unifeeder A/S (przewoźnik żeglugi bliskiego zasięgu), Kuehne + Nagel Polska (globalne przedsiębiorstwo spedycyjne i logistyczne), WIOŚ w Gdańsku, WIOŚ w Olsztynie, czy Oddziałem Morskim Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

Udział w rejsach morskich w ramach zajęć kursowych dla studentów lub prac badawczych prowadzonych przez młodą kadrę naukową Instytutu Oceanografii UG jest możliwy dzięki wieloletniej współpracy z Marynarką Wojenną RP, w tym z Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej i Dywizjonem Zabezpieczeń Hydrograficznych, Instytutem Morskim w Gdańsku, Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni oraz Instytutem Oceanologii PAN w Sopocie.

Uniwersytet Gdański jest zaangażowany w działania edukacyjne i informacyjne upowszechniające wiedzę naukową w społeczeństwie, w działania na rzecz ochrony i rozsądnej eksploatacji zasobów przyrodniczych morza, a także w promowanie zasad zrównoważonego i trwałego rozwoju cywilizacyjnego społeczności nad Bałtykiem.

Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego realizuje działania edukacyjne na rzecz ochrony środowiska morskiego współpracując z Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska w Gdańsku, Urzędem Miasta w Gdyni, Akademią Marynarki Wojennej w Gdyni. W ramach programowych poszczególnych kierunków studiów o charakterze morskim są obecni przedstawiciele biznesu związanego z gospodarką morską, np. w Radzie Ekspertów Wydziału Ekonomicznego znajdują się przedstawiciele następujących instytucji: Polfracht Sp. z o.o., Związek Pracodawców Forum Okrętowe, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Inter Marine, Bałtycki Terminal Kontenerowy.

Działania związane z poszerzaniem wiedzy społeczeństwa o środowisku morskim, jego zasobach żywych, bogactwach naturalnych, potencjale turystycznym i gospodarczym jest bardzo ważne dla kreowania polityki morskiej kraju. Wiedza o zmianach tego środowiska wynikających z działalności człowieka, ale też niezależnych od człowieka, takich jak zmiany klimatyczne, w istotny sposób wpływa na bezpieczeństwo pojedynczego człowieka, jak i całego społeczeństwa. W tej sytuacji niezmiernie istotne są edukacja proekologiczna oraz dostarczanie informacji i wiedzy dla różnych grup wiekowych oraz warstw społeczeństwa na temat Morza Bałtyckiego, m.in. stanu jego środowiska, a także obserwowanych i potencjalnych zagrożeń.

W dniu 14 listopada 2016 r. podpisano Umowę Konsorcjum Projektu Narodowego Centrum Badań Bałtyckich (NCBB) pomiędzy Uniwersytetem Gdańskim, Akademią Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni oraz Instytutem Morskim w Gdańsku oraz o utworzeniu NCBB. Uniwersytet Gdański jest Liderem Konsorcjum, a koordynatorem działań w ramach NCBB jest Instytut Oceanografii UG. Projekt zarówno w fazie przygotowań jak również po podpisaniu umowy jest wspierany przez Miasto Gdynia. Projekt NCBB jest istotny z punktu widzenia sprawnej realizacji polityki morskiej państwa. Podstawą tego projektu jest wieloletnie doświadczenie współpracy pomiędzy partnerami projektu w realizacji projektów naukowo-badawczych, w pracach nad opracowaniem Krajowej Inteligentnej Specjalizacji o charakterze morskim oraz w ramach inicjatywy Pomorskiego Trójkąta Wiedzy. Misją Projektu jest integracja środowiska naukowego, w tym oceanograficznego, 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.

Projekt „Narodowe Centrum Badań Bałtyckich” decyzja Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 23 lutego 2011 r. został wpisany na Polską Mapę Drogową Infrastruktury Badawczej (PMDIB).

W roku 2016 rozpoczęły się ostatnie prace związane z przekazaniem nowo budowanego specjalistycznego statku do prowadzenia oceanograficznych badań naukowych oraz kształcenia studentów. Budowa jednostki oraz zakup specjalistycznego wyposażenia odbywał się w ramach Programu wspierania infrastruktury badawczej z Funduszu Nauki i Technologii Polskiej, który w lipcu 2011 roku został zakwalifikowany przez MNiSW do finansowania (całkowity koszt dofinansowania 36 mln zł). Uroczysta ceremonia chrztu tego statku odbyła się 24 czerwca 2016 r. w Stoczni Remontowej „Nauta”. Od sierpnia 2016 r. rozpoczęły się próby morskie, obejmujące m.in. ocenę sprawności jednostki w morzu i kalibrację specjalistycznego sprzętu badawczego.

Nowobudowany specjalistyczny statek naukowo-badawczy „Ocanograf” stworzy szanse do interdyscyplinarnych badań w tym badań rozwojowo-wdrożeniowych, szybkiego rozwoju morskiego dydaktycznego i naukowego potencjału uczelni oraz praktycznego wspierania przez Uniwersytet Gdański 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 2016 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. Wydział jest jedynym wydziałem w Polsce oferującym kształcenie na kierunku Oceanotechnika w specjalnościach Duże statki, Małe statki i jachty oraz nowo uruchomionej - Inżynieria zasobów naturalnych. Wydział obok dwóch innych uczelni - brytyjskiej i norweskiej we współpracy z General Electric EDC oraz Instytutem Lotnictwa w Warszawie realizuje specjalność Technologie podwodne na studiach II stopnia.

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 laboratorium dla Wydziału. Pozwala to na transfer najnowocześniejszej wiedzy z dziedziny okrętownictwa do treści nauczania. W 2016 r. we współpracy z DNV-GL na Wydziale kontynuowano naukę realizowaną w języku angielskim na specjalności „Ocean Engineering”.

Wydział organizował w swoim Ośrodku Badawczym w ławie (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.

Politechnika Gdańska od wielu lat prowadzi akcję „Żeglowanie na PG” koordynowaną przez Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa, w ramach której w 2016 r. przeszkolono na stopień żeglarza 42 studentów.

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

Akademia Marynarki Wojennej konsekwentnie rozwija swoje możliwości w obszarze prowadzenia badań, które wpisują się w kluczowe kierunki polityki naukowej i naukowo - technicznej resortu obrony narodowej zdefiniowane w dokumencie pn. „Priorytetowe kierunki badań w resorcie obrony narodowej na lata 2013-2022”. W Akademii Marynarki Wojennej funkcjonują cztery wydziały: Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego, Wydział Mechaniczno-Elektryczny, Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych oraz Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

Akademia prowadzi studia inżynierskie na kierunku nawigacja dla kadetów z Arabii Saudyjskiej, Straży Granicznej Kataru oraz z MW Kuwejtu, Straży Granicznej Kuwejtu (77 osób).

Akademia Marynarki Wojennej prowadzi również wymianę studentów w ramach programu Erasmus+. W roku akademickim 2016/2017 w programie uczestniczyło 69 osób, z czego 39 osób ze wszystkich wydziałów w takich państwach jak Czechy, Słowacja, Chorwacja, Bułgaria, Grecja oraz Turcja.

W roku akademickim 2016 na uczelni prowadzono 38 prac statutowych, 7 projektów badawczych oraz 3 projekty rozwojowe. Oprócz tego Akademia prowadzi również działalność usługową na potrzeby Marynarki Wojennej, ośrodków przemysłowych i innych instytucji państwowych.

W ramach obszaru technologii obronnych (OiB) Sensory i obserwacja, uczelnia realizowała projekt rozwojowy pn. „Ławica biomimetycznych pojazdów podwodnych dla rozpoznania podwodnego” we współdziałaniu z niemieckim ośrodkiem badawczym WTD71 oraz Politechniką Krakowską i Przemysłowym Instytutem Automatyki i Pomiarów. W Akademii kontynuowana była również praca zlecona przez Europejską Agencję Obrony pt.: „Analiza oddziaływania pola fizycznego na wielosensorowe miny niekontaktowe”. Na potrzeby obsługi statków zrealizowano również projekt badawczy pn. „System asystujący kapitanowi w nawigacji podczas operacji w porcie”, finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

W tematykę obszaru Platformy bezzałogowe wpisują się projekty: „Aktywny bezzałogowy system wykrywania i identyfikacji materiałów niebezpiecznych w obszarach wodnych” oraz „Autonomiczne pojazdy podwodne z cichym napędem falowym dla rozpoznania podwodnego”.

Realizowane projekty rozwojowe „System monitorowania obszarów morskich w dolnej półsfery oraz analizy i archiwizowania”, „35mm automatyczna armata morska KDA z zabudowanym na okręcie systemem kierowania ogniem”, „Ochrona granicy państwowej na Zalewie Wiślanym przy wykorzystaniu nowoczesnych metod wykrywania zdarzeń”, które swoją problematyką są zbieżne z priorytetowymi kierunkami badań obszaru Ochrona i przetrwanie na polu walki. W obszarze tym realizowany jest także projekt badawczy pn. „Projektowanie dekompresji dla nurkowań MCM”.

W obszarze Nowoczesne materiały, w tym wysokoenergetyczne i inteligentne, uczelnia zrealizuje projekt „Hybrydowe źródło zasilania elektrycznego urządzeń wspomagających akcje ratownicze i ewakuacje”.

Akademia ma swój udział w realizacji programu modernizacji Marynarki Wojennej realizując we współpracy z przemysłem stoczniowym dostawę systemu monitorowania pola hydroakustycznego dla okrętu patrolowego ORP "Ślązak" (PROJEKT 621).

Istotnym osiągnięciem Akademii Marynarki Wojennej jest realizowanie zadań inwestycyjnych mających na celu wzbogacenie bazy naukowo-badawczej oraz wyposażenie w środki mające umożliwić realizację priorytetowych kierunków badań.

Od wielu lat AMW kontynuuje realizację zadania inwestycyjnego z Funduszu Nauki i Technologii Polskiej tj. „System zachowania życia dla Doświadczalnego Kompleksu nurkowego DGKN-120”.

Należy podkreślić udział AMW w zakończonych projektach międzynarodowych m.in.: „Amunicja chemiczna zatopiona w Bałtyku. Poszukiwanie i ocena” realizowany na potrzeby Unii Europejskiej. Akademia również uczestniczy, w ramach programu europejskiego Interreg – Baltic Sea Region, w projekcie międzynarodowym pt.: „Podwodne operacje ratownicze z wykorzystaniem nurków służb państw rejonu Morza Bałtyckiego” (Diving with State Maritime Resources in the Baltic”. Partnerem wiodącym projektu jest Swedish Coast Guard w Karlskronie, partnerami poza AMW są: Swedish Armed Forces, Diving and Naval Medicine Center; Yrgo, Education Department, City of Gothenburg, Cold Cut Systems; Finnish Border Guard oraz Ursuk Ltd. Projekt będzie realizowany do 2019 roku.

Akademia stale podnosi jakość prowadzonej działalności naukowo-badawczej. Jest to możliwe dzięki sprawnemu zarządzaniu oraz doskonaleniu wdrożonego Zintegrowanego Systemu Zarządzania, który obejmuje prowadzenie badań naukowych, prac rozwojowych, wdrożeniowych, remontowych, produkcyjnych, projektowanie oraz dostawę systemów, technologii i wyrobów zgodnie z wymaganiami ISO 9001:2008. Utrzymywanie wysokiego poziomu jakości usług badawczych oraz organizację laboratoriów uczelnia opiera na wymaganiach normy PN-EN ISO/IEC 17025. Akademia jest jednostką badawczą oraz certyfikującą w obszarze Obronność i Bezpieczeństwo utrzymującą akredytację ministra ON - akredytacja OIB Nr 1/MON/2013 oraz 25/MON/2014.

AMW od wielu lat współpracuje także z różnymi ośrodkami badawczymi oraz uczelniami w zakresie prac naukowo - badawczych, projektowych, wdrożeniowych i modernizacyjnych z kraju i z zagranicy.

Zasadnicze cele współpracy międzynarodowej AMW to: poszerzenie współpracy o kolejnych partnerów zagranicznych, zapoznanie się z zagranicznymi systemami kształcenia, wymiana podchorążych na praktykach, zintensyfikowanie spotkań na szczeblu nauczycieli akademickich i słuchaczy, wymiana referatów i publikacji pomiędzy uczelniami, motywowanie kadry i słuchaczy AMW poprzez liczne kontakty zagraniczne do doskonalenia znajomości języka angielskiego, stworzenie szerokich możliwości do publikacji naukowych oraz uczestnictwa w międzynarodowych konferencjach i sympozjach, stworzenie dla podchorążych jak najszerszych możliwości współzawodnictwa w relacji z rówieśnikami z uczelni zagranicznych (głównie uczestnictwo w regatach żeglarskich).

W ramach aktywności międzynarodowej AMW od lat współpracuje z wieloma morskimi uczelniami wojskowymi, jak i instytucjami struktur międzynarodowych, w tym utrzymuje szczególnie bliskie kontakty z Niemiecką Oficerską Szkołą Marynarki Wojennej w Flensburgu (Marineschule Murwik); Rumuńską Akademią Marynarki Wojennej (Mircea cel Batran Naval Academy); Bułgarską Akademią Marynarki Wojennej (Nikola Vaptsarov Naval Academy); Królewską Holenderską Akademią Marynarki Wojennej w Den Helder (Royal Netherlands Naval College); Królewską Duńską Akademią Marynarki Wojennej w Kopenhadze (Royal Danish Naval Academy); Brytyjską Królewską Akademią Marynarki Wojennej (Britannia Royal Naval College); Akademią Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych w Annapolis (US Naval Academy).

Wynikiem współpracy międzynarodowej było m.in.: poznanie innych systemów nauczania i systemów praktyk, pozyskanie wykładowców w ramach wymiany nauczycieli akademickich, szkolenia na symulatorach, a także wymiana podchorążych w ramach Dnia Podchorążego.

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 2016 r. następujące istotne z punktu widzenia polityki morskiej kierunki studiów i specjalizacje kształcenia studentów:

- geografia morza i wybrzeża - studia magisterskie,
- oceanografia - studia licencjackie,

- 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 była autorem i uczestnikiem projektów i programów badawczych z obszaru polityki morskiej, w tym projektów w ramach grantów przyznanych przez Narodowe Centrum Nauki oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Realizowała również projekty w ramach współpracy międzynarodowej oraz projekty zamawiane.

W 2016 r. na Uniwersytecie Szczecińskim została zawarta umowa o współpracy z Uniwersytetem w Uppsali (Szwecja) w ramach programu Baltic University Programme. Porozumienie zostało podpisane na lata 2016-2018. Celem programu jest rozwijanie współpracy m.in. w zakresie wspierania zrównoważonego rozwoju pomiędzy uniwersytetami oraz równorzędnymi instytucjami szkolnictwa wyższego w regionie Morza Bałtyckiego.

Wydział Nauk o Ziemi ma uprawnienie do nadawania stopnia doktora w dyscyplinie oceanologia. Na Wydziale uruchomiono międzynarodowe studia II stopnia „Marine and Coastal Geosciences”, zorganizowanych w kooperacji z Uniwersytetem w Greifswaldzie oraz Instytutem Badań Bałtyku im. Leibniza w Warnemünde, kończących się uzyskaniem dwóch dyplomów (US i EMAU). Instytucjami prowadzącymi studia są US i EMAU we współpracy z IOW. Podpisano umowy o współpracy w tym zakresie z IOW w Warnemünde w dniu 20 lipca 2016 r. oraz z EMAU w dniu 23 września 2016 r.

Ogólnym celem kształcenia na kierunku „Master of Marine and Coastal Geosciences” jest wyposażenie absolwenta w kompetencje i umiejętności z zakresu funkcjonowania geosystemów morskich z uwzględnieniem ich strefy brzegowej. Absolwenci będą posiadali kompleksową, systemową wiedzę na temat procesów rządzących geosystemami morskimi i brzegowymi, będą także świadomi powiązań istniejących pomiędzy obserwowanymi zjawiskami przyrodniczymi, przyczyn tychże procesów oraz ich krótko- i długofalowych skutków.

Na wszystkich wydziałach prowadzono wiele działań ważnych dla realizacji polskiej polityki morskiej. Do działań tych należą następujące projekty:

- ClimLink - projekt realizowany w latach 2014-2016 w ramach Programu Polsko-Norweskiej Współpracy Badawczej, nadzorowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Celem projektu była rekonstrukcja warunków klimatycznych wpływających na zmiany w ekosystemach wschodniej części Morza Północnego, cieśnin Skagerrak i Kattegat oraz Morza Bałtyckiego oraz wskazanie głównych czynników wpływających na zmiany klimatyczne i ich wzajemne powiązania. Badania prowadzone były metodami mikropaleontologicznymi i geochemicznymi o wysokiej rozdzielczości, które posłużyły do rekonstrukcji zmian środowiskowych i klimatycznych. Istotnym elementem badań było precyzyjne ustalenie wieku osadów i ulokowanie otrzymanych wyników w kontekście stratygraficznym, na odtworzeniu zmian klimatycznych w środkowym i późnym holocenie na obszarze Północnego Atlantyku i Morza Bałtyckiego oraz na określeniu ich wzajemnych wpływów. Zmiany w ekosystemach rekonstruowano w poszczególnych regionach badań z zastosowaniem modeli symulacyjnych, umożliwiając wskazanie czynników je warunkujących w skali lokalnej i regionalnej.

- Satelitarna Kontrola Środowiska Morza Bałtyckiego „SatBałtyk” - projekt finansowany przez UE w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego koordynowany jest 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. W 2016 r. realizowane były badania terenowe w celu dostępu do aktualnych wyników badań.

- Projekt pn. „Teledetekcyjna analiza oraz monitoring dynamiki strefy brzegowej oraz zmian położenia linii brzegowej dla potrzeb zarządzania strefą brzegową z użyciem GIS i NMT” miał na celu przygotowanie i uruchomienie bazy technicznej oraz praktycznych procedur operacyjnych, umożliwiających sprawne, rutynowe określanie oraz przewidywanie stanów strefy brzegowej Bałtyku pod wpływem sztormów, tj. tworzenie map charakterystyk koncentracji zawiesiny w wodzie morskiej. W ramach ww. 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 oddziaływanie budowli hydrotechnicznych i zabiegów ochronnych na zmiany brzegu na podstawie zdjęć lotniczych, wykonywano działania prowadzące do automatyzacji interpretacji zdjęć z kamer do videomonitoringu brzegu zainstalowanych w Dziwnówku i Międzyzdrojach.

- Ekstremalne poziomy wód na wybrzeżach Morza Bałtyckiego - projekt finansowany przez Narodowe Centrum Nauki, którego celem było pozyskanie szczegółowych danych hydrologicznych i meteorologicznych z wielolecia 1960-2010 przy współpracy instytutów hydrologiczno-meteorologicznych państw nadbałtyckich (Polska, Dania, Szwecja, Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa). Istotnym efektem projektu w rozwój badań morskich było przedstawienie problematyki wezbrań sztormowych i ekstremalnych poziomów morza w ujęciu przestrzennym w odniesieniu do całości wybrzeża Morza Bałtyckiego.

- 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.

- Realizacja badań pn. „Morfodynamika brzegów na wybranych odcinkach wybrzeży Zatoki Pomorskiej oraz Zalewu Szczecińskiego” dotyczyła rozpoznania tendencji rozwoju rzeźby brzegów Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego oraz określenia ich współczesnej morfodynamiki. W wyniku badań ustalono przestrzenno-czasową zmienność kształtu profilu plażowego, co umożliwiło określenie ich wzajemnych powiązań oraz morfodynamicznych efektów.

- Projekt pn. „Zespoły okrzemkowe (Bacillariophyta) morskiej strefy litoralnej w wymiarze regionalnym i globalnym w świetle analizy morfologicznej oraz genetycznej. Implikacje filogenetyczne, biogeograficzne oraz taksonomiczne”, zakończony w 2016 r. finansowany był przez Narodowe Centrum Nauki w ramach Programu Maestro. Badania były prowadzone w oparciu o hodowlę morskich okrzemek bentosowych i obejmowały strefę litoralną wszystkich oceanów. W trakcie ekspedycji badawczych również dokonywano pomiarów podstawowych parametrów środowiskowych. Efektem badań jest określenie istniejącej bioróżnorodności morskich bentosowych zespołów okrzemkowych - wskaźników do odtwarzania dawnych warunków ekologicznych.

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 2016 r. pracownicy Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług kontynuowali współpracę z przedstawicielami środowiska portowego w Szczecinie w ramach Projektu „Trans-Port”. Tematyka spotkań branżowych i naukowych dotyczyła 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. Przy wsparciu Rady Interessantów Portów Szczecin została również wydana publikacja pt. „Morsko - lądowe łańcuchy transportowe” kierowana przede wszystkim do studentów specjalności związanych z funkcjonowaniem transportu międzynarodowego realizowanych w ramach takich kierunków, jak ekonomia, logistyka i transport.

Wydział zorganizował również wizyty studyjne dla studentów kierunku „Logistyka” na terenie portu morskiego w Szczecinie, tj. rejonu obsługi ładunków drobnicowych (DB Port Szczecin Fast Terminals) oraz miejsca obsługi ładunków zbożowych (elewator zbożowy Glencore).

Działalność stowarzyszenia „Odrą w Świat”, w które zaangażowani są pracownicy Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług integruje przedstawicieli rynku usług transportu wodnego śródlądowego oraz środowisko portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Stowarzyszenie powstało w 2016 r. i jego głównym celem jest promocja Odrzańskiej Drogi Wodnej jako istotnego elementu międzygałęziowego korytarza transportowego północ-południe i zrównoważonego pod względem społecznym i środowiskowym szlaku wodnego łączącego zespół portowy Szczecin - Świnoujście - Police z portami śródlądowymi w Polsce, Niemczech i Czechach.

1.7. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

W 2016 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 i eksploatacja siłowni okrętowych) 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.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie jest jednym z udziałowców konsorcjum sześciu uczelni europejskich realizujących projekt EMSHIP w ramach programu Erasmus Mundus, finansowanego ze środków Komisji Europejskiej. W ramach projektu prowadzone są 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 konsorcjum uczestniczy także sześć uniwersytetów na zasadzie partnerów stowarzyszonych: Uniwersytet Michigan (USA), Uniwersytet Osaka (Japonia), Uniwersytet Amazonii (Brazylia), Wietnamski Uniwersytet Okrętowy, Uniwersytet Nowej Południowej Walii (Australia) oraz Uniwersytet Nauk

Technicznych w Oranie (Algieria), wspomagających proces rekrutacji kandydatów. W pracach konsorcjum uczestniczy także Europejskie Stowarzyszenie Uniwersytetów Związanych z Techniką Morską - WEGEMT. W semestrze zimowym roku akademickiego 2015/2016 na Wydziale studiowało 10 studentów, natomiast w roku akademickim 2016/2017 - 12. Pobyt wszystkich studentów związanych z projektem EMSHIP zakończył się przygotowaniem oraz obroną prac dyplomowych na Wydziale.

W zakresie działalności dydaktycznej Wydział zawarł umowę z Uniwersytetem w Liege dotyczącą prowadzenia wspólnych studiów na drugim stopniu kształcenia w zakresie projektowania i budowy okrętów, obiektów offshore i morskich wież wiatrowych.

Wydział kontynuował również 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,

Na Wydziale kontynuowano proces kształcenia w ramach nowo otwartego, unikalnego w skali kraju, kierunku studiów „Chłodnictwo i Klimatyzacja” (pierwszy nabór odbył się w roku akademickim 2015/2016). 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. Wiedza specjalistyczna obejmować będzie m.in. zagadnienia teorii obiegów chłodniczych, kriogenicznych i pomp ciepła, właściwości powietrza wilgotnego (procesy nawilżania, osuszania, chłodzenia i ogrzewania), eksploatacji chłodni portowych, lądowych oraz innych małych komór przechowalniczych, projektowania i eksploatacji łańcucha chłodniczego produktów żywnościowych, projektowania i eksploatacji inteligentnych systemów klimatyzacji obiektów pasywnych i energooszczędnych, projektowania i eksploatacji pomp ciepła, metod komputerowych i programów narzędziowych wykorzystywanych w projektowaniu i określaniu właściwości powietrza. 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. Absolwenci będą przygotowani do pracy m.in. w chłodniach portowych i na statkach morskich, w instytucjach i ośrodkach związanych z techniką chłodniczą, klimatyzacyjną, przetwórstwem żywności, ochroną środowiska i transportem. Ponadto absolwenci zdobędą uprawnienia w zakresie remontów urządzeń i obrotu substancjami kontrolowanymi.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa ZUT od początku istnienia kształcił 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 żywienie 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 był kierunek studiów I stopnia „Eksploatacja mórz i oceanów”.

W zakresie działalności naukowej Wydział zakończył realizację projektu współfinansowanego ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rybackiego pt.: „Kompleksowe badania ichtiofauny w Zatoce Pomorskiej służące poprawie zarządzania i kontroli dostępu do zasobów łowiska oraz ograniczeniu przyłowów (redukcji poziomu odrzutów)”. Cel projektu został osiągnięty poprzez następujące działania: badanie zachowań populacji różnych gatunków ryb w Zatoce Pomorskiej i w przylegających do

niej wodach na podstawie analizy wyników połowów kontrolnych; wykonanie serii połowów kontrolnych ukierunkowanych na polepszenie selektywności i ograniczenie przyłowów w dennych zestawach trałowych; opracowanie i prezentację lokalnego programu zarządzania zasobami ekosystemu opartego na wynikach połowów kontrolnych; prezentację i promocję sposobów wykonywania zaciągów trałowych gwarantujących polepszenie selektywności i zmniejszenie poziomu odrzutów; opracowanie kodeksu dobrej praktyki rybackiej dla łowisk przybrzeżnych Zatoki Pomorskiej.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa od lat bierze udział w wyprawach antarktycznych, m.in. na Polską Stację Antarktyczną im. Henryka Arctowskiego PAN na Wyspie Króla Jerzego, Szetlandy Południowe i Antarktykę Zachodnią, podczas których prowadzone są badania bioróżnorodności ryb antarktycznych, określanie populacji kryla i możliwości jego wykorzystania, a także ocena 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. Polityką Rzeczypospolitej Polskiej w relacji do tych dwóch obszarów zajmuje się 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 16 grudnia 2016 r., poruszono m.in. kwestię potrzeby sformułowania polskiej polityki polarnej.

Status prawny Oceanu Arktycznego wynika w szczególności z Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS). Natomiast 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, Stany Zjednoczone i Szwecja). Polska uczestniczy w pracach Rady od początku jej istnienia jako obserwator, postrzegając tę organizację jako głównego aktora zdolnego zapewnić perspektywiczny rozwój i prawnomiędzynarodowy ład w Arktyce. W tym kontekście Polska popiera starania UE o 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 rozwiązywaniu problemów i wspieraniu rozwoju społeczno-gospodarczego ludności rodzimej. W obszarze zainteresowania Rady znajdują się także takie kwestie jak rozwój szlaków żeglugowych w Arktyce czy bezpieczeństwo zarządzania 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 oraz w sprawie reagowania na zanieczyszczenie morza olejami między ośmioma państwami arktycznymi wynegocjowano pod auspicjami RA; w 2016 roku zakończono negocjacje kolejnej umowy - 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-obserwatora, a w konsekwencji na jego rolę w sprawach związanych z obszarem Arktyki. Udział Polski w pracach grup roboczych w 2016 r., podobnie jak w latach poprzednich, nie był znaczący (można odnotować jedynie udział jednego eksperta w spotkaniu CAFF oraz w dwóch spotkaniach SCTF). W 2016 r. Polska kontynuowała uczestnictwo w konferencjach i posiedzeniach organizowanych przez prezydencję USA w Radzie Arktycznej, w tym w posiedzeniach Wyższych Urzędników Arktycznych (Senior Arctic Officials).

W kontekście rosnącej roli RA Polska postrzegana jest jako najaktywniejsze państwo-obserwator w RA, które popiera wzmocnienie roli i odpowiedzialności RA za przyszłość Arktyki. Polska chce w tym procesie

aktywnie uczestniczyć. Z inicjatywy polskiej zapoczątkowany został pragmatyczny, regularny dialog Prezydencji RA z państwami obserwatorami, tzw. Format Warszawski. Czwarte spotkanie państw obserwatorów z Prezydencją w RA w Formacie Warszawskim odbyło się w Warszawie w dniu 8 kwietnia 2016 r. z udziałem prezydencji USA. Format Warszawski to unikalne forum, podczas którego państwa obserwatorzy mają szansę na dyskusję pomiędzy sobą oraz z aktualnym przewodnictwem w 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.

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. W 2016 r. zostały sfinalizowane prace nad Narodową Strategią Polskich Badań Polarnych prowadzone przez Polskie Konsorcjum Polarne, przy współpracy merytorycznej Komitetu Badań Polarnych Polskiej Akademii Nauk.

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. Od 1988 r. Instytut Oceanologii PAN z pokładu r/v „Oceania” w ramach projektów międzynarodowych prowadzi regularne, kompleksowe badania wód Arktyki Europejskiej, w tym szelfu Spitsbergenu, a od 1996 r. monitoring dwóch fiordów (wspólnie z Norwegią Kongsfjorden i samodzielnie Hornsund).

W 2016 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 biologiczne w koloniach ptaków morskich osadów wód przybrzeżnych fiordów i strefy brzegowej przy lodowcach uchodzących do morza południowego Spitsbergenu.

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, jak i Komisję Europejską. Ze 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).

Na zlecenie Departamentu Prawno-Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych członkowie Zespołu Nauk Społecznych i Historii Polskich Badań Polarnych Komitetu Badań Polarnych przygotowali

ekspertyzę pt.: „Założenia polskiej polityki polarnej - część arktyczna”. Wnioski z ekspertyzy przedstawiono podczas spotkania Polar Task Force w MSZ w dniu 16 grudnia 2016 r. Dalsze prace nad założeniami będą kontynuowane w 2017 roku.

Członkowie KBP PAN przedstawili opinię dla Krajowego Punktu Kontaktowego ds. współpracy z Europejską Agencją Środowiska w ramach Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska (EIONET) w ramach konsultacji projektu raportu dotyczącego środowiska Arktyki - „The Arctic environment. European perspectives on a changing Arctic”.

Warto też zauważyć, iż w 2016 r. miała miejsce ważna inicjatywa dotycząca przyszłości międzynarodowych badań arktycznych. Administracja Prezydenta Baracka Obamy wysłała z propozycją zorganizowania spotkania ministrów nauki z państw zaangażowanych w badania na Dalekiej Północy (White House Arctic Science Ministerial). Jakkolwiek z początku cel tego spotkania nie był w pełni skonkretyzowany, to jednak bez wątplenia możliwość wspólnej dyskusji przedstawiciele państw arktycznych i niearktycznych wydawała się bardzo cenną propozycją. Taką opinię Ministerstwu Nauki i Szkolnictwa Wyższego, które otrzymało zaproszenie z USA, przedstawił Komitet Badań Polarnych PAN przy wsparciu Ministerstwa Spraw Zagranicznych i dzięki niej Polska znalazła się w gronie 25 państw oraz UE zaproszonych do przygotowania spotkania i udziału w obradach, które zaplanowano na koniec września w Białym Domu. Prace nad przygotowaniem spotkania miały dwa główne wymiary: polityczny (opracowanie Deklaracji Ministrów) oraz naukowy (opracowanie katalogu projektów międzynarodowych już realizowanych w Arktyce, a mogących pełnić rolę ram dla dalszego rozwoju badań). Katalog ten obejmował cztery obszary: znaczenie arktycznych badań naukowych w skali regionalnej i globalnej; rozwijanie, integracja obserwacji naukowych w Arktyce i dzielenie się ich wynikami; wykorzystanie rezultatów badań naukowych w rozwiązywaniu problemów lokalnych Arktyki, a także w kształtowaniu strategii globalnych w odpowiedzi na zmiany klimatu; znaczenie badań polarnych w rozwoju edukacji w dziedzinie nauk przyrodniczych, inżynierii, techniki i matematyki (STEM) oraz zwiększenia zaangażowania zwykłych obywateli w procesy badawcze. Polska zgłosiła następujące propozycje do trzech sesji: Towards better understanding of the role of snow for changes in the Pan-Arctic environment, Evolution of the Arctic glaciers terminating into the sea and its local and global consequences, Changes in the Arctic fjord system based at the permanent scientific observatory Polish Polar Station, Edu-Arctic - Innovative educational program attracting young people to natural sciences and polar research.

Warto podkreślić, iż wszystkie cztery zostały włączone przez organizatorów do puli diskutowanych inicjatyw badawczych oraz materiałów konferencyjnych. W wystąpieniu wiceministra nauki i szkolnictwa wyższego szczególna uwaga została skierowana na ostatni z wymienionych projektów, przede wszystkim w kontekście jego potencjału w zakresie rozwijania w przyszłości współpracy z kolejnymi partnerami. Spotkanie w Waszyngtonie przebiegło bez większych kontrowersji, a wśród wielu wygłoszonych przemówień swą konkretnością wyróżniały się wystąpienia ministrów Niemiec oraz Polski. Należy jednak podkreślić, iż wszystkie państwa z równym zaangażowaniem poparły konieczność dalszych prac nad konkretyzacją zakresu współpracy i osiągnięciem opartego na niej efektu synergii. Prace te są nadal prowadzone w formie telekonferencji. Na zaproszenie Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego podczas spotkania w Waszyngtonie polskie środowisko polarne reprezentowali członkowie Prezydium KBP PAN, zaś samo spotkanie stało się sprzyjającą okazją, aby zaprezentować polskie badania polarne, m.in. w kontekście postulatów umiędzynarodowienia polskiej nauki.

Najważniejszym aktem prawa międzynarodowego regulującym status prawny **Antarktyki** jest Układ w sprawie Antarktyki, sporządzony w Waszyngtonie w dniu 1 grudnia 1959 r. Polska jest stroną Układu od roku 1961, a od roku 1977 ma status państwa konsultatywnego Układu. Oznacza to, iż obok pozostałych 28 państw posiadających ten status, mamy równoważne prawo głosu we wszystkich decyzjach dotyczących zarządzania Antarktyką.

W dniach 22 maja - 2 czerwca 2016 r. odbyło się w Santiago XXXIX Spotkanie Konsultatywne Państw Stron Traktatu Antarktycznego (ATCM) oraz XIX spotkanie Komitetu Ochrony Środowiska (CEP). Przedmiotem spotkania były: funkcjonowanie systemu Układu Antarktycznego oraz wieloletni strategiczny

plan pracy, raport Komitetu Ochrony Środowiska, problemy bezpieczeństwa żeglugi, turystyka i wyprawy pozarządowe, wykorzystanie samolotów bezzałogowych, a także konsekwencje zmian klimatycznych dla zarządzania obszarem Antarktyki. Uwagę skierowano również na omówienie ustawodawstwa wewnętrznego państw stron Układu w związku z implementacją dorobku prawnego spotkań konsultacyjnych, w szczególności przyjętego w 2005 r. Aneksu VI do Protokołu o ochronie środowiska, który w sposób zasadniczy wpłynie na odpowiedzialność państw, w tym również na zarządzanie ryzykiem związanym z turystyką w Antarktyce.

W Antarktyce pozycja państwa zależy w dużej mierze od rozległości i ambicji prowadzonych tu programów badawczych. Są one instrumentami dyplomacji publicznej, za pomocą których państwa prowadzą politykę w Antarktyce i realizują swoje interesy. Jednocześnie rejon ten daje naukowcom możliwość prowadzenia unikalnych badań, a także testowania najnowocześniejszych technologii. Konsekwentne wspieranie ich wysiłków przez polskie instytucje rządowe oznacza szansę wzmocnienia pozycji i prestiżu Polski oraz daje możliwość szerszego wpływania na decyzje podejmowane w ramach Układu Antarktycznego. Z tej przyczyny bardzo istotne jest zapewnienie stałego i stabilnego mechanizmu finansowania polskich badań naukowych w Antarktyce oraz przebudowa zużytej już infrastruktury badawczej. Należy przeprowadzić pilny remont infrastruktury Stacji Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego, która jest wizytówką Polski w tym rejonie świata.

Stałym priorytetem Polski w Antarktyce są badania naukowe, a zwłaszcza zapewnienie praktycznej implementacji zasad swobody badań naukowych w regionie. Dla polskiego środowiska badaczy polarnych najważniejszym polem do realizacji polityki morskiej państwa jest bezpośrednia działalność naukowa oraz stymulowanie nowych kierunków badawczych oraz projektów naukowych.

W tym kontekście w 2016 r. Kierownik Zakładu Badań Polarnych i Morskich Instytut Geofizyki PAN zaprezentował program rewitalizacji Stacji Polarnej im. A.B. Dobrowolskiego położonej w Oazie Bungera na Antarktydzie. Celem programu rewitalizacji stacji Dobrowolskiego byłoby zbudowanie w oazie Bungera międzynarodowej, automatycznej i bezzałogowej stacji geofizycznej, zasilanej ogniwami paliwowymi i udostępniającej dane pomiarowe on-line.

Polska bierze aktywny udział w rozwijaniu i wykorzystaniu nowatorskich metod. Przykładem jest projekt pt.: „A novel approach to MONItoring the impact of Climate change on Antarctic ecosystems (MONICA)”, prowadzony przez Instytut Biochemii i Biofizyki PAN wraz z partnerami - Politechniką Warszawską i Northern Research Institute Tromsø. Celem projektu jest wykorzystanie bezzałogowych samolotów do monitoringu skutków zmian klimatycznych w regionie Półwyspu Antarktycznego. Wieloletnie dane opublikowane przez polskich naukowców przyczyniły się do powstania aplikacji mapowania populacji pingwinów i przewidywania dynamiki trendów (Mapping Application for Penguin Populations and Projected Dynamics - MAPPPD).

Ponadto Naukowcy Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN aktywnie reprezentowali Polskę w spotkaniach Komitetu Naukowego CCAMLR, które odbywały się w dniach 17-21 października 2016 r. w Hobart na Tasmanii oraz jego Grup Roboczych.

VI. Ochrona środowiska morskiego.

Podstawowymi celami środowiskowymi w odniesieniu do środowiska morskiego jest poprawa jakości wód morskich, w szczególności poprzez ochronę i zachowanie środowiska morskiego, zapobieganie jego degradacji lub, gdy jest to wykonalne, odtworzenie ekosystemów morskich na obszarach, gdzie uległy one niekorzystnemu oddziaływaniu oraz stopniową eliminację zanieczyszczenia środowiska morskiego w celu wykluczenia znacznego wpływu na morską różnorodność biologiczną 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 - RSDM) 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 najpóźniej do 2020 roku.

Transpozycja zapisów Dyrektywy do prawodawstwa polskiego nastąpiła przede wszystkim poprzez ustawę z dnia 4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw.

Zgodnie z wymaganiami RSDM 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 wód morskich, zestaw celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników, program monitoringu wód morskich oraz program działań.

W 2016 r. działania Głównego Inspektora Ochrony Środowiska miały na celu rozpoczęcie prac nad „Opracowaniem aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z zestawem właściwości dla dobrego stanu środowiska”. Zestaw właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich został przyjęty w dniu 23 maja 2016 r. w drodze Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie przyjęcia zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich (Dz. U. 2016 poz. 813).

W sierpniu 2016 r. przekazano do uzgodnień międzyresortowych projekt rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie przyjęcia zestawu celów środowiskowych dla wód morskich. Zgodnie z art. 61b ust. 3 ustawy - Prawo wodne, zestaw celów środowiskowych został wykonany na podstawie wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich polskiej strefy Morza Bałtyckiego. Do opracowania przedmiotowego zestawu wykorzystano również definicje i wartości progowe dla osiągnięcia dobrego stanu środowiska (GES), przedstawione w zestawie właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich, przygotowanym zgodnie z art. 61k ustawy Prawo wodne oraz art. 10 RSDM. Zestaw celów środowiskowych dla wód morskich został przyjęty w drodze rozporządzenia w dniu 17 lutego 2017 r.

W 2016 r. trwały również prace nad przygotowaniem projektu krajowego programu ochrony wód morskich. Zgodnie z ustawą - Prawo wodne (art. 61s ust.1) za przygotowanie dokumentu jest odpowiedzialny Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. W maju 2016 r. dokument został opracowany, a następnie przekazany do Ministerstwa Środowiska celem jego uzgodnienia z członkami Rady Ministrów (art. 61s ust. 8).

W dniu 2 grudnia 2016 r. Rada Ministrów przyjęła Krajowy Program Ochrony Wód Morskich, który jest jednym z dokumentów strategicznych dla gospodarki wodnej. Określa on optymalny zestaw działań naprawczych niezbędnych do osiągnięcia dobrego stanu środowiska wód morskich. Dokument ten został przekazany do Komisji Europejskiej w dniu 14 grudnia 2016 r.

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

W 2016 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 POMESA (grupa ds. analiz społeczno-ekonomicznych).

W pracach grupy MSCG uczestniczy przedstawiciel Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. W 2016 r. w ramach spotkań grupy MSCG zatwierdzone zostały wytyczne oraz formularze raportowe do programów działań. Podczas spotkań grupa najwięcej uwagi poświęciła rewizji decyzji KE ws. definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do RSDM, a także przygotowywanemu

przewodnikowi do opracowywania aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich, zgodnie z art. 8 RDSM.

Prace grupy WG GES w 2016 r. skupione były głównie na rewizji decyzji KE ws. definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do RDSM. Z Polski w pracach grupy aktywnie biorą udział eksperci z Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

W 2016 r. grupa robocza ds. wymiany i informacji (WG DIKE) kontynuowała prace w zakresie opracowania dokumentu dotyczącego raportowania z realizacji działań dotyczących ochrony wód morskich.

Grupa WG ESA w 2016 roku zmieniła swoją nazwę na WG POMESA. Zmiana nazwy podyktowana była zmianą profilu grupy, gdyż do analiz społeczno-ekonomicznych zostały włączone tematy związane z programami działań (aspekty merytoryczne). Prace grupy dotyczyły przede wszystkim szacowania kosztów wdrażania programów działań, które zostały opracowywane przez państwa członkowskie. W spotkaniach grupy zaangażowani byli przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

W związku z zakończeniem pierwszego cyklu wdrażania Ramowej Dyrektywy ws. Strategii Morskiej oraz wciąż procedowanymi zmianami mandatów grup roboczych wspólnej strategii działania, spotkania większości grup roboczych w II połowie 2016 r. zostały odwołane. Z powodu braku materiałów do dyskusji nie odbyło się również jesienne posiedzenie Dyrektorów Morskich UE.

Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 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 maju 2016 r. do uzgodnień międzyresortowych oraz do konsultacji publicznych został wysłany projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, która wdraża do prawodawstwa polskiego postanowienia Decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej 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 2016 r. swoje 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 zrzutu 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, której nowy projekt ukaże się w drugiej połowie 2017 r.

Dodatkowo w ramach prac grupy Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi (ESSF) powołane zostały podgrupy robocze: podgrupa ds. monitoringu i raportowania (MRV MM) oraz podgrupa ds. weryfikacji i akredytacji (MRV VA). Celem ich prac jest zapewnienie wymiany informacji i koordynacji działań zmierzających do realizacji postulatów przedstawionych przez Komisję Europejską we wrześniu 2011 r. w dokumencie „Redukcja emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego i niezbędny zrównoważony transport wodny”. Te dwie podgrupy łączą przedstawicieli państw członkowskich oraz organizacji prywatnych i publicznych, umożliwiając ustrukturyzowany dialog, wymianę najlepszych praktyk i wiedzy technicznej, współpracę i koordynację działań między odpowiednimi, publicznymi i prywatnymi, podmiotami z branży morskiej i odpowiednimi służbami Komisji Europejskiej we wspólnie określonych obszarach.

MRV MM oraz MRV VA mają za zadanie wypracowanie propozycji rozwiązań, które posłużą Komisji Europejskiej za podstawę aktów delegowanych i wykonawczych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE.

Dodatkowo w 2016 r. pracownicy Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej brali aktywny udział w posiedzeniach komitetu ds. recyklingu statków powołanego zgodnie z art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE. Na spotkaniach omawiane były m.in. kwestie świadectwa gotowości do recyklingu, sprawozdania dotyczącego planowanego rozpoczęcia recyklingu statków, formatu oświadczenia o zakończeniu recyklingu statku oraz europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków. Efektem tych posiedzeń było wydanie pięciu aktów wykonawczych:

- Decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/2325 z dnia 19 grudnia 2016 r. w sprawie formatu świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. L 345 z 20.12.2016, str. 131-135),

- Decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/2322 z dnia 19 grudnia 2016 r. w sprawie formatu oświadczenia o zakończeniu recyklingu statku wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. L 345 z 20.12.2016, str. 117-118),

- Decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/2323 z dnia 19 grudnia 2016 r. ustanawiająca europejski wykaz zakładów recyklingu statków zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. L 345 z 20.12.2016, str. 119-128),

- Decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/2324 z dnia 19 grudnia 2016 r. w sprawie formatu sprawozdania dotyczącego planowanego rozpoczęcia recyklingu statku wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. L 345 z 20.12.2016, str. 129-130),

- Decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/2321 z dnia 19 grudnia 2016 r. w sprawie formatu świadectwa gotowości statku do recyklingu wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. L 345 z 20.12.2016, str. 112-116).

Ponadto do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków został wpisany jeden zakład z Polski.

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

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.

Głównym celem w 2016 r. było kontynuowanie aktywności Polski i zapewnienie synergii w zakresie inicjatyw realizowanych na arenie międzynarodowej (w tym zapewnienie aktywnego udziału ekspertów krajowych w pracach grup międzynarodowych). Istotne było także wypełnianie zobowiązań prawnych w zakresie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego.

Za wykonywanie zadań przypisanych ministrowi właściwemu do spraw środowiska wynikających ze zobowiązań Polski jako państwa-strony Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (tzw. konwencji helsińskiej) jest odpowiedzialny Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

W 2016 r. prace eksperckie były prowadzone w ramach pięciu stałych grup roboczych oraz szeregu 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 pierwszym kwartale 2016 r. prace grupy skupione były głównie na opracowywanych zgodnie z art. 13 RDSM programach działań i ich raportowaniu do Komisji Europejskiej, a także finalizowane były prace dotyczące dokumentu o wspólnej koordynacji działań w regionie bałtyckim. W trakcie całego roku grupa nadzorowała działania związane ze wskaźnikami do oceny stanu środowiska morskiego oraz presji i oddziaływań, które są głównymi elementami opracowywanej obecnie drugiej holistycznej oceny stanu środowiska Morza Bałtyckiego (projekt HELCOM HOLAS II).

Dodatkowo w 2016 r. powstał projekt HELCOM TAPAS, współfinansowany ze środków UE, będący wsparciem dla prac związanych z analizami społeczno-ekonomicznymi oraz analizą presji w projekcie HELCOM HOLAS II.

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 2016 r. działania grupy skupione były głównie na opracowaniu wskaźników i parametrów, które będą wykorzystane w przeprowadzeniu drugiej holistycznej oceny stanu środowiska wód Morza Bałtyckiego, wykonywanej w ramach prac projektu HELCOM HOLAS II. Podczas narad akceptowano zmianę statusu wskaźników (parametrów) z „oczekujący” na „kandydujący” [do roli podstawowego] oraz z „kandydującego” na „podstawowy”.

W wyniku prac grupy ustalono, że w ocenie stanu środowiska wód morskich będą wykorzystane wskaźniki podstawowe, które są w pełni operacyjne, tzn. zostały dla nich ustalone wartości GES (Good Environmental Status).

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 2016 r. podczas spotkań grupy omawiane były kwestie związane z występowaniem i monitorowaniem farmaceutyków w środowisku morskim i dopływach z lądu (w Polsce monitorowane są tylko substancje wymagane prawem). Dodatkowo dyskutowano nad cykliczną oceną ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do Bałtyku (PLC-6), która obecnie jest spóźniona w odniesieniu do zakładanego wcześniej terminu, jak również nad kolejną oceną (PLC-7). Omówione zostały również kwestie wdrażania działań z Regionalnego Planu Działań dotyczącego odpadów morskich. W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

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 państwa-strony konwencji helsińskiej oraz Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (konwencji OSPAR), kontynuowały konsultacje w sprawie równoczesnego wprowadzenia ograniczeń emisji tlenków azotu NO_x 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.

Państwa-strony konwencji helsińskiej kontynuowały również prace związane z wprowadzeniem zakazu rzutu ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich na Morzu Bałtyckim.

W zakresie przygotowań państw-stron konwencji helsińskiej do wdrożenia postanowień Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM) w grudniu 2016 r. został przyjęty regionalny plan HELCOM w sprawie ratyfikacji i jednolitego wdrażania konwencji BWM na obszarze Morza Bałtyckiego „HELCOM Regional Baltic Sea plan for harmonized ratification and implementation for the 2004 IMO Ballast Water Management Convention (BWMC)”.

W 2016 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 wspólnej grupy państw-stron konwencji helsińskiej i OSPAR, 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 listopadzie 2016 r. w Brukseli odbyło się kolejne spotkanie grupy. Zgodnie z dyskusją podczas tego spotkania ustalono, że prace grupy powinny być kontynuowane w pierwszym okresie po wejściu w życie konwencji BWM (8 września 2017 r.), czyli do 2020 r.

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 zbadanie 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. Podczas spotkań grupy 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 2016 r. odbyły się dwa spotkania grupy, w dniach 15-17 marca w Sztokholmie oraz 8-10 listopada w Rydze. W trakcie tych spotkań grupa prowadziła prace dotyczące określania krajowych i regionalnych zdolności do reagowania na zanieczyszczenia olejem i innymi niebezpiecznymi substancjami na morzu, a także kontynuowała konsultacje w zakresie regionalnych umów dotyczących współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń na morzu.

W dniach 20-23 czerwca 2016 r. w okolicach portu Kłajpeda na Litwie odbyły się również coroczne międzynarodowe ćwiczenia morskie reagowania na rozlewy olejowe BALEX DELTA 2016, w których wzięły udział służby ratownicze państw nadbałtyckich. Celem ćwiczeń BALEX DELTA 2016 było sprawdzenie gotowości do podjęcia wspólnej akcji przez państwa-strony HELCOM oraz UE w zwalczaniu rozlewu olejowego, w razie wystąpienia poważnego wypadku na Morzu Bałtyckim.

Przedstawiciele MG MiŻŚ uczestniczyli w ćwiczeniach BALEX DELTA 2016 w charakterze obserwatorów na pokładzie morskiego statku ratowniczego m/v KAPITAN POINC zgłoszonego do udziału w ćwiczeniach przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa.

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.

HELCOM HOD - posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM

Każdego roku odbywają się plenarne posiedzenia Komisji Helsińskiej, zwykle na początku marca. Od dnia 12 lutego 2016 r. funkcję przewodniczącego delegacji w Komisji Helsińskiej (HELCOM HOD) pełni Zastępca Dyrektora w Departamencie Zasobów Wodnych Ministerstwa Środowiska. 37 doroczne posiedzenie Komisji Helsińskiej odbyło się w dniach 9-11 marca 2016 r. W spotkaniu uczestniczył przewodniczący polskiej delegacji, a także przedstawiciele KZGW oraz MG MiŻŚ. Głównymi tematami omawianymi na posiedzeniu plenarnym była tematyka śmieci morskich oraz tematyka zapowiedzianej wcześniej sesji ministerialnej planowanej w 2018 r. - druga ocena holistyczna stanu Morza Bałtyckiego oraz cele redukcyjne dla biogenów (MAI/CART). Ustalono, że najbliższe dwa lata przeznaczone zostaną na budowanie zainteresowania najwyższego szczebla planowanym spotkaniem, a okazją do tego będą inne spotkania i wydarzenia z udziałem ministrów.

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, MG MiŻŚ, MRiRW, MR oraz KZGW. Ponadto, przedstawiciele MŚ i KZGW wzięli udział w grudniu 2016 r. w posiedzeniu HELCOM HOD (HOD 51-2016).

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 prace grupy ze strony polskiej zaangażowani są przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

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 w celu wykorzystania 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 SUE RMB oparto na Planie Działania identyfikującym priorytetowe Obszary Tematyczne i Działania Horyzontalne. Plan Działania opiera się na trzech głównych celach: Save the Sea, Connect the Region, Increase Prosperity. Towarzyszą im 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).

Polska jest aktywnym członkiem SUE RMB - współkoordynuje 3 z 13 Obszarów Tematycznych Strategii:

- Obszar Tematyczny Biogeny (Policy Area NUTRI) - Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej wspólnie z Finlandią;
- Obszar Tematyczny Innowacje (PA INNO) - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego wspólnie z Estonią i Nordycką Radą Ministrów;
- Obszar Tematyczny Kultura (PA CULTURE) - Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wspólnie z Niemcami.

Na 111 projektów flagowych SUE RMB, polskie instytucje były liderami w przypadku 10 inicjatyw. Jednocześnie aż 75 z ogólnej liczby projektów flagowych posiadało polskiego partnera.

W pierwszym półroczu 2016 r. Polska kontynuowała roczne przewodnictwo w gronie Narodowych Koordynatorów ds. SUE RMB równoległe z przewodnictwem w Radzie Państw Morza Bałtyckiego. Strategiczną ramę odniesienia dla obu prezydencji, a także dla pozostałej aktywności Polski nad Bałtykiem stanowiły „Wytyczne w sprawie kształtowania i realizacji polskiej polityki wobec regionu Morza Bałtyckiego”, przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 9 listopada 2015 r.

Na początku prezydencji Polska zaproponowała praktyczne podejście do najważniejszych i najczęstszych wyzwań związanych z wdrażaniem SUE RMB przedstawiając trzy priorytety: poprawę zarządzania, usprawnienia w zakresie wdrażania oraz poprawę widoczności poprzez promowanie efektów i wartości dodanej SUE RMB. Główne osiągnięcia w zakresie ww. priorytetów:

- zarządzanie: usprawnienie komunikacji pomiędzy głównymi interesariuszami (Narodowi Koordynatorzy, Komisja Europejska, Koordynatorzy Obszarów Tematycznych i Działań Horyzontalnych), kontynuacja dialogu w ramach Sieci Współpracy Państw Bałtyckich w zakresie Europejskiego Funduszu Społecznego, bliższa i usystematyzowana współpraca pomiędzy Narodowymi Koordynatorami a Programem Interreg Region Morza Bałtyckiego, wypracowanie procedury dotyczącej przejęcia roli Koordynatora Obszaru Tematycznego/Działania Horyzontalnego;
- wdrażanie: identyfikacja najlepszych metod efektywnego wdrażania SUE RMB w ramach seminarium „Pozytywna zmiana w regionie Morza Bałtyckiego. Dokąd doszliśmy i dlaczego warto iść dalej?”, zwiększenie koordynacji i wsparcia wdrażania SUE RMB poprzez zainicjowanie prac Sieci Instytucji Zarządzających Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego;
- widoczność: wypracowanie nowej Strategii Komunikacyjnej SUE RMB, promowanie dokonań i efektów wdrażania SUE RMB, m.in. w ramach seminarium „Pozytywna zmiana w regionie Morza Bałtyckiego.

Dokąd doszliśmy i dlaczego warto iść dalej?”, promowanie SUE RMB podczas innych wydarzeń bałtyckich.

W Polsce funkcjonuje Zespół roboczy ds. koordynacji wdrażania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego powołany na podstawie Zarządzenia Przewodniczącego Komitetu do spraw Europejskich z dnia 5 września 2011 r. W skład Zespołu wchodzi podmioty zaangażowane we wdrażanie SUE RMB w Polsce, w tym m.in. przedstawiciele polskich koordynatorów obszarów tematycznych, podmioty zaangażowane w projekty flagowe, instytucje zarządzające programami operacyjnymi (na szczeblu krajowym i regionalnym), instytucje naukowe i ośrodki badawcze. Do zadań Zespołu należy m.in. wsparcie o charakterze opiniodawczo - doradczym dla Narodowego Koordynatora ds. SUE RMB. Zespół stanowi także istotne forum wymiany informacji na temat bieżących kwestii związanych z rozwojem SUE RMB, w tym dotyczących zaangażowania polskich podmiotów.

Ze względu na znaczne obciążenie zadaniami wynikającymi z prezydencji w gronie Narodowego Koordynatora SUE RMB, w 2016 r. odbyło się jedno spotkanie Zespołu w dniu 11 października 2016 r. Celem spotkania było poinformowanie członków ZR o przebiegu obu prezydencji, a także odniesienie się do najważniejszych procesów instytucjonalnych i politycznych w ramach wielostronnej współpracy w regionie Morza Bałtyckiego w ostatnich miesiącach oraz przedstawienie stanu polskiego zaangażowania w SUE RMB.

W dniach 8-9 listopada 2016 r. w Sztokholmie odbyło się 7. Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Debaty zorganizowane w ramach Forum dotyczyły rozwoju gospodarczego, połączeń transportowych, sektorów kreatywnych, ochrony środowiska, zmian klimatycznych, przedsiębiorczości młodych, biogospodarki, morskiego planowania przestrzennego i innych zagadnień istotnych z punktu widzenia rozwoju regionu. Polscy uczestnicy byli czwartą co do wielkości grupą narodową obecną podczas wydarzenia, co potwierdziło duże zainteresowanie Polski i polskich instytucji kierunkiem bałtyckim. Najwyższym rangą uczestnikiem panelu z Polski był Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Pan Jerzy Kwieciński, który wziął udział w debacie „Walk the Talk - Implementing Sustainable Development Goals in the Baltic Sea Region”.

Działania w ramach obszaru tematycznego Biogeny w 2016 r.

Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej wraz z fińskim partnerem realizował cele SUE RMB m.in. poprzez działania mające na celu identyfikację, selekcję i zapewnienie wsparcia projektom flagowym, bieżącym i potencjalnym, a także 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 ramach PA NUTRI realizacja zadań polega na zmniejszeniu problemu eutrofizacji Morza Bałtyckiego poprzez redukcję zrzutów substancji biogennych do morza do akceptowalnego poziomu.

W wyniku tych działań, według stanu na koniec 2016 r., do PA NUTRI zostało przypisanych 14 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 (NutriTrade), Enhancing Efficiency of Small Wastewater Treatment Plants (SmallWWTPs), Interactive Water Management (IWAMA), Increasing significance of midfield wetlands to combat Baltic Sea eutrophication (SIGWET), Sufficient and reliable nutrient loading data - The River Daugava catchment area (RelNutData), oraz Consumer guide for Sustainably produced Meat (CONSUME).

Sześć bieżących projektów flagowych skorzystało lub korzysta ze środków instrumentu finansowego Seed Money Facility na przygotowanie aplikacji projektowej, osiem skorzystało z listu wsparcia PA NUTRI w procesie ubiegania się o finansowanie projektu, a trzem udało się pozyskać finansowanie z programów finansowych (BBG, NutriTrade, IWAMA). Dwóm projektom: Development of Sustainable wetland management by restoration and biomass utilisation of peatlands in the Neman river catchment to improve water quality of the Baltic Sea (DESIRE) oraz Evaluation of water quality and territories

vulnerability in Daugava River Basin (QWATERA) PA NUTRI wstępnie zapewnił wsparcie w procesie ubiegania się o środki z instrumentu finansowego Interreg Baltic Sea Region Seed Money Facility (ostateczna decyzja w sprawie przyznania środków zapadnie w 2017 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 2016 r. zostały opublikowane wyniki badania oraz opracowane koncepcje nowych projektów flagowych dla PA NUTRI.

Koordinatory PA NUTRI brali udział w opracowaniu sprawozdania Komisji Europejskiej z wdrażania strategii makroregionalnych 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. Koordinatory PA NUTRI brali udział w 2016 r. w procesie konsultowania zaleceń zawartych w Sprawozdaniu specjalnym Trybunału Obrachunkowego UE pn. „Przeciwdziałanie eutrofizacji w Morzu Bałtyckim - wymagane są dalsze, bardziej skuteczne działania”.

W marcu 2016 r. współkoordynator PA NUTRI ze strony fińskiej we współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego zorganizował seminarium „Ograniczenie ładunków biogenów do Morza Bałtyckiego - jak wzmocnić partnerstwo projektowe w regionie” oraz współorganizował warsztaty dotyczące efektywnego i bezpiecznego wykorzystania biogenów zawartych w osadzie ściekowym podczas dorocznego Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

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

Na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej brali udział w 69. oraz 70. 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 Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej brali również udział w posiedzeniu Podkomitetu IMO ds. Zwalczania i Przeciwdziałania Zanieczyszczeniom (PPR 3), 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.

Podczas 69. sesji MEPC, które odbyło się w dniach 18-22 kwietnia 2016 r., państwa bałtyckie przedłożyły wnioski o odroczenie wskazanych w prawie 11.3 konwencji MARPOL dat wejścia w życie zakazu usuwania nieoczyszczonych ścieków w obszarze specjalnym ze statków pasażerskich i ustalenie dla Morza Bałtyckiego nowych dat wejścia w życie tego zakazu. Po rozmowach między Rosją a państwami nadbałtyckimi uzgodniono nowe kompromisowe stanowisko w przedmiotowej sprawie. Ostatecznie Rosja przyłączyła się na 69. sesji MEPC do deklaracji pozostałych państw bałtyckich, złożonej na sesji 68. odnośnie zapewnienia wystarczającej ilości portowych urządzeń odbiorczych (PRF) w ustanowionym zgodnie z prawidem 13 Załącznika IV do konwencji MARPOL bałtyckim obszarze specjalnym. Nowe wymogi dotyczące zakazu usuwania ścieków na obszarze specjalnym Morza Bałtyckiego zgodnie z prawidem 13.2, będą obowiązywać:

- od 1 czerwca 2019 r. dla nowych statków pasażerskich,
- od 1 czerwca 2021 r. dla istniejących statków pasażerskich innych niż określone w kolejnym punkcie,

- od 1 czerwca 2023 r. dla istniejących statków pasażerskich w drodze bezpośrednio do lub z portu zlokalizowanego poza obszarem specjalnym oraz do lub z portu zlokalizowanego na wschód od długości 28°10' wschodniej na obszarze specjalnym, który nie wykonuje innych zawinięć do portów w obrębie obszaru specjalnego.

Podczas 70. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), która miała miejsce w dniach 24-28 października 2016 r. państwa Morza Bałtyckiego i Morza Północnego złożyły wniosek w sprawie ustanowienia tych akwenów Obszarami kontroli emisji tlenków azotu (tzw. NECA). W świetle tego wniosku wymóg poziomu III redukcji NO_x (Tier III) będą musiały spełniać silniki wysokoprężne (diesla) instalowane na nowych statkach wybudowanych 1 stycznia 2021 r. lub później, pływających na tych obszarach. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego zatwierdził ww. propozycje.

VII. Bezpieczeństwo żeglugi.

1. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR).

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) realizuje zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Wymienione powyżej zadania są realizowane w obrębie polskich obszarów morskich, określonych w art. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, oraz w polskiej strefie odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo (SRR), określonej na podstawie przepisów Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r., oraz odpowiednich, bilateralnych umów międzynarodowych podpisanych przez RP z sąsiadującymi państwami nadbrzeżnymi Morza Bałtyckiego.

W 2016 r. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w ramach realizacji zadań określonych w ustawie o bezpieczeństwie morskim, przeprowadziła 219 akcji ratowniczych, w tym 81 akcji ratowania życia na morzu, 23 ewakuacje medyczne, 36 asyst ratowniczych, 5 akcji zwalczania rozlewów oraz 74 akcje wyjaśniające. W wyniku podjętych działań poszukiwawczych i ratowniczych uratowano 39 osób.

Jednostki Służby SAR przeprowadziły samodzielnie 466 ćwiczeń, w tym 77 ćwiczeń współdziałania ze śmigłowcami ratowniczymi Marynarki Wojennej RP. Jednostki Służby SAR uczestniczyły również w 54 ćwiczeniach we współdziałaniu z innymi jednostkami organizacyjnymi (Morski Oddział Straży Granicznej, Marynarka Wojenna RP, Lotos Petrobaltic, Państwowa Straż Pożarna, Ochotnicza Straż Pożarna, Siły Specjalne, urzędy morskie, Policja, akademie morskie, Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe).

W 2016 r. Służba SAR uczestniczyła w międzynarodowych ćwiczeniach morskich zwalczania zanieczyszczeń na morzu BALEX DELTA 2016, które odbyły się na Litwie niedaleko portu Kłajpeda. Scenariusz ćwiczeń przewidywał incydent spowodowany przez kolizję tankowca „NAFTA” z trałowcem „STINTA”. Do usuwania skutków zaistniałej katastrofy skierowanych zostało 15 specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń olejowych należących do krajów członkowskich HELCOM. Oprócz operacji usuwania skutków rozlewu na pełnym morzu, organizatorzy zaplanowali również epizod związany z przeprowadzeniem akcji usuwania zanieczyszczenia z brzegu morskiego w okolicach portu Kłajpeda. W akcji usuwania zanieczyszczeń na brzegu morskim uczestniczyła grupa ratownicza straży pożarnej w Kłajpedzie, władze samorządowe miasta Kłajpeda oraz przedstawiciele państwowej straży pożarnej Litwy. Był to test dla Litwy, w jaki sposób należy działać z zanieczyszczeniami olejowymi na linii brzegowej. Dzięki tym ćwiczeniom możliwe było sprawdzenie krajowego planu awaryjnego dla zanieczyszczeń olejowych przy brzegu, czasu mobilizacji, możliwości sprzętu, formalności organizacyjnych oraz logistycznych. SAR brała też udział w międzynarodowych morskich ćwiczeniach poszukiwawczo-ratowniczych (SAREX 2016).

Przedstawiciele administracji morskiej oraz Służby SAR brali udział w pracach resortowego zespołu do spraw Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego (KPZK). Celem prac zespołu jest wprowadzenie do KPZK procedur dotyczących takich zagrożeń jak katastrofa morska wymagająca masowej operacji ratowniczej (MRO) oraz skażenie brzegu morskiego w wyniku katastrofy morskiej.

Przedstawiciele administracji morskiej i Służby SAR uczestniczyli w pracach instytucji międzynarodowych w tym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisji Helsińskiej, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Międzynarodowej Federacji Ratownictwa Morskiego (IMRF).

W ramach działań inwestycyjnych Służby SAR:

- przebudowano nabrzeże należące do MSPiR w porcie Trzebież,
- zakupiono trzy kontenery na sprzęt,
- zmodernizowano centralę telefoniczną w budynku Służby SAR, co umożliwiło jej integrację z nowym systemem łączności VHF, a w przyszłości umożliwi przejście na system łączności IP,
- zakupiono dwa namioty pneumatyczne konieczne do działań na brzegu morskim w czasie długotrwałych lub mnogich operacji ratowniczych,
- zakupiono specjalistyczny skuter ratowniczy wraz z platformą (Rescue Runner) na potrzeby działań ratowniczych prowadzonych w obszarze sztucznych raf morskich zbudowanych w ramach programu ochrony brzegu morskiego,
- zrealizowano pierwszą część modernizacji oprogramowania wspierającego planowanie i prowadzenie akcji poszukiwawczych i ratowniczych SARCAS (Search and Rescue Coordination and Support System).

2. Działania Straży Granicznej.

Straż Graniczna realizując swoje ustawowe zadania wykonywała działania związane z ochroną morskiej granicy państwowej, sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach. Ponadto, formacja brała udział w działaniach na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich oraz ochrony środowiska morskiego. Straż Graniczna prowadziła bieżącą współpracę m.in. z administracją morską, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Okręgowymi Inspektoratami Rybołówstwa Morskiego, Marynarką Wojenną oraz Służbą Celną.

Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej oraz innych działań na morzu Straż Graniczna wykorzystywała jednostki pływające Morskiego Oddziału Straży Granicznej (MOSG) oraz 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.

Natomiast do ochrony ww. odcinka granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej z powietrza wykorzystywano statki powietrzne I Wydziału Lotniczego Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej. Ich zadania polegały m.in. na monitorowaniu obszaru morskiego pod względem legalności pobytu jednostek nawodnych w danym obszarze, przeszukiwaniu powierzchni obszarów wodnych za pomocą zintegrowanych systemów obserwacji lotniczej oraz radarów, celem ustalenia pozycji jednostek nawodnych, których pobyt w danym obszarze jest nielegalny lub niezgłoszony, czy też monitorowaniu powierzchni wód pod względem zanieczyszczeń.

Do działań interwencyjnych przygotowywano również funkcjonariuszy Wydziału Zabezpieczenia Działań MOSG, którzy mogą przy użyciu śmigłowca i szybkich jednostek pływających podejmować interwencje na pokładzie statków morskich i w rejonie platform wiertniczych.

W ramach działań w 2016 r. jednostki pływające Straży Granicznej, jako uzupełnienie systemu ZSRN, przeprowadziły 1698 patroli polskich obszarów morskich. W czasie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze SG na polskich obszarach morskich i w portach) przeprowadzili kontrole 1101 jednostek pływających, podczas których stwierdzono 545 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich. Ww. naruszenia dotyczyły:

- przekroczenia granicy państwowej wbrew obowiązującym przepisom - 124 przypadki;
- wejścia w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa - 221 jednostek pływających;

- nietrzeźwych na jednostkach pływających - 20 osób;
- innych uwag dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa - 180 przypadków;
- nieoznakowanych narzędzi połowowych - podjęto 8.280 metrów sieci.

O sprawcach powyższych naruszeń Straż Graniczna informowała właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich, okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego oraz Dyrektora Słowińskiego Parku Narodowego.

W dniu 1 lipca 2016 r. jednostka pływająca Kaszubskiego Dywizjonu Straży Granicznej typu SKS-40 została ujęta na liście „Bałtyckiej Floty specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń” (lista HELCOM). W sierpniu 2016 r. jednostce pływającej SG-311 przekazano flagę HELCOM, która jest wywieszana podczas krajowych i międzynarodowych ćwiczeń w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.

W 2016 r. Straż Graniczna przy pomocy środków pozyskanych z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przeprowadziła modernizację jednostki pływającej typu SKS-40, która jest wykorzystywana przez funkcjonariuszy Pomorskiego Dywizjonu Straży Granicznej w Świnoujściu. Oprócz realizacji zadań związanych z ochroną granicy państwowej, jednostka wykorzystywana jest do działań w zakresie ochrony środowiska morskiego i nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich. W celu zwiększenia skuteczności realizacji zadań związanych z ochroną środowiska morskiego doposażono jednostkę w sprzęt ratownictwa ekologicznego, tzn. w pełnomorską zaporę przeciwolejącą oraz urządzenie do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni wody.

Mając na względzie implementację 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 (...) wszystkie jednostki organizacyjne Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz komórki organizacyjne komendy oddziału, które realizowały zadania związane z dokonywaniem kontroli granicznej i ochroną polskich obszarów morskich, posiadały dostęp do zasobów administrowanego przez administrację morską systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich PHICS (Polish Harbours Information and Control System), będącego podsystemem narodowego systemu SafeSeaNet.

W ramach współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni, w latach 2015-2016 trwały prace integrujące system PHICS z ZSE-6 (system SG), które umożliwiły z dniem 5 sierpnia 2016 r. zautomatyzowanie procesu prowadzenia analizy ryzyka w ruchu morskim wobec członków załóg i pasażerów statków poprzez automatyczne sprawdzanie ich w dostępnych systemach poszukiwawczych przed zawinięciem statku do portu i jego wyjściem w morze. Ze strony Straży Granicznej w to przedsięwzięcie zaangażowany był Zarząd Graniczny KGSG, Biuro Łączności i Informatyki KGSG oraz Wydział Graniczno-Morski MOSG.

Współpraca Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP realizowana jest na podstawie obowiązujących przepisów prawa. W ramach współpracy z Marynarką Wojenną RP realizowane były następujące przedsięwzięcia:

- w dniach 8 - 11 kwietnia 2016 r. jednostki pływające SG zabezpieczały przejście amerykańskiego niszczyciela rakietowego USS DONALD COOK (DDG 75) przez akwen Zatoki Gdańskiej oraz jego postój w porcie Gdynia;
- w dniu 7 czerwca 2016 r. jednostka pływająca SG wzięła udział w ćwiczeniu taktyczno - specjalnym pk. RENEGADE/SAREX, podczas którego przećwiczone poszukiwanie i podjęcie rozbitków z samolotu pasażerskiego, który runął do wody na morzu terytorialnym RP podczas przelotu z RP do Danii;
- w dniach 7 - 9 czerwca 2016 r. oficerowie łącznikowi MOSG wzięli udział w międzynarodowym, wieloszczeblowym ćwiczeniu z wojskami, połączonym równoległe z ćwiczeniem dowódczo - sztabowym wspomaganym komputerowo pk. ANAKONDA-16;

- w dniach 8 - 9 czerwca 2016 r. funkcjonariusze Wydziału Zabezpieczenia Działań, jednostki pływające SG oraz statek powietrzny SG wzięły udział w ćwiczeniu taktycznym pk. ANAKONDA-16, podczas którego przećwiczone zostało współdziałanie służb militarnych i pozamilitarnych podczas szturm na statek pasażerski opanowany przez terrorystów na morzu terytorialnym RP, który wypłynął z Danii do portu Kołobrzeg;

- w dniach 12 - 15 lipca 2016 r. jednostki pływające SG zabezpieczyły przejście amerykańskiego okrętu USS MOUNT WHITNEY (LCC 20) przez morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej oraz jego postój w porcie Gdynia;

- w dniach 16 - 20 września 2016 r. jednostki pływające SG zabezpieczyły przejście zespołu okrętów NATO SNMG1 przez akwen Zatoki Gdańskiej oraz ich postój w porcie Gdynia;

- w dniu 3 października 2016 r. jednostka pływająca Pomorskiego Dywizjonu SG wzięła udział w ćwiczeniu taktycznym 8. Flotyli w Świnoujściu pk. „WARGACZ 16” w zakresie zapewnienia swobodnego wyjścia okrętów z Portu Wojennego Świnoujście;

- w dniach 3 - 7 października 2016 r. jednostki pływające SG wzięły udział w ćwiczeniu taktycznym 3. Flotyli Okrętów w Gdyni pk. „OSTROBOK-16” w zakresie realizacji ustawowych zadań Straży Granicznej (kontrola jednostek pływających oraz zwalczanie nielegalnej migracji);

Straż Graniczna realizuje współpracę międzynarodową w ramach Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Border Control Cooperation - BSRBCC). Forum obejmuje m.in. opracowywanie corocznej analizy ryzyka w regionie Morza Bałtyckiego, szkolenia grup boardingowych, wymianę doświadczeń ekspertów poszczególnych służb porządku publicznego państw należących do BSRBCC oraz wymianę informacji poprzez Narodowe Centra Koordynacyjne (NCK).

Straż Graniczna w 2016 r. uczestniczyła w planowaniu oraz realizacji wspólnych operacji we współpracy ze służbami granicznymi innych państw regionu Morza Bałtyckiego. Operacje były ukierunkowane na przeciwdziałanie przestępczości transgranicznej przez granice morskie w regionie, a także na monitorowanie przestrzegania przepisów w zakresie bezpieczeństwa żeglugi.

Najważniejsze wspólne operacje BSRBCC w 2016 r.:

- w dniach 12 - 18 września 2016 r. odbyła się wspólna operacja morska pk. BALTIC DART 2016, mająca na celu współpracę w zakresie profilowania oraz kontroli osób i środków transportu podróżujących z wykorzystaniem wewnętrznych połączeń promowych pomiędzy krajami członkowskimi UE (w przypadku Polski dotyczyła ona bezpośrednich połączeń promowych ze Szwecją);

- w dniach 24 - 30 października 2016 r. odbyła się wspólna operacja morska pk. BALTIC TRACKING 2016, mająca na celu współpracę w zakresie wymiany informacji dotyczących statków handlowych (wyłącznie statków z transponderem AIS) poruszających się między portami w regionie i mogących pozostawać w zainteresowaniu w związku z przestępczością transgraniczną, z uwzględnieniem ewentualnych działań kontrolnych wytypowanych statków i załóg w portach, a także wspólne monitorowanie ruchu wytypowanych statków handlowych między portami Morza Bałtyckiego z użyciem technicznych środków nadzoru.

W ramach wspólnych polsko-rosyjskich działań na morzu w dniach 1 sierpnia - 14 września 2016 r. zrealizowano operację morską pk. BALTIC WIND 2016, mającą na celu współpracę w kwestii sprawowania nadzoru oraz kontroli jednostek sportowo-żeglarskich w zakresie przestrzegania przepisów obowiązujących na obszarach morskich Stron, ze szczególnym naciskiem na przekraczanie morskiej granicy państwowej.

Straż Graniczna kontynuowała zaangażowanie w prace w ramach Europejskiego Forum Funkcji Straży Przybrzeżnej (European Coast Guard Functions Forum - ECGFF). Przedstawiciel Zarządu Granicznego KGSG wziął udział w pierwszym spotkaniu grup roboczych dotyczących planu pracy Forum oraz Portalu Operacyjnego ECGFF, które odbyło się w dniach 22-23 listopada 2016 r. w Brukseli. Ponadto w dniach

20-22 września 2016 r. w Londynie Dyrektor Zarządu Granicznego KGSG i przedstawiciel MOSG wzięli udział w 8. Konferencji Plenarnej ECGFF.

Straż Graniczna uczestniczyła w trzech spotkaniach roboczych Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej w Rejonie Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Task Force), podczas których omawiano m.in. kwestie dotyczące przeciwdziałania nielegalnemu handlowi narkotykami, powiązań organizacji przestępczych i terrorystycznych, zapobiegania przestępstwom celnym w regionie Morza Bałtyckiego oraz nielegalnej migracji w rejonie Morza Bałtyckiego.

W 2016 r. Straż Graniczna brała udział w przedsięwzięciach związanych z utrzymaniem bezpieczeństwa granic, przede wszystkim w zakresie przeciwdziałania nielegalnej migracji, realizowanych pod egidą Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej - FRONTEX. Dla przykładu, we wspólnych operacjach na granicach morskich, lądowych i powietrznych Państw Członkowskich UE w 2016 r. uczestniczyło 35 funkcjonariuszy Morskiego Oddziału SG należących do puli EBGT (w tym dwóch funkcjonariuszy w charakterze SGO - Seconded Guest Officers - misje długoterminowe).

Funkcjonariusze MOSG w 2016 r. brali udział w nw. wspólnych operacjach w takich krajach jak: Grecja, Rumunia, Finlandia, Francja, Włochy, Chorwacja, Bułgaria, Słowacja, Węgry i Mołdawia.

W dniach 12-15 września 2016 r. w Pomorskim Dywizjone SG wspólnie z Agencją FRONTEX zrealizowano ćwiczenie, które było kontynuacją działań realizowanych w 2015 r. i dotyczyło przeprowadzenia na Morzu Bałtyckim testów nowoczesnych technologii wykorzystywanych w ochronie morskiego odcinka granicy państwowej. Celem ćwiczenia było badanie - ocena skuteczności oraz jakości funkcjonowania oferowanych przez Agencję FRONTEX narzędzi nadzoru morskiego, w systemie integracji dostępnych sensorów naziemnych i satelitarnych w zakresie identyfikacji i śledzenia jednostek pływających.

W dniach 09.08 - 07.10.2016 r. w Mitilini (Grecja) funkcjonariusze I Wydziału Lotniczego ZG KGSG przy użyciu śmigłowca W-3AM Anakonda uczestniczyli w operacji POSEIDON 2016 koordynowanej przez Agencję FRONTEX. W ramach misji zrealizowano 55 lotów (podczas 27 lotów operacyjnych załoga śmigłowca wykryła zdarzenia związane z nielegalną migracją). Bazując na informacjach zawartych w publikowanych meldunkach sytuacyjnych opracowywanych przez Agencję FRONTEX, załoga śmigłowca uczestniczyła w 17 przypadkach wykrycia nielegalnych imigrantów, w tym 16 pontonów na morzu i 1 grupy imigrantów na wyspie. Ogółem wykryto 833 nielegalnych imigrantów.

Zgodnie z zasadami współdziałania na 2016 r., określonymi w Protokole z posiedzenia Pełnomocników Granicznych Rzeczypospolitej Polskiej Odcinka Bałtyckiego i Federacji Rosyjskiej Odcinka Kaliningradzkiego z grudnia 2015 r. prowadzono wymianę informacji dotyczących zdarzeń związanych z ochroną polsko-rosyjskiego odcinka granicy państwowej. Utrzymywana była także bieżąca łączność pomiędzy jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednie zadania w ochronie morskiej (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądowej (Mierzeja Wiślana) granicy państwowej. Wymiana informacji była realizowana na stosunkowo wysokim poziomie i nie odnotowano utrudnień w tym zakresie.

Współpracę w ramach Pełnomocników Granicznych RP Odcinka Bałtyckiego i Federacji Rosyjskiej Odcinka Kaliningradzkiego w 2016 r. należy ocenić pozytywnie. Postanowienia Planu współdziałania obu służb były realizowane na bieżąco i bez zakłóceń. Współdziałanie charakteryzowało się wysokim profesjonalizmem i zaangażowaniem. Spotkania robocze Stron były zwoływane zgodnie z potrzebami wynikającymi z bieżącej oceny sytuacji na wspólnie ochranianym odcinku granicy państwowej. Nie odnotowano utrudnień w zakresie zwoływania i organizacji spotkań. W 2016 r. odbyło się 1 spotkanie na szczelbu Pełnomocników Granicznych i 7 spotkań na szczelbu Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron.

3. Działania Marynarki Wojennej.

Kontynuowano prace zmierzające do podpisania umowy międzynarodowej (Project Arrangement) w sprawie dalszej współpracy w ramach programu Maritime Surveillance Networking (MARSUR).

W 2016 r. w Marynarce Wojennej kontynuowano działania zmierzające do rozwoju i pozyskania nowych 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. Program obejmuje ponad 20 projektów zwiększających potencjał i zdolności Marynarki Wojennej. Część z nich jest już uruchomiona jako faza analityczno-koncepcyjna, a część planowana jest do uruchomienia zgodnie z harmonogramem wynikającym także z Planu Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych RP.

W rozwoju Marynarki Wojennej realizowane są priorytety modernizacji Sił Zbrojnych RP. Zaplanowano 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 roku 2016 r. kontynuowano budowę okrętu patrolowego ORP „ŚLAZAK” oraz kontynuowano budowę nowoczesnego niszczyciela min ORP „KORMORAN”. Celem tych prac było między innymi ich wyposażenie w systemy okrętowe (układ napędowy, wyposażenia działu łączności i obserwacji technicznej), systemy rażenia, działań przeciwminowych.

Dodatkowo w obszarze wsparcia działań przeciwminowych, w ramach poszerzania spektrum wykonywanych działań, Marynarka Wojenna pozyskuje dodatkowe systemy obrony przeciwminowej GŁUPTAK. Wzmacnia to posiadane zdolności do poprawy bezpieczeństwa żeglugi. Budowa nowych jednostek ma szczególne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa żeglugi na akwenach znajdujących się zarówno w polskiej jurysdykcji, jak i będących w obszarze zainteresowania Marynarki Wojennej ze względu na przyjęte zobowiązania sojusznicze.

Ponadto przeprowadzono szereg konsultacji dotyczących uczestnictwa strony polskiej w programie NATO „Defence Against Terrorism Programme of Work” (DAT POW). Program zgodnie z założeniami ma umożliwiać pozyskiwanie zdolności do zwalczania zagrożeń terrorystycznych przez państwa Sojuszu w krótkim horyzoncie czasowym z wykorzystaniem technologii, które są dostępne lub też takich, które mogą być szybko opracowane. DAT POW stanowi platformę umożliwiającą współpracę międzynarodową w formule kraju wiodącego (lead nation) oraz krajów wspierających (support nations). Ośrodek Badawczo - Rozwojowy „Centrum Techniki Morskiej” jest jedynym przedstawicielem polskiej strony przemysłowej uczestniczącym aktywnie w tym programie, do którego zgłosił w lutym 2016 r. propozycję nowego projektu („Advanced portable hydroacoustic multistatic detection system integrated with sensors and mobile deterrent system”). Projekt został zaakceptowany i uzyskał finansowanie w 2016 r.

Rozpoczęto proces militaryzacji Remontowa Shipbuilding S.A., SR Nauta S.A., MSR Gryfia S.A., tj. przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, dla których od 01.01.2016 r., w wyniku wprowadzenia w życie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 listopada 2015 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym (Dz. U. poz. 1871, z późn. zm.), organem właściwym do organizowania i nadzoru nad wykonywaniem zadań na rzecz obronności państwa został Minister Obrony Narodowej.

W resorcie obrony narodowej opracowano „Plan modernizacji technicznej Sił Zbrojnych RP w latach 2017-2022 ze szczególnym uwzględnieniem lat 2017-2019”. Zakłada on pozyskanie nowych jednostek pływających na potrzeby Marynarki Wojennej RP, zarówno okrętów bojowych, jak i jednostek pomocniczych, na kwotę ponad 7 mld zł w perspektywie do 2022 r.

Podpisano nowe umowy dotyczące zadań na rzecz modernizacji technicznej Marynarki Wojennej RP. Obejmują one między innymi dostawy systemu głębinowego obrony przeciwminowej OPM GŁUPTAK (dostawy do 2018 roku), zdalnie odpalanych podwodnych ładunków wybuchowych (realizacja do 2021 roku), zestawów małomagnetycznego wyposażenia nurka (umowa zakończona w 2016 r.), a także naprawę główną i dokową małego okrętu rakietowego t.151. Jednocześnie kontynuowano postępowania na wybór wykonawcy okrętu HOLOWNIK oraz dostawy terminali satelitarnych dla posiadanych okrętów. W 2016 r. wszczęto postępowania związane z pozyskaniem zbiornikowca paliwowego SUPPLY,

wykonaniem montażu i integracji systemów rozpoznania na okrętach ORP HYDROGRAF i ORP NAWIGATOR wraz z naprawą główną i dokową ORP HYDROGRAF, a także wszczęto postępowanie na naprawę główną i dokową okrętu ORP „PIAST”.

W ramach toczących się faz analitycznych kontynuowano prace związane z pozyskaniem okrętu podwodnego nowego typu ORKA, okrętu obrony wybrzeża MIECZNIK oraz okrętu patrolowego z funkcją zwalczania min CZAPLA.

Inspektorat Uzbrojenia w zakresie modernizacji sprzętu w ramach środków z programu Foreign Military Sales realizował zamówienia na usługi, w tym szkolenia, dostawy części zamiennych mających na celu zabezpieczenie bieżących potrzeb eksploatacyjnych fregat rakietowych typu Oliver Hazard Perry („OHP”) oraz śmigłowców morskich t. SH-2G, a także realizował remont fregaty rakietowej t. OHP (ORP „Gen. K. PUŁASKI”).

W 2016 r. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych poprzez Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM), realizując swoje zadania w ramach szeroko rozumianego zapewnienia 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 szczególności:

- zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich, poprzez współdziałanie z administracją morską, Morskim Oddziałem Straży Granicznej, NATO Shipping Centre (NSC) przy Dowództwie Morskim NATO (MARCOM) oraz Grupy Roboczej państw nadbałtyckich ds. konwencjonalnych historycznych obiektów niebezpiecznych (Baltic Ordnance Safety Board Working Group - BOSB WG);

- monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi poprzez uczestniczenie w pracach międzynarodowej inicjatywy SUCBAS (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea) oraz w projekcie UE MARSUR (Maritime Surveillance), zwiększających morską świadomość sytuacyjną (Maritime Situational Awareness - MSA), przekazywanie w systemie służb dyżurnych informacji pomiędzy COM-DKM a Morskim Oddziałem Straży Granicznej w zakresie ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej oraz innych ważnych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo, a także ciągły monitoring i analizę ruchu statków z ładunkami niebezpiecznymi z wykorzystaniem systemów SWIBŻ (System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi) i PHICS (Polish Harbours Information & Control System);

- ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi poprzez sprawowanie operacyjnego dowodzenia wydzielonymi siłami biorącymi udział w akcjach ratowniczych, w polskiej strefie odpowiedzialności SAR i ASAR oraz współdziałanie w tym obszarze z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa oraz międzynarodowymi systemami ratowniczymi państw Morza Bałtyckiego. W 2016 r. Marynarka Wojenna uczestniczyła w 20 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, realizując 16 wylotów dyżurnych statków powietrznych.

W marcu 2016 r. Dowódca Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM) objął na okres jednego roku obowiązki przewodniczącego Komitetu Sterującego SUCBAS.

W 2016 r, zorganizowano i przeprowadzono łącznie 21 ćwiczeń (ćwiczenia z wojskami oraz dowództwami i sztabami), w których udział wzięło 2000 marynarzy oraz 18 okrętów i jednostek pływających różnych klas. Najważniejszym przedsięwzięciem szkoleniowym realizowanym w układzie narodowym w 2016 r. było ćwiczenie taktyczne z wojskami pk. ANAKONDA-16, w ramach którego przeprowadzono epizod KAPER, którego celem było doskonalenie procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza oraz wsparcie Straży Granicznej i współdziałanie z układem niemilitarnym.

Dodatkowo na przełomie września i października 2016 r. priorytetowym przedsięwzięciem szkoleniowym realizowanym przez wydzielone siły 3. FO i 8. FOW były ćwiczenia taktyczne z wojskami

pk. OSTROBOK-16 i WARGACZ-16. Głównym ich celem było sprawdzenie poziomu wyszkolenia i przygotowania do realizacji zadań zgodnie z przeznaczeniem przez siły wydzielane do operacji i pozostające w podporządkowaniu dowódców Związków Taktycznych MW.

Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych zorganizowało i przeprowadziło ćwiczenie pod nazwą KAPER 16, którego celem było doskonalenie procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym w rejonie wybrzeża RP oraz wsparcia Straży Granicznej w obszarze morskim we współdziałaniu z układem niemilitarnym. Przedmiotowe procedury zostały sprawdzone w trakcie faktycznego współdziałania sił i środków SZ RP i układu pozamilitarnego (Policja, Straż Graniczna, Straż Pożarna, MSPiR). Ćwiczenie potwierdziło, że siły i środki dedykowane do reagowania na zaistniałą sytuację kryzysową związaną z zagrożeniem terrorystycznym z morza są przygotowane i zdolne do przeciwdziałania takim zagrożeniom.

We wrześniu 2016 r. rozpoczął działalność polsko-niemiecki ośrodek odpowiedzialny za kierowanie operacyjne i kontrolę działań okrętów podwodnych obydwu państw na Bałtyku (COMSUBBALTIC). Siedziba COMSUBBALTIC znajduje się w Glücksburgu (Niemcy). Działalność ośrodka oparta jest na wykorzystaniu standardowych systemów łączności NATO i wpływa w znaczący sposób na podniesienie bezpieczeństwa żeglugi na Bałtyku.

5. Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) będące 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. W 2016 r. BHMW w ramach realizacji zadań służby państwowej było zaangażowane w szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP, zarówno na forum krajowym, jak i międzynarodowym.

Wypełniając zadania Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych (National Coordinator Navigational Warnings), BHMW uczestniczyło w procesie wymiany Morskiej Informacji Bezpieczeństwa (Maritime Safety Information - MSI) 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 2016 r. rozpowszechniono łącznie 310 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 bieżącego serwisu publikacji nautycznych BHMW wydało:

- „Spis Światła i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 521), obejmujący swym zasięgiem wybrzeże polskie;
- „Locja morska. Wybrzeże polskie” (numer katalogowy 502);
- „Katalog map morskich i publikacji nautycznych wydawanych przez BHMW” (numer katalogowy 552) - wydawany wyłącznie w wersji PDF;
- „Znaki, skróty, terminologia stosowane na mapach wydawanych przez BHMW” (numer katalogowy 551).

Ponadto BHMW kontynuowało opracowywanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie”, które od 1 stycznia 2013 r. rozpowszechniane są wyłącznie w formie elektronicznej ogólnodostępnej na stronie internetowej BHMW. Kontynuowano opracowanie informacji związanej z prowadzeniem korekty publikacji nautycznych BHMW (numery katalogowe 502, 521, 522, 523, 531, 532, 533 i 552) w oparciu o dane

przetwarzane z zagranicznych map i publikacji nautycznych z państw obszaru Morza Bałtyckiego (GE, DK, SE, FI, RU, EST, LV, LT).

BHMW utrzymywało również serwis internetowy ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie strony internetowej BHMW z uwzględnieniem treści ostrzeżeń NAVTEX, 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, z których 17 należy do kolekcji międzynarodowej (INT). W 2016 r. wydano ogółem 15 map morskich, w tym 7 map kolekcji międzynarodowej. Ponadto w ramach zawartego porozumienia z Niemiecką Służbą Hydrograficzną (Federal Maritime and Hydrographic Agency - BSH), BHMW systematycznie opracowuje 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swym zasięgiem polskie obszary morskie. W 2016 r. wydano dwa zestawy map dla małych jednostek na rejon Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego (nr 3020) oraz rejon polskiego wybrzeża od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej, a także zestaw obejmujący Zatokę Gdańską (nr 3022), którego druk zaplanowano przed otwarciem sezonu żeglarskiego w 2017 r.

Poza klasycznymi papierowymi mapamiorskimi BHMW utrzymuje serwis Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC), obejmujący swym zasięgiem polskie obszary morskie. Zgodnie z podpisanym przez Polskę (reprezentowaną przez BHMW) porozumieniem z Norweską Służbą Hydrograficzną (Norwegian Hydrographic Service - NHS), dystrybucję ENC dla celów nawigacyjnych prowadzono w ramach Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (Stavanger, Norwegia). Dodatkowo 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, CAT II, CAT III). W 2016 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras, o powierzchni około 561 km². Do wykonania pozostało 1313 km².

Kontynuowano modernizację hydrograficznego sprzętu pomiarowego. Wdrożono do służby dwie łodzie hydrograficzne z przeznaczeniem na okręty t. 874. Zmodernizowano również echosondę wielowiązkową na okręcie hydrograficznym ORP ARCTOWSKI oraz doposażono służbę hydrograficzną w sprzęt umożliwiający podniesienie jakości i wiarygodności wykonywanych pomiarów. Podnosząc zdolność BHMW w zakresie produkcji map morskich i specjalnych uaktualniono oprogramowanie specjalistyczne. Kontynuowano, zapoczątkowany w 2015 r. proces implementacji Systemu Jednolitej Bazy Danych Morskiej Informacji Geoprzestrzennej (HPD), pozwalającego na wytwarzanie map morskich i publikacji nautycznych z jednej centralnej bazy danych oraz wdrożono w BHMW systemu druku map morskich i specjalnych na żądanie (Print on Demand).

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 km² 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 2016 r. najważniejszym elementem działalności organizacji, z punktu widzenia posiadanego prawa do wyłącznej eksploracji obszaru złożowego konkrecji polimetalicznych w rejonie strefy Clarion-Clipperton na Pacyfiku, były prace o charakterze prawnym związane z przedłużeniem kontraktu na eksplorację na kolejne 5 lat. Na 22 sesji Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego w lipcu 2016 r., Rada tej organizacji zatwierdziła plan pracy oraz przedłużenie licencji Interoceanmetal. W sesji aktywnie uczestniczyła polska delegacja. Prof. Mariusz Orion Jędrysek, Główny Geolog Kraju i Sekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska RP został wybrany prezydentem Rady Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego na kadencję 2016/2017 i przewodniczył obradom 22 sesji. W trakcie Rady opracowywano również kolejne części Kodeksu Górniczego regulującego zasady wydobycia przemysłowego złóż polimetalicznych w Obszarze.

W zakresie badań środowiskowych we współpracy w bułgarskim partnerem DeepZones prowadzono identyfikację gatunków makrofauny charakterystycznej dla obszaru złożonego Interoceanmetal. Określano charakterystykę bioróżnorodności, liczebności, taksonomię i strukturę gatunków. W obszarze technologii wydobycia konkrecji we współpracy z amerykańską firmą Sound Ocean Systems przygotowano studium wykonalności prób modelu kolektora zbierającego konkrecje w skali dostosowanej dla pilotowego wydobycia konkrecji. Opracowano również koncepcję systemu dla długookresowego monitoringu środowiska.

Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy na zlecenie Interoceanmetal opracował syntetyczny raport techniczny zawierający wstępne studium wykonalności projektu eksploracji i eksploatacji złoża konkrecji polimetalicznych. Raport zawiera części dotyczące mineralizacji złoża, warunków hydrometeorologicznych rejonu, badań środowiskowych, ocenę zachowania standardów prowadzenia badań i przechowywania danych, kalkulację zasobów przeprowadzoną zgodnie z międzynarodowymi standardami raportów geologicznych oraz wstępną ocenę ekonomiczną przedsięwzięcia.

W dniach 18-19 stycznia 2016 r. w Szczecinie Interoceanmetal wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego oraz KGHM Polska Miedź zorganizował międzynarodową konferencję pt.: „Merging business models with technology development in the deep sea mining value chain”. W konferencji wziął udział sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego Nii Allotey Odunton. Konferencja zgromadziła około 100 uczestników z krajów takich jak Chiny, Niemcy, Australia, Kuba, Czechy, Rosja, Słowacja. W oparciu o artykuły i prezentacje konferencji została wydana książka pt.: „Deep Sea Mining Value Chain”.

IX. Sytuacja przemysłu stoczniowego w Polsce.

Aktualna sytuacja gospodarcza na świecie ma bardzo duży wpływ na kondycję przemysłu stoczniowego. Można to zaobserwować między innymi w przenoszeniu produkcji do tańszych krajów. Stało się tak również w przypadku stoczni europejskich, które produkując standardowe statki przegrały konkurencję ze stoczniami wschodnioazjatyckimi. Co więcej, w opracowaniach OECD zbadano temat znaczącego zaangażowania sektora rządowego państw Azji Południowo-Wschodniej (Chiny, Korea Południowa, Japonia) w definiowaniu i realizacji polityki stoczniowej, planów i programów rozwoju krajowego przemysłu stoczniowego oraz urządzeń wyposażenia okrętowego. W państwach azjatyckich takie działania we współpracy z przedstawicielami przemysłu podejmowane są już od dziesięcioleci, a ich celem jest utrzymanie osiągniętej pozycji rynkowej oraz zdobycia nowych udziałów w rynku globalnym.

Rok 2016 został uznany za katastrofalny dla stoczni na całym świecie, gdyż poziom nowych zamówień osiągnął w tym okresie najniższe wartości od lat 80-tych XX wieku. W całym 2016 roku złożono zamówienia o wartości około 75% mniejszej, niż w roku poprzednim. Najsilniejsze spadki dotyczyły sektora kontenerowców o ładowności powyżej 8 tys. TEU (ponad 95% mniej zamówień niż w roku poprzednim), masowców (87% mniej), gazowców LNG (ponad 79% mniej) oraz zbiornikowców (ponad

75% mniej). Liczba zamówień natomiast zwiększyła się na ro-paxy i wycieczkowce. Ceny na nowe statki dalej się obniżały (średnio o 6,1%). Trudna sytuacja na rynku wymuszała także zwiększone złomowanie statków (11% więcej niż w 2015 roku), a złomowane statki są również coraz młodsze (w 2016 r. średnio 25,4 roku, w porównaniu do 27 lat w 2015 r.). Jedyne pozytywne trendy w postaci zwiększania się udziału stoczni europejskich w światowym portfelu utrzymał się i w 2016 roku wzrósł do 10,5% w porównaniu do roku 2015 - 7,4%.

Sytuacja panująca na globalnym rynku przemysłu stoczniowego, objawiająca się głównie dominacją stoczni azjatyckich w zakresie budowy statków o prostych konstrukcjach (m.in. masowce, kontenerowce) zmusiła polskie firmy z branży do dywersyfikacji działalności. Wykorzystywana jest nisza rynkowa związana z produkcją jednostek specjalistycznych o wysokiej wartości dodanej i dużej pracochłonności. Wśród produktów, w których specjalizują się polskie stocznie znajdują się m.in. statki techniczne do obsługi offshore (związane z przemysłem wydobywczym ropy i gazu z dna morskiego), a także wieże wiatrowe i gazowce, które spełniają podwyższone wymagania w zakresie emisji spalin.

Można zaobserwować duży potencjał technologiczny i techniczny w polskiej branży budownictwa okrętowego. Jest to potencjalnie jedna z najbardziej innowacyjnych gałęzi polskiej gospodarki, która charakteryzuje się zaawansowaną wiedzą projektową, wysokimi standardami bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska naturalnego, a także nowoczesną technologią.

Polskie stocznie, oprócz w pełni wyposażonych jednostek, budują również dla europejskich stoczni (głównie skandynawskich, niemieckich i holenderskich) częściowo wyposażone kadłuby. Przemysł zlokalizowany w Polsce podjął specjalizację także w budowie bloków i sekcji kadłuba, które eksportowane są do Niemiec, Norwegii, Francji czy USA. Konstrukcja sekcji nadbudówek na statki pasażerskie i elementy statków, takie jak np. gruszki dziobowe, wymaga wysokich kwalifikacji ze względu na skomplikowane wykonanie.

W 2016 r. portfel zamówień polskich stoczni produkcyjnych wyniósł 13 jednostek (spadek o 30% w porównaniu do 2015 r.) i 19 kadłubów (wzrost o 36%), a wielkość produkcji wzrosła w porównaniu do 2015 r. i wyniosła 10 statków (trzykrotny wzrost) oraz 17 kadłubów (wzrost o 70%). Statki zbudowane w 2016 r. to: dwa promy, trzy kontenerowce oraz pięć innych statków nietowarowych. Najciekawszymi jednostkami budowanymi w 2016 r. przez polskie stocznie były:

- „Oceanograf” - katamaran naukowo badawczy wybudowany przez stocznnię Nauta dla Uniwersytetu Gdańskiego - ma ponad 49 m długości i 14 m szerokości, jest prototypową jednostką, przeznaczoną do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego. Na jednostce zostały zainstalowane nowoczesne urządzenia, które umożliwiają prowadzenie badań batymetrycznych, chemicznych, geologicznych oraz dna morskiego. Dzięki dwukadłubowej konstrukcji, udało się zminimalizować kąt przechyłu, co pozwala wyeliminować zakłócenia pomiarów;

- moduł mieszkalny na platformie - w sierpniu 2016 r. Energomontaż-Północ Gdynia zakończyła budowę modułu mieszkalnego o wadze 1140 ton na platformę Maersk Guardian. Budowa była największym zleceniem spółki w ramach modernizacji jednostki. Platforma ta miała rozpocząć prace w duńskiej części Morza Północnego. Maersk Guardian jest platformą typu Jack-up, ma 90 m długości i 84,4 m szerokości. Przystosowana jest do pracy w rejonach, gdzie głębokość wody wynosi 107 m;

- specjalistyczny, wielozadaniowy statek typu AHTS zbudowany na zamówienie kanadyjskiego armatora - pierwszy tego typu statek zbudowany przez Remontową Shipbuilding S.A. z możliwością wykorzystania w trudnych warunkach arktycznych Północnego Atlantyku. Statek już realizuje swoje zadania wokół platform wydobywczych w rejonie Labradoru i Nowej Funlandii;

- kablowiec zbudowany dla norweskiego armatora przez Remontową Holding S.A. - jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie statków w historii polskiego przemysłu stoczniowego. Ta jednostka w całości powstała w Gdańsku, począwszy od opracowania projektu roboczego, przez budowę kadłuba o nowatorskim kształcie, aż po wyposażenie w najnowocześniejsze systemy nawigacyjne (m.in.

rozbudowany system dynamicznego pozycjonowania DP2, napęd diesel-electric, czy system układania podmorskich łączy kablowych);

- statek typu PSV zbudowany dla norweskiego armatora - drugi statek z tej serii. Były to pierwsze statki zaopatrzeniowe z napędem gazowym zbudowane w Remontowej Holding S.A.;

- komora próżniowa dla Instytutu Lotnictwa - Ergomontaż-Północ Gdynia wraz z Energopem wybudowały i zainstalowały komorę próżniową dla Centrum Turbin Gazowych w Instytucie Lotnictwa. Wykonawcy odpowiadali za kompleksową realizację zamówienia - od zaprojektowania komory próżniowej, poprzez jej wykonanie, aż po dostawę i montaż. Konstrukcja waży 117 ton, ma ponad 11 m długości i 6 m szerokości. Ściany komory mają 40 mm grubości, a specjalne uszczelnienia między sekcjami z zastosowaniem kauczuku fluorowego sprzyjają utrzymaniu wewnątrz warunków próżni.

Polskie stocznie remontowe w 2016 r. świadczyły usługi głównie w zakresie przeglądów armatury zaburtowej, wymiany uszczelnień, mycia kadłubów i nadbudówek, piaskowania oraz malowania, przeróbki systemu olejowego, wymiany skorodowanych włazów oraz remontów pędników.

Na koniec 2016 r. w polskich stoczniach wyremontowano 557 jednostek (spadek o 9%). W Polsce remontuje się najczęściej kontenerowców, zbiornikowców, masowców, chemikaliowców, chłodniowców, promów oraz żaglowców. Na koniec 2016 r. portfel zamówień na remonty wynosił 86 statków (wzrost o 47 jednostek), jednakże wartość prac remontowych jest niższa o 3,9 mln EUR.

Na początku roku 2016 zaprezentowano program „Batory”, będący częścią planu wicepremiera Mateusza Morawieckiego. Zakłada on m.in. budowę w polskich stoczniach promów pasażerskich. Jednostki takie mają zamówić Polska Żegluga Morska i Polska Żegluga Bałtycka, a inwestycje ma sfinansować Polski Fundusz Rozwoju. Natomiast w lipcu 2016 r. prezydent podpisał przygotowaną przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ustawę o aktywizacji przemysłu okrętowego, której głównym celem jest stworzenie dogodniejszych warunków dla rozwoju przemysłu stoczniewego. Przepisy te przewidują zerową stawkę VAT na produkcję oraz import części i wyposażenia dla jak najszerzego katalogu jednostek pływających, ma to dotyczyć takich statków jak np. holowniki czy lodolamacze pełnomorskie. Rozszerzono również katalog nowych statków obejmujący zerową stawkę VAT. Dzięki tej ustawie możliwy stał się wybór pomiędzy obecnym 19% CIT lub PIT, a nowym zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1% w zakresie przebudowy i budowy statków. Nowe przepisy ułatwiają również objęcie statusem specjalnej strefy ekonomicznej gruntów, na której prowadzona jest produkcja okrętowa. Ustawa dotyczy nie tylko budowy statków, ale również w trzech przypadkach remontów (przy zmianie napędu, przeznaczenia statku oraz gdy wartość remontu przekracza 5 mln EUR). Dzięki powyższej ustawie ma powstać ok. 3 tys. nowych miejsc pracy.

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

Spółka specjalizuje się w remontach, przebudowach i budowach statków różnych typów i rozmiarów (włącznie z panamaxami), a także jest producentem konstrukcji offshore.

W 2016 roku Gryfia zrealizowała 198 remontów statków różnego typu, w tym 4 promów należących do polskich armatorów (Polska Żegluga Morska i Euroafrica). Na początku grudnia stocznia zawarła umowę z Polską Żeglugą Morską na remont 12 statków masowych do września 2017 r. za kwotę około 7,5 mln USD. W segmencie offshore MSR Gryfia ukończyła budowę po raz pierwszy trzech kontenerów stalowych przeznaczonych na projekt norweskiej spółki Nyhamna Expansion.

W 2016 r. stocznia uzyskała świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego. W stoczni świnoujskiej w tymże roku został wykonany remont dokowy okrętu transportowo-minowego ORP Toruń, a także złożono oferty w dwóch postępowaniach przetargowych w ramach PMT - projektów SUPPLY i HOLOWNIK (w konsorcjum z SR Nauta). W czerwcu 2016 r. dwie stocznie z grupy MARS (MSR Gryfia i Nauta) podpisały list intencyjny w sprawie budowy promu ro-pax dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

- **Szczeciński Park Przemysłowy**

W 2016 r. Fundusz Inwestycyjny Zamknięty MARS (będący właścicielem m.in. MRS Gryfia, czy SR Nauta) rozpoczął działania zmierzające do konsolidacji przemysłu stoczniowego. Rozmowy dotyczące nabycia Szczecińskiego Parku Przemysłowego od TF Silesia mają być sfinalizowane w styczniu 2017 r. MARS FIZ nabył SPP za kwotę 10,5 mln zł. Zakup Parku Przemysłowego wpisuje się realizację strategicznych założeń grupy, których celem jest m.in. budowa największej grupy stoczniowej w tym regionie oraz doskonalenie operacyjne organizacji.

Szczeciński Park Przemysłowy to ponad 45 ha powierzchni zaprojektowanej do produkcji stoczniowej. Dzięki zlokalizowanym w Parku pochylniom będzie to jeden z kluczowych aktywów MARS FIZ, które umożliwią Funduszowi wejście w segment budowy dużych statków.

- **Stocznia Remontowa Nauta S.A.**

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. zajmuje się remontami i przebudowami jednostek pływających, zarówno cywilnych, jak i wojskowych, innymi usługami związanymi z przemysłem morskim, a także od trzech lat stocznia powróciła na rynek nowych budów - specjalnością spółki pozostają średniej wielkości statki (specjalistyczne, rybackie i naukowo-badawcze).

W roku 2016 Nauta wyremontowała 111 statków cywilnych. Zlecenia wykonywała na zamówienia m.in. Eifra Ships AS, Coral Line, Ostranios Transport, V Ships UK, Bernhard Schulte oraz JSC Murmansk. Stocznia przygotowuje się do udziału w Programie Modernizacji Technicznej Marynarki Wojennej RP - złożyła oferty w postępowaniach przetargowych dotyczących realizacji projektów pk. MIECZNIK i CZAPLA, HOLOWNIK oraz SUPPLY.

W roku 2016 stocznia zrealizowała prace remontowe na dwóch okrętach oraz dwóch fregatach raketowych, w trakcie realizacji są remonty czterech innych jednostek specjalnych. Pozyskano wówczas kolejne zlecenia z terminem do 2017 roku, a także wraz ze stoczną MSR Gryfia stocznia Nauta przystąpiła do przetargu na remonty dwóch tarłowców typu Gardno i dwóch okrętów transportowo-minowych.

Zakład Nowych Budów zwodował w 2016 r. częściowo wyposażone statki rybackie, 1 częściowo wyposażony statek typu Service Offshore Vessel oraz 1 statek naukowo-badawczy, a w trakcie budowy było 11 innych statków. W portfolio stoczni znajdują się sejnery rybackie, jednostki do obsługi sektora offshore oraz statki naukowo badawcze.

- **Stocznia Marynarki Wojennej S.A.**

Stocznia Marynarki Wojennej S.A. w 2016 r. pozostawała pod zarządem syndyka, jednocześnie w tym samym roku rozpoczęto przygotowania do sprzedaży spółki.

- **Grupa Kapitałowa Energomontaż-Północ Gdynia**

W skład Grupy Kapitałowej Energomontaż-Północ Gdynia (EPG) wchodzi następujące podmioty: Energomontaż-Północ Gdynia Sp. z o.o. oraz Energop Sp. z o.o. Siedziba Spółki mieści się w Gdyni.

Energomontaż-Północ Gdynia jest jednym z głównych polskich producentów wysoce specjalistycznych konstrukcji i urządzeń dla sektora offshore (ropa i gaz, energia wiatrowa), energetyki, chemii oraz petrochemii, a także przemysłu okrętowego. Pomimo trudnej sytuacji na rynku wydobywczym ropy i gazu, EPG zrealizował 18 i pozyskał 15 nowych kontraktów.

- **Stocznia Crist S.A.**

W 2016 roku Stocznia Crist zwodowała dwie jednostki: samopodnośną, specjalistyczną barkę Zourite, która przeznaczona jest do budowy autostrady wzdłuż francuskiej wyspy la Reunion na Oceanie Indyjskim oraz polarny statek logistyczny, który będzie wykorzystywany do przewozu ładunków pomiędzy francuską stacją polarną Dumont d'Urville na Antarktydzie, a tasmańskim portem Hobart. W czerwcu 2016 r. rozpoczęto budowę promu hybrydowego typu double-ended ferry, a jego ukończenie planowane

jest na rok 2017. Będzie to druga tego typu jednostka w Europie. We wrześniu 2016 r. Stocznia zawarła umowę na budowę specjalistycznej jednostki - pływającego doku, który zostanie wykorzystany do budowy osiedla na wodzie w Monako (projekt Extension en Mer de Monaco), w listopadzie odbyło się położenie stępki pod budowę doku, a ukończenie jednostki planowane jest na połowę 2017 r.

- **Remontowa Holding**

Największą grupą kapitałową w polskim przemyśle stoczniowym jest Remontowa Holding, przychody grupy wyniosły w 216 r. ok. 2,1 mld zł, z czego ponad 80% stanowiły przychody z tytułu eksportu (20 podmiotów zatrudniających ok. 8 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. W 2016 r. w ramach grupy zakończono budowę 6 w pełni wyposażonych statków oraz kontynuowano prace na kolejnych 7 jednostkach.

Remontowa Shipbuilding S.A. jest największą stocznią produkcyjną w Polsce, zatrudniającą 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). Spółce w 2016 r. udało się pozyskać kontrakt na budowę dwóch promów pasażersko-samochodowych zamówionych przez brytyjskiego armatora Transport for London. Nowe promy będą służyć mieszkańcom Londynu w przeprawie przez Tamizę łącząc dzielnice Woolwich i North Woolwich. Statki wyposażone będą w napęd hybrydowy.

W Gdańskiej Stoczni Remontowej SA wyremontowano ponad 150 statków, a także zakończono przebudowę platformy petrochemicznej FPF-1, która to okazała się dla Remontowej Holding SA przepustką do grupy stoczni realizujących kompleksowe projekty offshore, zarówno w części okrętowej, jak i procesowej. Dzięki temu spółce udało się pozyskać nowe zlecenia z rynku offshore.

- **Stocznia Gdańsk**

Grupa Stoczni Gdańsk (w skład której wchodzi Stocznia Gdańsk S.A. oraz GSG Towers Sp. z o.o.) zatrudnia ponad tysiąc pracowników, obecnie zajmuje się budową bloków kadłubowych na zlecenie innych stoczni oraz konstrukcji stalowych przeznaczone na rynek energetyki wiatrowej. W 2016 roku zakończono następujące inwestycje: otwarcie nowej linii konserwacyjno-malarskiej oraz nowego ciągu technologicznego pozwalającego zwiększyć dwukrotnie obecną wydajność produkcji wież do elektrowni wiatrowych, a także rozpocząć produkcję wież wiatrowych na rynek offshore.

- **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 70% jachtów znajduje nabywców za granicą, głównie w krajach Unii Europejskiej, w Ameryce Północnej oraz Chinach. Atutem polskich przedsiębiorstw są niższe koszty produkcji, wysoka wydajność i jakość budowanych łodzi oraz personalizacja zamówień. Głównymi produktami są łódzie motorowe o 6-9 metrach długości, z czego wielkość polskiej produkcji jest na drugim miejscu w światowym rankingu w przypadku jachtów do 10 m długości (po USA) oraz pierwsze miejsce w Europie w ramach eksportu łodzi z silnikami zaburtowymi.

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), oraz Mazurskie Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Budowlane J.W. Ślepsk (Augustów). Ich udział w polskim rynku stanowi ponad 70%. Portfel zamówień na jachty pod koniec roku 2016 wyniósł 349 sztuki, natomiast wyprodukowano wówczas 354 jachty. Z kolei w portfelu zamówień na łódzie

motorowe pod koniec 2016 r. znajdowało się 3 060 sztuk, a w całym roku wyprodukowano 6 869 takich łodzi. 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.

X. Planowanie przestrzenne na morzu i lądzie.

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

Prace nad projektem planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1 : 200 000 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko rozpoczęły się w dniu 22 lipca 2016 r. Będzie to pierwszy w historii Polski morski plan zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja i Rozwój (POWER). W dniu 2 sierpnia 2016 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni działając w imieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz własnym poddał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 oraz prognozy oddziaływania tego projektu na środowisko.

Projekt planu obejmuje obszary morskie, tj. wyłączną strefę ekonomiczną wraz ze strefą przyległą, morze terytorialne, morskie wody wewnętrzne przylegające do morza terytorialnego położone pomiędzy linią podstawową morza terytorialnego i linią brzegu morskiego, morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej z wyłączeniem wód portów określonych w art. 4 pkt 4 ustawy o obszarach morskich. Jego sporządzenie jest konieczne do przyjęcia w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich przyczyni się do wprowadzenia ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju na tych obszarach oraz zdefiniuje i uporządkuje sposób ich wykorzystania. Plan uwzględni uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne, obejmując wszystkie istniejące i przewidywane sposoby korzystania z przestrzeni morskiej, w szczególności:

- produkcję energii (energetyka wiatrowa i falowa),
- górnictwo morskie (gaz, ropa, kruszywa i piaski, inne zasoby mineralne i kopaliny),
- rybołówstwo,
- infrastrukturę liniową (kable, rurociągi),
- żeglugę (trasy żeglugowe, przestrzenne wymagania bezpieczeństwa nawigacji, trasy podejściowe do portów, redy i kotwiczowiska),
- morskie obszary rozwojowe portów poza ich obecnymi granicami,
- turystykę i rekreację (kąpieliska, sporty wodne, nurkowanie),
- podwodne dziedzictwo kulturowe,
- obronę narodową (poligony morskie, tory wodne Marynarki Wojennej, infrastruktura liniowa, lotnictwo, inne),
- wymagania ochrony brzegu morskiego,
- marikultury,
- składowiska (urobek z prac czerpalnych, amunicja, CO₂),
- ochronę środowiska, w tym ochronę przyrody.

Od sierpnia do października 2016 r. prowadzone były konsultacje projektu, w ramach których zbierane były uwagi oraz wnioski dotyczące projektu planu.

Realizowany zgodnie z harmonogramem pierwszy etap prac nad projektem planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 to przygotowanie „charakterystyki uwarunkowań” stanowiącej podstawę do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. W ramach tego zadania:

- stale pozyskiwane są dostępne dane źródłowe oraz materiały planistyczne, tj. dokumenty, opracowania oraz mapy niezbędne do sporządzania projektu lub mogące mieć wpływ na rozstrzygnięcia projektu planu;
- zebrane zostały wnioski do planu od interesariuszy;
- analizowane są uwarunkowania rozwoju transportu morskiego, rybołówstwa, ochrony środowiska, zachowania dziedzictwa kulturowego, rozwoju akwakultury, pozyskiwania energii odnawialnej, poszukiwania, rozpoznawania oraz wydobywania kopalin, lokalizacji infrastruktury technicznej, rozwoju turystyki, sportu i rekreacji oraz utrzymania obronności kraju.

W ramach rozpoczętych prac nad opracowywaniem prognozy oddziaływania na środowisko, gromadzone są wszelkie dostępne dane źródłowe oraz informacje o środowisku morskim objętym projektem planu zagospodarowania przestrzennego, m.in. takie jak: wyniki inwentaryzacji przyrodniczych, monitoringu środowiskowych, raporty oddziaływania na środowisko, karty informacyjne przedsięwzięć, decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć lokalizowanych na obszarach morskich, mapy, plany oraz inne materiały i zbiory danych przestrzennych. Inwentaryzowane są również dane dotyczące obszarów sąsiadujących z obszarem objętym projektem planu zagospodarowania, na których mogą wystąpić pozytywne i negatywne oddziaływania w wyniku realizacji jego zapisów. Zebrane informacje i dane będą stanowić podstawę do opracowania prognozy oddziaływania na środowisko.

W ramach prowadzonego procesu planistycznego przewidziano trzy spotkania międzynarodowe oraz cztery spotkania krajowe. Oprócz tego przewidziano dodatkowe spotkania z wybranymi interesariuszami, mające na celu ułatwienie wyboru najlepszego rozwiązania w przypadku konfliktowych rozstrzygnięć planistycznych. Pierwsze spotkanie międzynarodowe odbyło się w dniach 18-19 października 2016 r.

Równoległe do ww. prac trwały prace nad rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Projekt rozporządzenia określa zarówno wymogi dla części tekstowej, jak i dla części graficznej planu, w szczególności wprowadzając jednolity model pojęciowy dla wszystkich opracowywanych planów. Uzgodnienia projektu zostały zakończone w 2016 r. i projekt został skierowany do podpisów właściwych ministrów.

W 2016 r. zakończono prace nad projektem rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie szczegółowego przebiegu linii podstawowej, zewnętrznej granicy morza terytorialnego oraz zewnętrznej granicy strefy przyległej Rzeczypospolitej Polskiej. Projekt rozporządzenia jest aktem prawnym o charakterze technicznym, zawierającym uporządkowane zbiory współrzędnych punktów, definiujących przebieg poszczególnych linii granicznych ww. obszarów. Granice te dokładnie definiują obszary dla których zostaną opracowane morskie plany zagospodarowania przestrzennego.

Współpraca w zakresie morskiego planowania przestrzennego ma miejsce także w Komitecie ds. Gospodarki Przestrzennej w ramach Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej. W ramach Komitetu powstała grupa robocza ds. morskiego planowania przestrzennego, której zadaniem jest wymiana informacji, współpraca i konsultacje projektów planów tworzonych po stronie polskiej i niemieckiej. W ramach prac Komitetu, przy współudziale grupy roboczej ds. morskiego planowania przestrzennego, opracowano „Wspólną Koncepcję Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań - Wizja 2030”, która została przyjęta w grudniu 2016 roku.

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. Kraje członkowskie są reprezentowane przez ministrów odpowiedzialnych za rozwój i planowanie przestrzenne, Niemcy biorą udział w tej współpracy również poprzez reprezentantów regionów nadmorskich (landów), a Federację Rosyjską 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 realizacja Deklaracji Tallińskiej, przyjętej przez ministrów w 2014 r.

Pracom Komitetu Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB przez cały 2016 r. przewodziła Polska, którą reprezentowało Ministerstwo Rozwoju. Przewodniczącym Komitetu był prof. Jacek Zaucha. Celem polskiego przewodnictwa w VASAB było promowanie zintegrowanego i terytorialnie ukierunkowanego podejścia do polityki rozwoju (tzw. „place-based approach”) w trzech obszarach tematycznych dotyczących kwestii miejskich, w tym rewitalizacji miast, morskiego planowania przestrzennego oraz monitoringu rozwoju przestrzennego i spójności terytorialnej. Obszary te były głównym motywem podczas specjalnie organizowanych warsztatów tematycznych.

Działania te stanowiły kontynuację prac prowadzonych przez Polskę w 2011 r. podczas polskiego przewodnictwa w Radzie UE. Działania prowadzone przez Polskę miały również na celu wzmocnienie współpracy regionalnej oraz koordynację działań Komitetu i innych znaczących organizacji bałtyckich, zwłaszcza Rady Państw Morza Bałtyckiego.

W dniu 23 lutego 2016 r. w Gdańsku odbyło się 71 posiedzenie Komitetu VASAB. Na spotkaniu tym podjęto próbę przyjęcia opinii VASAB na temat Agendy Miejskiej UE. Po burzliwej dyskusji, w której polska reprezentacja wykazała wartość dodaną przyjęcia tegoż stanowiska na poziomie makroregionalnym, uzyskano zgodę na dalsze procedowanie dokumentu w drodze procedury pisemnej. W swej opinii VASAB podkreślała, że w Agendzie potrzebne jest podejście zintegrowane i ponadsektorowe. Na spotkaniu przedyskutowano także procedurę pracy nad przedłużeniem mandatu wspólnej Grupy roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego. Kolejnym ważnym punktem była debata nad możliwością wykorzystania ESPON do przygotowania dokumentów stanowiących kanwę dla Konferencji Ministerialnej VASAB w 2019 r.

W 2016 r. odbyły się dwa posiedzenia Wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego. Podczas drugiego spotkania Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej został wybrany na współprzewodniczącego Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego na okres trzech lat.

Po posiedzeniu Komitetu odbył się warsztat dotyczący przyszłości bałtyckiego morskiego planowania przestrzennego. Wzięło w nim udział 50 uczestników ze wszystkich krajów regionu Morza Bałtyckiego, głównie członków CSPD, Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego oraz kilku przedstawicieli HELCOM, świata nauki, jak również kilku liderów czołowych transnarodowych projektów bałtyckich dotyczących morskiego planowania przestrzennego. Na spotkaniu potwierdzona została potrzeba kontynuacji współpracy bałtyckiej w sferze morskiego planowania przestrzennego w stadium, gdy plany są już gotowe lub ich przygotowanie jest zaawansowane, a przedmiotem wspólnej troski powinna być ewaluacja planów, monitoring ich efektów i badanie spójności tychże efektów w wymiarze transgranicznym. Wyniki warsztatu zostały przekazane do dalszej dyskusji na forum CSPD i HELCOM (HoD).

W dniu 7 czerwca 2016 r., w Warszawie odbyła się Konferencja VASAB pn. „Achieving Good Living Environment: territory matters. What's beyond 2030 for macro-regions?” podsumowująca procesy strategiczne i działania toczące się w Europie, ze szczególnym uwzględnieniem regionu Morza Bałtyckiego. Wydarzenie zgromadziła prawie 100 uczestników reprezentujących wszystkie szczeble

władz administracyjnych, kraje regionu Bałtyku, Komitet Regionów i Komisję Europejską. Posłużyła ona także za forum wymiany doświadczeń z krajami Grupy Wyszehradzkiej. Na konferencji podsumowano wyniki prac VASAB w obszarze polityki rewitalizacyjnej i zaprezentowano broszurę na ten temat. Staraniem Polskiej Prezydencji w VASAB został przygotowany pierwszy międzynarodowy raport dotyczący polityki rewitalizacji w krajach europejskiego makroregionu. Kończącym akcentem konferencji była dyskusja dotycząca wyzwań, przed jakimi stoi VASAB wobec nowych procesów przestrzennych w Europie.

W dniu 8 czerwca 2016 r. w Warszawie odbyło się 72 posiedzenie Komitetu VASAB. Na spotkaniu przedyskutowano przedłużenie mandatu wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. Morskiego Planowania Przestrzennego. Ustalono, iż przedłużony zostanie obecny mandat do końca 2019 roku, a Grupa opracuje listę zadań do zatwierdzenia przez CSPD i HELCOM. Ponadto Komitet postanowił przyjąć opracowane przez Grupę Roboczą HELCOM-VASAB wytyczne w sprawie konsultacji transgranicznych, udziału społeczeństwa i współpracy w zakresie morskiego planowania przestrzennego, wskazując na ich niewiążący charakter. Dyskutowano ponownie nad możliwością wykorzystania ESPON do przygotowania dokumentów stanowiących kanwę dla Konferencji Ministerialnej VASAB w 2019 r. Komitet omówił także sposoby i kierunki rozbudowy oraz modernizacji systemu monitoringowego VASAB-TeMo. Równocześnie Komitet uzgodnił listę głównych zagadnień, które zostaną omówione podczas kolejnych warsztatów VASAB w sprawie monitorowania terytorialnego.

W dniu 22 września 2016 r. w Krakowie odbyły się ostatnie warsztaty organizowane w okresie polskiego przewodnictwa w VASAB. Warsztaty zgromadziły uczestników reprezentujących wszystkie kraje regionu Morza Bałtyckiego i Komisję Europejską. Posłużyły one także za forum wymiany doświadczeń dotyczących monitorowania rozwoju przestrzennego w różnych skalach. Na spotkaniu podsumowano wyniki prac VASAB w obszarze monitoringu przestrzennego i omówiono możliwość wykorzystania systemu TeMo przez inne podmioty zainteresowane monitoringiem przestrzennym.

Kończącym akcentem spotkania była dyskusja dotycząca wyzwań, przed jakimi stoi VASAB wobec nowych procesów przestrzennych w Europie w kontekście ich monitorowania w różnych skalach przestrzennych. W wyniku spotkania sformułowano listę konkluzji stanowiących zwieńczenie dyskusji plenarnej.

W dniu 23 września 2016 r. w Krakowie odbyło się 73 posiedzenie Komitetu VASAB, na którym opracowane zostały, a następnie przyjęte konkluzje i podsumowanie warsztatów VASAB na temat monitoringu przestrzennego. Komitet omówił stan, w jakim znajdowały się decyzje ESPON dotyczące wniosku VASAB „BT2050 - Terytorialne scenariusze dla Regionu Bałtyckiego”, zgłoszonego przez VASAB do Programu ESPON. Ustalono, że należy poczekać do decyzji ESPON, a następnie Szwecja zaproponuje listę kluczowych kwestii politycznych, które staną się przedmiotem decyzji następnej konferencji ministerialnej. Komitet zgodził się, że kilka scenariuszy przestrzennych oraz wyniki oceny wpływu na przestrzeń i jej rozwój kluczowych polityk może być kanwą Konferencji Ministerialnej i dać asumpt do aktualizacji Długookresowej Perspektywy VASAB. Komitet uznał, że od następnego spotkania począwszy, głównym punktem obrad Komitetu będzie przygotowanie merytoryczne Konferencji Ministerialnej. Komitet zauważył, że Konferencja Ministerialna może być przesunięta na rok 2020, jeśli nie zostaną osiągnięte do 2019 r. wyniki ważne i interesujące dla Ministrów.

W efekcie podjętych przez polską Prezydencję w VASAB starań udało się pozyskać zainteresowanie Komisji Europejskiej oraz rządu Szwecji dla inicjatywy stworzenia systemu monitorowania rozwoju regionu Bałtyckiego w kontekście wdrażania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, czego wynikiem było zatwierdzenie zgłoszonego przez VASAB projektu scenariuszy rozwoju przestrzennego regionu bałtyckiego do 2050 roku, którego liderem w imieniu VASAB jest Ministerstwo Rozwoju.

W końcowym okresie przewodnictwa trwały prace przygotowawcze nad programem szwedzkiej prezydencji w VASAB, która rozpocznie się w dniu 1 stycznia 2017 r. Odbyło się szereg spotkań nieformalnych, na których Przewodniczący VASAB z ramienia Polski przekazał swojemu szwedzkiemu następcy listę spraw, które należy kontynuować. W szczególności dotyczy to prac przygotowujących

konferencję ministerialną VASAB w 2019 r., która odbędzie się 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 2016 r. kontynuowano prace podgrupy ekspertów HELCOM-VASAB ds. danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego. Odbyły się cztery posiedzenia, podczas których zbadano dostępność danych w poszczególnych krajach bałtyckich, określono punkty kontaktowe ds. danych oraz zidentyfikowano potrzeby w zakresie wymiany danych w ramach współpracy przy opracowywaniu morskich planów zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie rozpoczęto prace nad raportem podsumowującym dotychczasowe ustalenia grupy oraz dokumentem technicznym określającym standard wymiany danych w ramach konsultacji oraz uzgodnień morskich planów.

XI. Rybołówstwo.

1. Wspólna Polityka Rybołówstwa.

Wspólna Polityka Rybołówstwa (WPR_{ryb}) 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 2016 r. realizowano postanowienia WPR_{ryb} w zakresie uwzględniania celu osiągnięcia maksymalnych zrównoważonych połowów podczas ustalania kwot połowowych poszczególnych gatunków ryb na rok 2017. 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 2016 r. kontynuowano wdrożenie regionalizacji procesu decyzyjnego. Zgodnie z procedurą państwa członkowskie danego regionu przyjmują w drodze konsensusu wspólne rekomendacje dotyczące m.in. możliwości połowowych na rok 2017, czy też 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). Współpraca regionalna odbywa się na forum BaltFish oraz Bałtyckiej Rady Doradczej, które przygotowują rekomendacje do KE w zakresie zarządzania zasobami Morza Bałtyckiego.

W 2016 r. zakończono 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. Od dnia 21 lipca 2016 r., tj. od dnia wejścia w życie, Polska stosuje przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2016/1139 w zakresie zarządzania zasobami dorsza, śledzia, szprota i ryb płaskich, mając na uwadze zrównoważoną eksploatację stad oraz stabilną wielkość uprawnień do połowów.

2. Informacja o polskiej flocie rybackiej.

Polskie rybołówstwo morskie dzieli się na dwa podstawowe sektory: rybołówstwo bałtyckie, w które zaangażowana jest zdecydowanie największa część polskiej floty rybackiej oraz rybołówstwo dalekomorskie. W dniu 31 grudnia 2016 r. flota polska liczyła 843 jednostki rybackie. Flota bałtycka obejmuje statki rybackie operujące na Morzu Bałtyckim i morskich wodach wewnętrznych, a podstawowymi gatunkami poławanymi 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).

W dniu 31 grudnia 2016 r. flota dalekomorska liczyła 4 statki, które prowadziły połowy wyłącznie na wodach poza Morzem Bałtyckim oraz poza polskimi morskimi wodami wewnętrznymi. Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 18 718,56 GT i 20 011 kW.

Działalność połowowa polskich statków w zakresie połowów dalekomorskich w 2016 r. wynikała z realizacji działań, które umożliwiały przepisy następujących aktów prawnych:

- Rozporządzenia Rady (UE) 2016/72 z dnia 22 stycznia 2016 r. ustalającego uprawnienia do połowów na 2016 rok dla niektórych stad ryb i grup stad ryb, stosowane w wodach Unii oraz - w odniesieniu do unijnych statków rybackich - w niektórych wodach nienależących do Unii oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/104,
- Rozporządzenia Rady (UE) nr 1367/2014 z dnia 15 grudnia 2014 r. ustalającego na lata 2015 i 2016 uprawnienia do połowów dla unijnych statków rybackich dotyczące niektórych stad ryb głębinowych,

oraz z dwustronnych porozumień lub umów Unii Europejskiej z krajami trzecimi.

Na mocy ww. dokumentów Polska otrzymała uprawnienia do połowów w 2016 r., które wykorzystwała prowadząc połowy, bądź wymieniając kwoty połowowe, głównie z Niemcami, Wielką Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią, Portugalią.

Głównymi rejonami prowadzenia działalności połowowej w roku 2016 były obszary zarządzane przez: Komisję Rybołówstwa Północno-Wschodniego Atlantyku (NEAFC), Organizację Rybołówstwa Północno-Zachodniego Atlantyku (NAFO), Regionalną Organizację ds. Zarządzania Rybołówstwem Południowego Pacyfiku (SPRFMO), obszary wyłącznych stref ekonomicznych Mauretanii oraz Maroka, a także obszar Morza Północnego, wody norweskie i grenlandzkie.

Na obszarze północnego Atlantyku polskie statki prowadziły połowy dorsza i halibuta grenlandzkiego (obszar wokół Svalbardu) oraz dorsza, czarniaka i karmazyna (wody norweskie). Ponadto w rejonie wód Grenlandii statki poławiały halibuta i karmazyna, w oparciu o pozyskane z wymiany z Niemcami kwoty tych gatunków. W obszarze wód wyłącznych stref ekonomicznych Mauretanii oraz Maroka statki poławiały gatunki pelagiczne. Natomiast w rejonie jurysdykcji SPRFMO - ostroboka chilijskiego. Jeden statek armatora zrzeszonego w PAOP prowadził połowy na wodach Namibii w oparciu o licencje komercyjne.

Polskie połowy dalekomorskie w 2016 r. wyniosły na północnym Atlantyku - 6 263 ton (dorsz, halibut grenlandzki, czarniak, karmazyn), na obszarze Maroka i Mauretanii - 29 858 ton (gatunki pelagiczne), na SPRFMO - 2 891 ton (ostrobok chilijski), na wodach Namibii - 20 337 ton (gatunki pelagiczne poławiane w oparciu o licencje komercyjne).

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 2016 r. odbyły się negocjacje kwot połowowych na rok 2017. Były one znacznie trudniejsze niż w latach poprzednich, głównie ze względu na negatywną sytuację stad dorsza. Negocjacje były prowadzone według ogólnych zasad zreformowanej Wspólnej Polityki Rybołówstwa, czyli dążenia do zarządzania na podstawie maksymalnego podtrzymywalnego połowu oraz wdrożenia zakazu odrzutów na Bałtyku.

W dniu 10 października 2016 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 2017. Dzięki konstruktywnej postawie wszystkich stron oraz ścisłej współpracy regionalnej w ramach BALTFISH udało się osiągnąć jednomyślne porozumienie. Na rok 2017 Polska otrzymała następujące kwoty połowowe do odłowienia na Morzu Bałtyckim: dorsz w obszarze 25-32 w kwocie 8 161 ton, dorsz w obszarze 22-24 w kwocie 654 tony, śledź w obszarze 25-27, 28,2, 29 i 32 w kwocie 47 618 ton, śledź w obszarze 22-24 w kwocie 3 695 ton, szprot w obszarze 22-32 w kwocie 76 627 ton, gładzica w obszarze 22-32 w kwocie 1 179 ton oraz łosoś w obszarze 22-31 6 030 sztuk. Wyżej wymienione kwoty na rok 2017 były podzielone pomiędzy polskich armatorów statków rybackich w grudniu 2016 r.

Krajowy podział ogólnych kwot połowowych na Morzu Bałtyckim na 2017 rok został zrealizowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 222, z późn. zm.) oraz rozporządzenia 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, z późn. zm.) i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych.

Dodatkowo w celu zapewnienia pokarmu dla gatunku dorsza na gruncie prawa krajowego wprowadzono po raz pierwszy limitowanie kwot połowowych na dobijaka i tobiasza w wysokości 500 ton dla każdego z gatunku ryb.

4. Rynek ryb w Polsce w 2016 r.

4.1. Przetwórstwo ryb.

Na koniec 2016 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 2016 r. podmioty przetwarzające ryby wyprodukowały około 448 tys. ton produktów o wartości 8,33 mld zł. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone i zakonserwowane (225 tys. ton), ryby wędzone (91,5 tys. ton) oraz filety (68,5 tys. ton). Wyniki finansowe przedsiębiorstw działających 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.

4.2. Konsumpcja ryb.

Szacunkowe spożycie ryb w Polsce wyniosło w 2016 r. około 12,47 kg/osobę. Najchętniej kupowane gatunki to: mintaj (2,89 kg/osobę), śledź (2,31 kg/osobę), dorsz (1,11 kg/osobę), makreła (0,92 kg/osobę), łosoś (1,06 kg/osobę).

4.3. 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 szklatego 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 programów zarybieniowych realizowanych z wykorzystaniem funduszy europejskich średnio co dwa lata. Ostatnie zarybienia finansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego wykonano w 2015 r. Kolejne zaplanowano na 2017 rok już z wykorzystaniem środków nowego funduszu, czyli Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego.

4.4. Zarybienie polskich obszarów morskich.

Zgodnie z ustawą z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 222, z późn. zm.) 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. Zarybienie polskich obszarów morskich wykonuje się na podstawie planu zarybieniowego przygotowanego przez Zespół do spraw Zarybienia powołany przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Zarybienia realizowane w ramach zadania pn. „Zarybienie 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 wagań i pomiarów ryb ustalany jest skład danej partii.

W 2016 r. wykonano zarybienia pięcioma gatunkami ryb anadromicznych: trocią, łososiem, sieją, certą i jesiotrem. Koszt łączny zadania wyniósł 4 855 827,26 zł. Rodzaj i ilości wpuszczonego w 2016 r. materiału zarybieniowego przedstawiał się następująco: smolty troci - 806 243 szt., narybek troci - 1 100 200 szt., wylęg troci - 1 260 000 szt., smolty łososia - 197 160 szt., narybek certy - 488 000 szt., narybek siei - 24 000 szt., wylęg siei - 800 000 szt., narybek jesiotra - 2 647 szt.

XII. Turystyka w regionach nadmorskich w 2016 r.

1. Działania promocyjne Ministerstwa Sportu i Turystyki.

- **Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda”**

Na potrzeby akcji Ministerstwo Sportu i Turystyki wydrukowało broszury (40 tys.) i plakaty (600 szt.) akcji, które zostały rozdyskrebowane wśród szkół, komend policji oraz stowarzyszeń zajmujących się promocją bezpiecznego wypoczynku nad wodą. Ministerstwo udostępniło również materiały informacyjno-edukacyjne w wersji elektronicznej na stronie internetowej. Akcja informacyjno-edukacyjna pn. „Bezpieczna Woda” ma celu kreowanie odpowiednich postaw związanych z bezpiecznym wypoczynkiem nad wodą i w wodzie. Akcja ma przyczynić się do zmniejszenia liczby wypadków podczas letniego wypoczynku poprzez wykształcenie bezpiecznych zachowań wśród dzieci i młodzieży szkolnej uprawiających sporty i rekreację wodną.

W ramach konkursu ofert dla jednostek spoza sektora finansów publicznych w 2016 r. Ministerstwo Sportu i Turystyki dofinansowało zadanie realizowane przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze pt. „Przebywamy bezpiecznie nad wodą - kampania informacyjno-edukacyjna”. W ramach projektu PTTK przeszkolono ok. 900 uczniów z całej Polski, przygotowano i rozdyskrebowano plakat „Przebywamy bezpiecznie nad wodą - kampania informacyjno-edukacyjna”, przygotowano, rozdyskrebowano komiks opowiadający o postępowaniu podczas udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, malowankę z grą planszową „Bezpieczne wakacje nad wodą”, rozpowszechniano film pilotażowy dotyczący bezpiecznego zachowania nad wodą, przygotowano i rozdyskrebowano informatory dotyczące sposobu udzielania pierwszej pomocy, a także czepki kąpielowe oraz małe zestawy apteczek podręcznych.

- **Nagroda Przyjaznego Brzegu**

Ministerstwo Sportu i Turystyki w 2016 r. wspierało organizację Konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu, który organizowany jest od 12 lat przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Polski Związek Żeglarski. Celem konkursu była promocja atrakcji wodnych i turystycznych Polski oraz wyróżnienie miejscowości najbardziej aktywnych na tym polu. W Konkursie premiowane były inwestycje służące turystyce wodnej, takie jak budowa i modernizacja marin żeglarskich i stanic wodnych, szlaki wodne, działania poszczególnych osób, klubów i stowarzyszeń, samorządów oraz innych instytucji i organizacji na rzecz rozwoju turystyki wodnej. Pracom jury przewodniczył wiceprezes Zarządu Głównego PTTK, a uczestniczyli w nich przedstawiciele Ministerstwa Sportu i Turystyki, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Polskiej Organizacji Turystycznej, Polskiego Związku Żeglarskiego, Centrum Turystyki Wodnej PTTK. Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu odbywał się pod patronatem honorowym Ministra Sportu i Turystyki, który przyznał również nagrodę główną - Grand Prix o wartości 10 tys. zł. Nagroda została wręczona podczas Targów Wiatr i Woda 2016 i otrzymała ją Wielkopolska Organizacja Turystyczna za projekt Wielkiej Pętli Wielkopolski.

2. Działania Głównego Inspektora Sanitarnego.

Główny Inspektor Sanitarny wykonuje zadania związane z ochroną zdrowia publicznego wpisujące się w 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, dezynsekcijnymi 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 warunkami sanitarnymi transportu pasażerskiego na przejściach granicznych morskich;
- 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.

Wpisując się w ramy kierunków priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej Główny Inspektor Sanitarny realizował cele polityki morskiej 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, które mogą mieć wpływ na jakość wody i warunki panujące w kąpieliskach.

W celu zapewnienia jak najlepszej jakości wody w kąpieliskach były one kontrolowane przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie nadzoru nad jakością wody w kąpieliskach. Monitoring jakości wody obejmował prowadzenie badań we wszystkich kąpieliskach w Polsce przed otwarciem sezonu kąpielowego, a także każdorazowo w przypadku zaistnienia sytuacji mogącej powodować pogorszenie jakości wody. Zgodnie z obowiązującymi przepisami organizator kąpieliska był odpowiedzialny m.in. za dokonywanie badań nie mniej niż czterech próbek wody 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. U. UE L 64 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 kąpielii (Dz. U. z 2016 r. poz. 1602), 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 się kąpiących. Dla wszystkich kąpielisk wyznaczonych w sezonie kąpielowym w 2016 r. były wydawane oceny bieżącej jakości wody w kąpielisku, a po jego zakończeniu każde kąpielisko zostało sklasyfikowane w celu nadania jednolitych w UE statusów jakości wody.

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. z 2017 r. poz. 60, z późn. zm.) prowadzi Serwis kąpieliskowy. W serwisie zawarte są informacje o jakości wody w kąpieliskach wraz ze wskazaniem wszystkich wyznaczonych uchwałami rad gmin kąpielisk oraz ich lokalizacji na mapie Polski. Serwis kąpieliskowy funkcjonuje w postaci strony internetowej, 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 dostępna jest poprzez stronę www.gis.gov.pl (panel o nazwie: Serwis kąpieliskowy) oraz bezpośrednio przez stronę www.sk.gis.gov.pl

Serwis kąpieliskowy w sezonie kąpielowym 2016 r. był na bieżąco aktualizowany w terminie 15 czerwca - 30 września, zgodnie z czasem trwania sezonu kąpielowego, na podstawie danych przekazywanych przez Państwowych Wojewódzkich Inspektorów Sanitarnych oraz Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych. Celem serwisu jest przede wszystkim natychmiastowe przekazywanie i rozpowszechnianie informacji o jakości wody w kąpieliskach podczas trwania letniego wypoczynku osób przebywających na kąpieliskach w celu zminimalizowania ryzyka zdrowotnego 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 kąpiei.

Serwis kąpieliskowy zawiera informacje z zakresu infrastruktury na obszarze kąpieliska, które dzielą się na trzy kategorie. Pierwsza kategoria to „Programy i wyróżnienia” według zwyczajowo przyjętej definicji, np. 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 kąpiei dla dzieci, zakaz wprowadzania zwierząt domowych, regulamin kąpieliska, tablica informacyjna.

Serwis kąpieliskowy w 2016 r. cieszył się dużym zainteresowaniem przede wszystkim osób planujących 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 korzystających z kąpielisk.

3. 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 2016 roku Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku (NMM) realizowało trzy wystawy czasowe:

- **„Statki. Nasza pasja”**. Interaktywna wystawa trwająca do 30 czerwca 2017 r., zorganizowana została w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku 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 czynna do 31 października 2016 r., została zorganizowana przez Stowarzyszenie Matek Chrzestnych we współpracy z NMM na Statku - muzeum „Soldek”. Wystawa prezentowała 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”.
- **„Jachting”**. Wystawa czynna w terminie od 26 lutego 2016 r. do 8 maja 2016 r. została zorganizowana we współpracy z Muzeum Historii Fotografii w Krakowie. Na wystawie zaprezentowane zostały fotografie jachtów z końca XIX wieku. Na wystawie zobaczyć można było również dzwon z widocznego na kilku zdjęciach jachtu „Litwa” (ex „Christa”).

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 dniach 29 marca-1 kwietnia 2016 r. w Lindesnes koło Kristiansand odbyła się narada Grupy Roboczej ds. Nadmorskiego Dziedzictwa Kulturowego Państw Bałtyckich z udziałem przedstawiciela NMM. Gospodarzem spotkania było Muzeum Latarni Morskiej w Lindesnes. Główna tematyka spotkania dotyczyła przygotowania przyszłego programu działań Grupy Roboczej na lata 2016-2019. Opracowywano także tzw. „Morski Plan Działania” (Maritime Action Plan), który ma być włączony do strategii Grupy Monitorującej w ramach realizowanego projektu pilotażowego PRO-BSR finansowanego przez Radę Państw Morza Bałtyckiego. W 2016 r. zorganizowano na norweskim statku „Gamle Oksoy” wystawę czasową przygotowaną przez członków Grupy Roboczej.

W dniach 17-21 czerwca 2016 r. w Norweskim Muzeum Rybołówstwa w Bergen zorganizowano spotkanie w celu kontynuacji prac nad katalogiem wystaw Grupy Roboczej, przygotowywanym na VI Forum Bałtyckiego Dziedzictwa Kulturowego. Placówka ta, będąca częścią Muzeum Vest, otrzymała środki z Funduszu Kultury Krajów Nordyckich na opracowanie i wydanie katalogu wystaw Grupy Roboczej. W listopadzie 2016 r. katalog ukazał się drukiem.

W dniach 28-29 września 2016 r. w Kilonii (Niemcy) przedstawiciel NMM uczestniczył w VI Forum Bałtyckiego Dziedzictwa Kulturowego. Organizatorami były Niemcy i Szwecja. Tematem głównym Forum były zabytki architektury II połowy XX wieku.

Równocześnie w dniach 26-30 września 2016 r. w Kilonii odbyło się spotkanie robocze Grupy Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego Bałtyku. Wspólnie z Zakładem Geologii Morskiej Uniwersytetu Gdańskiego przygotowano materiały dotyczące zagrożeń związanych z metalowymi wrakami zalegającymi w polskiej strefie Bałtyku. Wraki z okresu II Wojny Światowej stanowią jedną z największych atrakcji turystycznych również na Bałtyku. Niestety ich metalowe konstrukcje ulegają dużo szybszemu rozpadowi. Dlatego też Uniwersytet Gdański wspólnie z Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku rozpoczął współpracę w zakresie badań określających stopień i tempo degradacji tego typu stanowisk.

Narodowe Muzeum Morskie jest członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeów Morskich (International Congress of Maritime Museums - ICMM) i jest reprezentowane w Zarządzie ICMM.

W dniach 12-14 marca 2016 r. odbyło się w Londynie doroczne posiedzenie Zarządu ICMM. Narada była poświęcona zmianom organizacyjnym Stowarzyszenia oraz przygotowaniom programu kolejnego Kongresu, który odbędzie się w 2017 r. W pierwszej części spotkania przedstawiciel Komitetu ds. komunikacji przedstawił propozycję nowych metod komunikacji z członkami organizacji oraz nową strategię ICMM, opartą na kwartalnie wydawanym biuletynie i rozbudowanej stronie internetowej. Podczas obrad miało miejsce spotkanie uczestników Międzynarodowego Panelu Historycznych Statków (International Historic Traditional Ships - IHTS), do którego zaproszono przedstawiciela NMM. Panel tworzą specjaliści w zakresie zachowania i użytkowania historycznych jednostek pływających. Reprezentują oni największe światowe muzea oraz organizacje pozarządowe. Celem IHTS jest zdefiniowanie wspólnych zagrożeń i wyzwań, z jakimi zmagają się światowe organizacje, posiadające aktywnie pływające lub muzealne statki. Podczas narady prezentowano koncepcję budowy pływającej repliki statku „Cutty Sark” oraz założenia do współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO).

W dniach 8-10 maja 2016 w siedziba UNESCO w Paryżu w piętnastą rocznicę podpisania Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego odbyło się spotkanie informacyjne dla Państw-Stron Konwencji oraz zainteresowanych delegacji państw, które nie są jej stronami, a także 7. spotkanie Naukowo-Technicznego Organu Doradczego Konwencji (Scientific and Technical Advisory Body - STAB). Polskę na spotkaniach reprezentowała Stała Przedstawicielka RP przy UNESCO Krystyna Żurek, Iwona Pomian z Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, ekspert MKiDN oraz prof. Wojciech Kowalski z Departamentu Prawno-Traktatowego MSZ.

Równolegle odbyło się także spotkanie oficjalnych przedstawicieli krajów stron konwencji UNESCO oraz krajów przygotowujących się do ratyfikacji konwencji, reprezentujących obszar Bałtyku i Morza Północnego. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele dziewięciu krajów europejskich (Belgia, Chorwacja, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Grecja, Hiszpania i Polska) oraz przedstawiciel Sekretariatu UNESCO. Dyskusja dotyczyła dostępu do podwodnego dziedzictwa kulturowego na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym oraz wykorzystania go w tworzonym produkcie turystycznym tego regionu. W trakcie spotkania wypracowano zalecenia wynikające z potrzeby współpracy w celu ochrony i badań zasobów kulturowych znajdujących się pod wodą.

W dniu 9 maja 2016 r. odbyło się spotkanie informacyjne dla państw członkowskich UNESCO. Głównym celem spotkania, w którym uczestniczyły państwa członkowskie UNESCO, przedstawiciele Sekretariatu i Centrum Światowego Dziedzictwa oraz eksperci STAB, było podsumowanie 15 lat obowiązywania konwencji oraz zainicjowanie dyskusji na temat jej przyszłości. Do tej pory Konwencję ratyfikowały 54 państwa (wkrótce uczyni to także Gwinea-Bissau). Podkreślano, że mimo iż zanotowano wzrost w porównaniu do ubiegłego roku (49), to ciągle nie jest to poziom satysfakcjonujący i pożądana byłaby większa liczba ratyfikacji, zwłaszcza w państwach o bogatym podwodnym dziedzictwie kulturowym.

Głównymi problemami zidentyfikowanymi przez Sekretariat, jeśli chodzi o implementację Konwencji na szczeblu narodowym były ochrona podwodnych stanowisk oraz harmonizacja wewnętrznego ustawodawstwa krajów z zapisami Konwencji. Aby poprawić sytuację w tym zakresie należałoby zwiększyć poziom zabezpieczeń podwodnych obiektów (np. poprzez monitoring) oraz nakłady finansowe przeznaczone na podwodną archeologię. W kwestii wewnętrznego ustawodawstwa sytuację poprawiłoby zapewnienie krajom stałej pomocy w zakresie usprawniania ich lokalnej legislacji oraz zdolności operacyjnych i technicznych, a także potwierdzenie gotowości do podejmowania działań przez STAB.

Sekretariat UNESCO uznał, że istotne dla przyszłości Konwencji jest zwiększenie dostępności i widoczności UCH wśród opinii publicznej (np. poprzez organizowanie szlaków czy wirtualnych platform UCH). Podczas spotkania dużo uwagi poświęcono działalności STAB. Podkreślano, że jego działalność jest jednym z największych sukcesów w zakresie implementacji Konwencji. Wezwano do wzmocnienia jego mandatu i zwiększenia funduszy, gdyż brak stałego budżetu zagraża płynności jego funkcjonowania.

Poruszono również temat wkładu Konwencji w budowanie i promocję pokoju na przykładzie podręcznika dla nauczycieli nt. UCH z okresu I wojny światowej oraz wpływu zmian klimatycznych na UCH. Dyrektor Światowego Centrum Dziedzictwa Mechthild Rössler zwróciła uwagę na konieczność harmonizacji

Konwencji z innymi kulturowymi konwencjami UNESCO (z 1972 r. o ochronie światowego dziedzictwa i z 2003 r. o niematerialnym dziedzictwie kulturowym) oraz Konwencji o zwalczaniu nielegalnego handlu dobrami kultury (z 1970 r.).

W dniu 9 maja 2016 r. odbyło się Kolokwium Naukowe UNESCO „O dostępie do podwodnego dziedzictwa kulturowego”. Decyzję o zorganizowaniu kolokwium naukowego podjęto w celu umożliwienia wymiany doświadczeń dla podkreślenia znaczenia najwyższej klasy zabytków reprezentujących pełen przekrój historyczny funkcjonowania społeczeństw we wszystkich regionach świata, oraz aby zmotywować poszczególne kraje do podejmowania nowych inicjatyw regionalnych i poszukiwania nowych sposobów udostępniania podwodnego dziedzictwa kulturowego.

Podkreślano, że podwodne dziedzictwo kulturowe posiada również duży potencjał dla zrównoważonego rozwoju regionów przybrzeżnych. W chwili obecnej turystyka i rekreacja posiada wyższy współczynnik zatrudnienia w regionach przybrzeżnych, niż przemysł rybny. Aż 37% aktywności turystycznej wynika z obecności i wykorzystania dziedzictwa kulturowego.

W dniu 10 maja 2016 r. odbyło się spotkanie Naukowo-Technicznego Organu Doradczego - STAB, w trakcie którego przedstawiciele STAB omówili szczegółowo przebieg misji na Madagaskarze i w Panamie. Podczas dyskusji przedstawiciele państw i instytucji poruszyli kwestię złej prasy, która towarzyszy aktywności UNESCO w zakresie podwodnego dziedzictwa. Pojawiły się opinie, że delegitymizując nieprawdziwe historie, które poszukiwacze skarbów przedstawiają miejscowym społecznościom, powinno się je zastąpić tymi prawdziwymi, często równie fascynującymi tak, aby „nie niszczyć ludzkich marzeń”. Jako przykład działań mogących poprawić ten negatywny wizerunek wskazano tworzenie muzeów, które w atrakcyjny sposób przedstawiałyby historie obiektów UCH. W opinii uczestników spotkania wskazane byłoby wprowadzenie większej kontroli nad kursami podwodnej archeologii, np. poprzez zgromadzenie ich oferty na jednej platformie oraz traktowanie nurków jak partnerów, nie wrogów, bo to oni stanowią najliczniejszą grupę zgłaszającą nowe odkrycia UCH.

Z okazji 100. rocznicy rozgrywanej na Morzu Północnym bitwy jutlandzkiej (w literaturze niemieckiej określanej jako bitwa w Skagerrak), która pochłonęła ok. 10 tys. ofiar zwrócono uwagę na konieczność ochrony i konserwacji podwodnego dziedzictwa I wojny światowej. Robert Yorke, przewodniczący brytyjskiego Joint Nautical Archaeology Policy Committee zaapelował do decydentów o zwiększenie ochrony wraków grobów wojennych. Problem ten pojawia się również w Polsce w przypadku trzech wraków cmentarzysk - Gustloff, Goya i von Steuben. Zostały one zatopione w 1945 roku, czyli w myśl konwencji będą chronione dopiero za niecałe 30 lat. Wydaje się jednak, że w przypadku miejsc spoczynku kilkunastu tysięcy ofiar, działania zmierzające do zinwentaryzowania i rzeczywistego zabezpieczenia tych obiektów powinny być podjęte jak najszybciej.

Poza wymienionymi działaniami NMM uczestniczyło w wielu konferencjach, 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 był 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. Całkowity koszt inwestycji to kwota 22 292 960 zł netto. Projekt rozpoczął się w kwietniu 2014 r., natomiast zakończenie Projektu nastąpiło w 2016 r. Celem ogólnym projektu było przyczynianie się do zmniejszania różnic ekonomicznych i społecznych poprzez ochronę, zachowanie i udostępnianie morskiego dziedzictwa kulturowego dla przyszłych pokoleń. Celem bezpośrednim projektu było zwiększenie dostępu dla różnych grup odbiorców do oferty kulturalnej i edukacyjnej o wysokiej jakości oraz ochrona dziedzictwa kulturowego. Realizacja celu możliwa była 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 zrealizowano działania, związane z rozwojem zasobów cyfrowych, w tym wykonana została cyfrowa dokumentacja techniczna historycznych jachtów, aplikacja obejmująca wykorzystanie technologii „rozszerzonej rzeczywistości” oraz stworzona została Wirtualna Instytucja Kultury (z oddzielną stroną internetową Wirtualne Muzeum Morskie). Bardzo istotnym aspektem tego projektu była współpraca z dwiema instytucjami norweskimi, które były Partnerami Projektu - w zakresie konserwatorskim z Norweskim Muzeum Morskim w Oslo i w zakresie związanym z wykorzystaniem innowacyjnych technologii do digitalizacji obiektów dziedzictwa kulturowego z Muzeum Historii Kultury w Oslo.

Centrum Konserwacji Wraków Statków łączy w sobie dwie podstawowe funkcje - pracowni konserwatorskiej oraz sali magazynowo-studyjnej. Ponadto w obiekcie znajdują się pomieszczenia przeznaczone dla warsztatu stolarsko-szkutniczego i kowalsko-ślusarskiego, dzięki czemu NMM może prowadzić działania polegające na rekonstrukcji wraków po zakończonym procesie konserwacji. Realizacja Projektu umożliwiła między innymi podniesienie efektywności prowadzonych prac konserwatorskich oraz prowadzenie, w oparciu o ekspozycje zgromadzone w magazynie studyjnym, ciekawych działań edukacyjno-kulturowych oraz badań naukowych.

- Program INTERREG B. Tytuł projektu: Zintegrowane zarządzanie morskim dziedzictwem kulturowym i morskim planowaniem przestrzennym na Morzu Bałtyckim. W projekcie biorą udział partnerzy z Niemiec, Polski, Finlandii, Estonii, Szwecji i Litwy. Liderem projektu jest Instytut Archeologii w Szlezwiku-Holsztynie w Niemczech. Ogłoszenie wyników naboru powinno nastąpić w połowie 2017 r. Przewidywany okres: 36 miesięcy. Projekt ma na celu opracowanie metod pozwalających na przewyższenie wyzwań dotyczących zabezpieczania reliktyw morskiego dziedzictwa kulturowego in situ w kontekście morskiego planowania przestrzennego. Cele projektu zgodne są z dyrektywami, polityką i strategiami unijnymi i międzynarodowymi. Dyrektywa o morskim planowaniu przestrzennym zobowiązuje państwa członkowskie UE do opracowania planów morskiego zagospodarowania przestrzennego do 2021 roku. Zgodnie z dyrektywą, w fazie planowania państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę między innymi podwodne dziedzictwo kulturowe i turystykę. Projekt ma także na celu wdrożenie w życie Europejskiej Konwencji Krajobrazowej oraz Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego UNESCO z 2001 roku.

W celu osiągnięcia tych założeń, podjęte zostaną następujące działania, podzielone na poszczególne Pakiety Robocze:

PR 2: ustalenie status quo morskiego zagospodarowania przestrzennego w rejonie Bałtyku; ustalenie status quo morskiego dziedzictwa kulturowego;

PR 3: analiza i identyfikacja narzędzi i regulacji prawnych, które pomogą w integracji ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego do planów zagospodarowania przestrzennego; międzysektorowy dialog z inwestorami: seria warsztatów i okrągłych stołów przeprowadzonych w kilku fazach: zdefiniowanie obecnych konfliktów oraz stworzenie map i planów obszarów morskiego dziedzictwa kulturowego w obszarach priorytetowych ze względu na morskie planowanie przestrzenne, a także opracowanie obszarów testowych podwodnego dziedzictwa kulturowego;

PR 4: przejście od mapowania obszarów morskiego dziedzictwa kulturowego do zintegrowanego planowania;

PR 5: przejście z planowania do zarządzania na poziomie lokalnym, regionalnym i międzynarodowym.

W 2016 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku realizowało dwuletni projekt pn. „Wirtualny Skansen Wraków Zatoki Gdańskiej. Ewidencja i inwentaryzacja podwodnego dziedzictwa Archeologicznego”. Celem projektu była ewidencja i inwentaryzacja 10 wraków drewnianych jednostek pływających z Zatoki Gdańskiej, pochodzących z XVII - XIX wieku, tj.: F53.25, F53.30, W6 „Solen”, W21, W23 „Lorelay”, W25, F53.9, F53.12, W27 „De Jonge Seerp” oraz F53.15 „Rudowiec”. Obiekty zalegają w wodach Zatoki Gdańskiej na głębokości od 3 do 25 metrów. W trakcie prac wykonana została dokumentacja rysunkowa, fotograficzna oraz video obiektów. Przeprowadzono także analizy fizykochemiczne drewna użytego do

budowy jednostek. Wykonano również fotogrametrię stanowisk w celu stworzenia fotomosaik (fotograficznych odwzorowań obiektów) oraz opracowano trójwymiarowe modele wszystkich stanowisk. Dokumentacja fotogrametryczna wraków jest kontynuacją i doskonaleniem tej metody zastosowanej wcześniej przez NMM w projektach finansowanych przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Rezultaty zadania zamieszczone zostały na specjalnie utworzonej stronie internetowej o nazwie „Wirtualny Skansen Wraków Zatoki Gdańskiej”.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku jest inicjatorem i pomysłodawcą przedsięwzięcia pn. „Projekt Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych”. W 2016 r. kontynuowano prace w ramach grupy muzeów rzecznych, m.in. odbyła się w Duisburgu 3. konferencja z tego cyklu, w której uczestniczyli przedstawiciele 10 państw z Europy. Wymiernym efektem kooperacji między słowackim Muzeum Transportu a NMM realizowanej w ramach Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych było otwarcie w dniu 2 czerwca 2016 r. w Muzeum Transportu w Bratysławie dwóch wystaw poświęconych historycznym portom i statkom Bałtyku. Wystawy zrealizowano we współpracy z Ambasadą RP. Autorami obu ekspozycji byli również członkowie Grupy Roboczej ds. Nadmorskiego Dziedzictwa Kulturowego działającej pod auspicjami ministrów kultury krajów nadbałtyckich.

XIII. Działalność urzędów morskich w 2016 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

Prace wykonano zgodnie z harmonogramem pod względem rzeczowym i finansowym. Uporządkowano istniejący stan brzegów kanału, przebudowano miejsca utrudniające żeglugę do portu wewnętrznego i basenów stoczniowych oraz dostosowano ich parametry do rosnącego ruchu jednostek. Projekt został zrealizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni

W 2016 r. zbudowano palisadę zabezpieczającą klif przed erozyjnym działaniem wód morskich Zalewu Wiślanego w rejonie Piasków. Na Mierzei Wiślanej rozpoczęto prace nad umocnieniem brzegów w Kątach Rybackich i Krynicy Morskiej. Na obszarze Półwyspu Helskiego przeprowadzono przegląd stanu technicznego budowli umocnienia brzegu i wykonano sztuczne zasilanie brzegów Półwyspu Helskiego na odcinku środkowym i nasadowym po stronie nadmorskiej. Zadanie jest współfinansowane z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie 2014-2020. W 2016 r. sporządzono dokumentację projektową wraz z pozwoleniem na budowę.

Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym

Zadanie rozpoczęte w 2016 r. polega na modernizacji układu falochronów osłonowych odpowiadających za odsłonięcie cie wschodniej strony Portu Północnego. Przedsięwzięcie będzie przebiegać na terenie ok. 232 ha. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 i zostało oszacowane na 750 mln zł. W 2016 r. ogłoszono przetarg na wykonanie badań ferromagnetycznych.

Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku)

Przedmiotem projektu jest wykonanie prac budowlanych polegających na modernizacji wejścia do Portu Wewnętrznego w Gdańsku. W ramach projektu wybudowany zostanie tor wodny na Martwej Wiśle wraz z wymienionym i zaktualizowanym oznakowaniem nawigacyjnym oraz przebudowa części nabrzeża Martwej Wisły i Motławy.

Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego

Przedmiotem projektu jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi. W 2016 r. rozpoczęto modernizację i rozbudowę toru podejściowego do Portu Północnego w Gdańsku. Ogłoszono przetarg na zakup echosondy wielowiązkowej oraz na wykonanie badań ferromagnetycznych. Inwestycja realizowana jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Zakończenie projektu zostało wyznaczone na 2019 r.

Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni

Rozpoczęta w 2016 r. wymiana jednostek pływających dotyczy zakupu specjalistycznej jednostki hydrograficznej wraz z wyposażeniem w nowy system do gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych, jednostki dla obsługi Kapitanatu Portu Gdynia, jednostki do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego i dwóch łodzi kontrolno inspekcyjnych. Zakup nowych jednostek przyczyni się do poprawy jakości wyposażenia portów morskich.

Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation

W 2016 r. rozpoczęto prace nad wykonaniem dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Modernizacja infrastruktury technicznej do obsługi elementów oznakowania nawigacyjnego w Bazie Oznakowania Nawigacyjnego”. Działania realizowane w ramach projektu obejmują m.in. wymianę i modernizację systemów oznakowania nawigacyjnego stanowiącego infrastrukturę zapewnienia dostępu do portów, stworzenie narzędzi dla ustanowienia krajowego systemu e-Navigation oraz dostosowanie informatycznych systemów bezpieczeństwa morskiego do zadań związanych z wymianą informacji w ramach sieci europejskich.

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

Projekt jest realizowany przez Urząd Morski w Gdyni we współpracy z Urzędem Morskim w Słupsku i Szczecinie. Celem projektu jest opracowanie 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. W dniu 22 lipca 2016 r. podpisano umowę w sprawie wykonania prognozy oddziaływania na środowisko i projektu planu zagospodarowania terenu. Do sporządzenia map i analizy planu przestrzennego polskich obszarów morskich wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej zakupiono licencję oprogramowania GIS.

Tor wodny na Wiśle Śmiałej

W granicach portu morskiego Gdańsk został oddany do użytku tor wodny na odcinku od Kanału Płonie na Martwej Wiśle do ujścia Wisły Śmiałej do Bałtyku. Przedsięwzięcie zostało zrealizowane w 2016 r.

Przebudowa nabrzeży Basenu Oddziału Technicznego w Elblągu

W 2016 r. kontynuowano prace polegające 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 przedsięwzięcie polega na odtworzeniu skap oraz koron wału przeciwpowodziowego, uzupełnieniu elementów wyposażenia nabrzeża oraz podczerpaniu dna i likwidacji przegłębień w basenie do wymaganej głębokości technicznej. W 2016 r. wykonano część pasa nadbrzeży oraz odnowiono plac przeładunkowo-postojowy. Zakończenie zadania planowane jest na styczeń 2017 r.

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 2016 r. poz. 2145, 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 2016 r. wydano cztery decyzje zezwalające na prowadzenie badań archeologicznych.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej reguluje kwestie pływania, turystyki oraz sportów wodnych na polskich obszarach morskich. Szczegółowy tryb wydawania pozwoleń na nurkowanie na wrakach statków reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 sierpnia 2004 r. w sprawie uzyskiwania pozwoleń na przeszukiwanie wraków statków lub ich pozostałości. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydaje takie pozwolenia po uzgodnieniu złożonego wniosku z Komendantem Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz po zaopiniowaniu wniosku przez Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej. W 2016 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał cztery decyzje na przeszukiwanie wraków statków i pozostałości wraków statków.

Sprawy pływania na wrakach statków na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, regulowane są zarządzeniami Dyrektorów Urzędów Morskich w sprawie pływania na wrakach statków. W 2016 r. „Wykaz wraków statków udostępnionych do pływania” zawierał 40 wraków leżących na głębokości od 2,5 m do 79,0 m.

2. Urząd Morski w Słupsku.

2.1. Realizowane projekty i inwestycje.

Przebudowa Nabrzeża Gdyńskiego w porcie Łeba

W 2016 r. w ramach przebudowy Nabrzeża Gdyńskiego w porcie Łeba sporządzono opracowanie projektowe, uzyskano decyzję na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na polskich obszarach morskich oraz wykonano roboty budowlane w zakresie umowy podstawowej i dodatkowej. Urząd Morski w Słupsku na te zadania wydatkował 1 605 061,32 zł.

Budowa dalb cumowniczych w porcie Dźwirzyno

W 2016 r. rozpoczęto prace związane z budową dalb cumowniczych w Porcie Dźwirzyno.

Ochrona brzegów morskich Pobrzeża Koszalińskiego na wysokości Łeby, Rowów i Ustki

Zadanie polegało na zabezpieczeniu nabrzeża przed falami morskimi. W miejscowości Rowy wykonano sztuczne zasilanie, opaski brzegowe, ostrogi portowe, zbudowano progi podwodne wraz z siedliskami. W Jarosławcu zbudowano falochrony brzegowe. Zadanie w całości zostało zrealizowane przy wsparciu funduszy z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Ochrona brzegów morskich w ramach programu ochrony brzegów morskich w Jarosławiu i Ustroniu Morskim

W 2016 r. Urząd Morski w Słupsku wykonał dwa zadania w ramach wieloletniego programu ochrony brzegów morskich. W Jarosławiu prace polegały na przebudowie opaski brzegowej oraz regulacji kwatery pomiędzy drugą i trzecią ostrogą. W Ustroniu Morskim wykonano roboty budowlane nowej ścianki szczelnej z grodzic AU-16 przed istniejącą.

2.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

W obszarach administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku wg danych na koniec 2016 r. znajduje się 8 obiektów objętych ewidencją podwodnych stanowisk archeologicznych.

Ewidencja Podwodnych Stanowisk Archeologicznych znajdujących się w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku (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 2016 nie odnotowano przypadków łamania zakazu.

Obiektem podwodnym spoza listy, na którym wprowadzono zakaz nurkowania jest wrak statku „General von Steuben” - mogiła wojenna. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że we wnętrzu wraku znajdują się przedmioty zabytkowe oraz dokumentacja o wysokiej wartości historycznej.

Wykonywano loty patrolowe 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 zakazy nurkowania na wraku statku - mogiły wojennej. W roku 2016 nie było doniesień o takich zdarzeniach.

W 2016 r. w trakcie prowadzenia badań środowiskowych pod projektowane morskie elektrownie wiatrowe Baltica-2 i Baltica-3 w rejonie na północ od portu Łeba odkryto szczątki wraku drewnianego statku i kości zwierzęce znajdujące się w jego pobliżu, a także fragmenty innego wraku drewnianego z trzema kotwicami. We wrześniu 2016 r. Instytut Morski w Gdańsku przekazał informacje uzupełniające o odkryciu szczątków ludzkich we wcześniej odkrytym wraku samolotu JU-88.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku zgodnie z ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z 23 lipca 2003 r. oraz rozporządzeniem Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 4 listopada 2015 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich, badań archeologicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań zabytków, jest upoważniony do wydawania decyzji zezwalającej na prowadzenie badań archeologicznych na polskich obszarach morskich. W 2016 r. na obszarach morskich będących we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku wydano jedno pozwolenie 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.). Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, które uzyskało ww. decyzję, w trakcie prowadzonych badań odkryło w północno-wschodniej części od portu Kołobrzeg wrak niemieckiej barki desantowej „Marine Fahr Prahm”. Okręt o konstrukcji stalowej pochodzi z lat 40 XX wieku i prawdopodobnie był wykorzystywany do ewakuacji ludności cywilnej z oblężonego przez Armię Czerwoną Kołobrzegu.

3. Urząd Morski w Szczecinie.

3.1. Realizowane projekty i inwestycje.

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

W dniu 24 czerwca 2016 r. podpisano pre-umowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), a zawarcie umowy o dofinansowanie planowane jest na IV kwartał 2017 r. Projekt znajduje się w Wykazie Projektów Zidentyfikowanych, w trybie pozakonkursowym. W 2016 r. również przygotowano dokumenty do uzyskania decyzji administracyjnych o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia wraz z dokumentacją potrzebną do złożenia wniosku o dofinansowanie. Zgodnie z pre-umową, przewidywany okres realizacji to I kwartał 2018 - IV kwartał 2022 roku."

Przebudowa Nabrzeża Skarpowego - Niskiego w Morskim Porcie Rybackim w Trzebieży

Rozpoczęta w 2016 r. inwestycja polega na ochronie przed erozją morza oraz poprawie bezpieczeństwa nabrzeża. Zakres prac obejmuje wykonanie stalowej ścianki szczelnej, oczepu żelbetowego ścianki, ciągu komunikacyjnego wzdłuż nabrzeża o szerokości 3,0 m oraz wyposażenie nabrzeża w odbojnice elastomerowe, drabinki ratunkowe, pachoły i rożki cumownicze oraz stojak sprzętu ratunkowego. W ramach inwestycji przewidziane są także prace czerpalne przy nabrzeżu w ilości nie przekraczającej 100 m³.

Przebudowa podejściowego toru wodnego do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin

W 2016 r. zakończono prace związane z przebudową całej długości toru podejściowego z morza pełnego do nabrzeży Portu Handlowego Świnoujście. Wykonane prace umożliwiły wzrost dopuszczalnego zanurzenia statków wchodzących do Świnoujścia o 20 cm.

Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających

W 2016 r. podpisano porozumienie o współpracy w sprawie projektu pomiędzy Urzędami Morskimi w Szczecinie i Gdyni. Ogłoszono przetargi na budowę dwóch wielozadaniowych jednostek pływających oraz pełnienie funkcji inżyniera budowy. W grudniu 2016 r. wysłano wniosek o dofinansowanie projektu.

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

W ramach działań zrealizowanych w 2016 r. wybrano wykonawcę projektu planu i oceny oddziaływania na środowisko. Do Urzędu Morskiego w Szczecinie wpłynęły wnioski i uwagi, które uwzględniono w analizach przestrzennych studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Została rozbudowana baza danych przestrzennych do planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Plan inwestycji realizowanych przez Urząd Morski został dołączony do projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (morskich wód wewnętrznych) dla Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego

Działania podejmowane w ramach opracowania planu zagospodarowania dotyczyły pozyskania dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja i Rozwój 2014-2020. Efektem prac było przygotowanie dokumentacji w sprawie wyboru wykonawców studiów uwarunkowań, projektów planów i prognoz ich oddziaływania na środowisko.

Baltic SCOPE

Kontynuowano prace w ramach projektu „Baltic SCOPE - Towards coherence and cross-border solutions in Baltic Maritime Spatial Plans”. 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. Biorąc pod uwagę specyfikę lokalną i różnice prawne występujące

w każdym z krajów, projekt podzielono na dwie części. Pierwsza część dotyczy obszaru południowo-zachodniego Bałtyku, gdzie partnerami są Polska, Szwecja i Niemcy, a druga Bałtyku centralnego z partnerami ze Szwecji, Estonii i Łotwy. Uzgodnienia obejmują 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. W 2016 r. odbyły się spotkania bilateralne pomiędzy Polską a Szwecją, Niemcami i Danią. Efektem spotkań było uzgodnienie zawartości trzech list kontrolnych dotyczących zastosowania podejścia ekosystemowego w morskim planowaniu przestrzennym oraz przygotowanie rekomendacji dla sektorów ochrony środowiska, energetyki, żeglugi i rybołówstwa. Opracowano również plan raportu z realizacji projektu.

Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża

Zlecono wykonanie studium wykonalności dla projektu zaplanowanego do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

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

Zakończone w 2016 r. prace polegały na zabezpieczeniu strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wykonano 13 ostróg brzegowych w Niechorzu i 2,95 km sztucznego zasilania brzegu w Mrzeżynie. W celu pozyskania informacji o zmianach morfologicznych brzegu przeprowadzono skanowanie laserowe z nalotu.

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

W 2016 r. trwały prace nad uchwaleniem programu wieloletniego na lata 2018-2028 pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2018-2028”.

3.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

Zakres czynności związanych z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego obejmował współpracę z Zachodniopomorskim Urzędem Ochrony Zabytków w Szczecinie dotyczącą przekazywania informacji na temat znalezisk podwodnych odkrytych na wodach będących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. W 2016 r. podjęto współpracę w zabezpieczeniu wraku żaglowca odkrytego na plaży w Międzywodziu.

XIV. Zarządzanie morskie.

1. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego.

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego została utworzona na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 2007 r. w sprawie utworzenia, organizacji i trybu działania Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego (Dz. U. poz. 452). W 2016 r. odbyło się 12 posiedzeń Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, podczas których kontynuowano prace nad projektem nowego Kodeksu morskiego.

2. 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 rządowa. 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 2016 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Podczas obrad Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego omawiane m.in. były kwestie dotyczące ustawy o pracy na morzu, emerytur pomostowych dla marynarzy i rybaków, wykszolenia i kwalifikacji członków załóg morskich. W ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego powołany został zespół roboczy ds. zmiany ustawy o pracy na morzu, który w 2016 r. obradował trzykrotnie razy oraz zespół roboczy ds. praktyk studenckich, który w 2016 r. spotkał się dwa razy. Powołano również zespół roboczy ds. ustawy o pracy w rybołówstwie.

Zakończenie

Przygotowany „Raport z realizacji polityki morskiej RP w 2016 r.” stanowi kompleksowe podsumowanie działalności administracji publicznej, uczelni oraz innych instytucji zaangażowanych w realizację polityki morskiej państwa.

W 2016 r. MGMIŻŚ kontynuował działania mające na celu zapewnienie odpowiednich ram dla odbudowy i aktywizacji polskiego przemysłu okrętowego. Przyjęta w dniu 6 lipca 2016 r. przez sejm ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, przygotowana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zawierająca przepisy dotyczące prawa podatkowego, funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych oraz dostępu do środków z Unii Europejskiej, otwiera nową perspektywę rozwoju przemysłu stocznioowego w Polsce oraz ośrodków badawczo-rozwojowych związanych z budownictwem okrętowym, a także stwarza szansę na większe zapotrzebowanie na wykwalifikowanych pracowników tej branży na rynku pracy.

W dniu 24 maja 2016 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. W programie określono sposób przygotowania i realizacji inwestycji na lata 2016-2022, wskazano koszty inwestycyjne oraz korzyści społeczno-gospodarcze wynikające z realizacji programu. Jest to kolejny etap realizacji tej strategicznej dla Rządu RP inwestycji, niezwykle istotnej z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa oraz wzrostu społeczno-gospodarczego Północno-Wschodniej części Polski.

W wyniku aktywnego udziału przedstawicieli MGMIŻŚ w pracach zespołów zadaniowych powołanych w celu przygotowania projektu Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, uwzględniono w SOR kluczowe projekty zaproponowane przez MGMIŻŚ, wpisujące się w kierunki zrównoważonego rozwoju kraju.

Znowelizowana w listopadzie 2016 r. ustawa o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw nadała dodatkowe uprawnienia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Znowelizowane przepisy umacniają pozycję ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej jako organu nadzorującego szkolnictwo ponadgimnazjalne i badania naukowe w obszarze działalności resortu.

Z końcem 2016 r. powołano Konwent Morski, którego zadaniem będzie podejmowanie inicjatyw oraz przedkładanie projektów założeń i koncepcji rozwoju gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej w Polsce. Konwent Morski będzie miał charakter organu doradczego i opiniotwórczego w obszarze gospodarki morskiej RP.

Rok 2016 był znaczący dla wzmocnienia współpracy międzynarodowej w dziedzinie gospodarki morskiej. W listopadzie 2016 r., podczas spotkania szefów rządów grupy „16+1” w Rydze, z inicjatywy Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej RP, podjęto decyzję powołania Sekretariatu do spraw morskich w Polsce. W ramach współpracy w zakresie gospodarki morskiej, projekt „16+1” będzie dotyczył współpracy pomiędzy głównymi portami morskimi, wspierania budowy klastrów przemysłowych na

obszarach nadmorskim i wzmocnienia współpracy w zakresie rozwoju infrastruktury, w tym rozwoju transportu intermodalnego i centrów logistycznych.

W obszarze polityki bałtyckiej najważniejszym wydarzeniem było drugie półrocze polskiego rocznego przewodnictwa w Radzie Państw Morza Bałtyckiego, które Polska sprawowała do 30 czerwca 2016 r. Przewodnictwo zakończyło się przyjęciem Deklaracji Warszawskiej, w której ministrowie potwierdzili kluczową pozycję Rady, jako głównej płaszczyzny współpracy w regionie, której naczelnym zadaniem jest wypracowanie regionalnej odpowiedzi wobec globalnych wyzwań teraźniejszości oraz podjęcie dyskusji na temat przyszłości regionu po 2020. Sukcesem było także przyjęcie wypracowanej w ramach grupy do spraw zrównoważonego rozwoju Rady „Deklaracji Bałtyk 2030”, określającej wizję zrównoważonego rozwoju regionu, jako regionalnej odpowiedzi na Agendę ONZ 2030.

Na szczęblu UE w ramach grup roboczych dyskutowano na temat rozwoju inicjatywy „Blue Growth”, strategii basenowych obszaru Morza Czarnego i Morza Śródziemnego, zintegrowanej polityki UE wobec Arktyki oraz turystyki żeglarskiej i jachtowej. Istotnym tematem spotkań była również kwestia międzynarodowego zarządzania oceanami w związku z intencją KE, która zwróciła uwagę na potrzebę stworzenia silniejszego systemu zarządzania oceanami. Priorytetami prezydencji maltańskiej w Radzie były kwestie błękitnego wzrostu, dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej, przeciwdziałanie zmianom klimatycznym i nielegalnym połowom oraz kwestia bezpieczeństwa na morzu.

Na szczęblu krajowym ważnym wydarzeniem było rozpoczęcie procesu legislacyjnego ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw. Kontynuowano prace związane z przygotowaniem planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. W sierpniu 2016 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni działając w imieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz własnym poddał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 oraz prognozy oddziaływania projektu na środowisko.

W 2016 r. zarządy portów morskich oraz terminale przeładunkowe kontynuowały działalność inwestycyjną zwiększającą ich konkurencyjność na europejskim rynku portowym. Terminal DCT w Gdańsku w roku 2016 zakończył inwestycję budowy nowego terminala kontenerowego T2 i tym samym podwoił swoje możliwości przeładunkowe o 100%, czyli do poziomu 3 mln TEU. W 2017 r. DCT Gdańsk planuje wzrost obrotu kontenerowego na poziomie nie mniejszym niż o 25%.

Według danych GUS obroty ładunkowe w 2016 r. w portach morskich wyniosły 72,9 mln ton, tj. o 4,9% więcej niż w 2015 r. Przeładunki w 2016 r. w porcie w Gdańsku wyniosły ponad 31 mln ton. W Gdańsku przeładowywanych jest obecnie ponad 43% towarów transportowanych do Polski drogą morską, co umacnia pozycję portu w regionie Morza Bałtyckiego. W 2016 roku Port Gdańsk umocnił swoją drugą pozycję pod względem obrotów kontenerowych w akwenie Morza Bałtyckiego.

Wg GUS przeładunki w porcie w Gdyni ponad 17 mln ton, czyli więcej niż w 2015 r. W 2016 r. zanotowano wzrost przeładunków w grupie drobnicy. Nadal nieznacznie spadały przeładunki kontenerów w stosunku do lat ubiegłych - 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.

Zgodnie z danymi GUS, w 2016 r. w zespole portów Szczecin-Świnoujście przeładunki wyniosły ponad 21 mln ton czyli nieco więcej niż w 2015 roku. Wyjątkiem były przeładunki węgla, rud metali i innych masowych, gdzie zanotowano spadek, natomiast wzrosty odnotowano niemal we wszystkich grupach towarowych. Dla Portów Szczecin i Świnoujście to był dobry rok w odniesieniu do przeładunków kontenerów, gdzie odnotowano wzrost wobec roku 2015. Dla Portu Szczecin - Świnoujście 2016 rok był okresem ważnych inwestycji - uruchomiono terminal LNG w Świnoujściu oraz elewator zbożowy „Ewa”

w Szczecinie działający pod nazwą Szczecin Bulk Terminal. Nowy gazoport będzie dostarczać ok. 5 mld metrów sześciennych gazu rocznie co odpowiadała około jednej trzeciej polskiego zapotrzebowania na gaz.

Wśród małych portów wzrost przeładunków odnotował port w i Ustce, natomiast porty w Darłowie, Elblągu, Śtepnicy u Władysławowie 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.

W 2016 r., w porównaniu z rokiem poprzednim przybyło 6 statków o łącznej nośności 145,7 tys. ton i pojemności brutto (GT) 103,0 tys., ubyło natomiast 12 statków o nośności wynoszącej 276,4 tys. ton i pojemności brutto (GT) 183,4 tys. Na koniec 2016 r. pod polską banderą pływały 22 statki o łącznej nośności 35,0 tys. ton i pojemności brutto (GT) 26,2 tys. Statki polskiej bandery stanowiły 22,9% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej. Stan załóg morskiej i przybrzeżnej floty transportowej na koniec 2016 r. liczył 2000 osób (o 2,1% mniej niż w 2015 roku), z tego w morskiej flocie transportowej - 1834 osoby, a w flocie przybrzeżnej - 166 osób.

