

Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej

Raport
z przebiegu realizacji polityki morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej
w 2008 roku

Przyjęty przez KERM dnia 31 marca 2009 r.

Warszawa, marzec 2009 roku

Wstęp

Polska od początku popierała, wraz z wieloma innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej, inicjatywę Portugalii w sprawie zmiany dotychczasowego stosunku Unii Europejskiej do spraw morskich i wypracowania wspólnej polityki morskiej UE. Od 2006 roku nasz kraj brał aktywny udział w przygotowaniu założeń oraz opracowaniu kierunków i instrumentów zintegrowanej polityki morskiej UE. W pracach tych Rząd RP otrzymał należyte wsparcie ze strony środowisk morskich, zwłaszcza biznesowych, naukowych i społecznych. Przeprowadzone w Polsce szerokie konsultacje nad *Zieloną Księgą w sprawie kierunków przyszłej zintegrowanej polityki morskiej UE „Europejska wizja oceanów i mórz”* - COM (2006) 275, wykazały duże poparcie społeczne dla idei takiej polityki, a także pozwoliły na sformułowanie wielu konkretnych propozycji, które w dużej części znalazły się w przyjętym w październiku 2007 r. końcowym dokumencie Komisji Europejskiej *„Zintegrowana polityka morska UE”* - COM (2007) 575, nazwanym *„Niebieską Księgą”*.

Rok 2008 to pierwszy rok realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE. **Rada Europejska na posiedzeniu w dniu 12 grudnia 2008 r. w Brukseli** dokonała oceny przebiegu realizacji przez kraje członkowskie i Komisję Europejską zintegrowanej polityki morskiej UE w 2008 roku. Konkluzje Rady wskazały w szczególności na postęp, jaki został osiągnięty w takich dziedzinach tej polityki, jak: zarządzanie morskie, nadzór morski oraz badania i technologie morskie. Zaawansowane zostały prace nad morskim planowaniem przestrzennym oraz nad wykorzystaniem morskiej energetyki wiatrowej, a także nad regionalnymi strategiami rozwoju regionów morskich, w tym Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Rada podkreśliła znaczenie współpracy między państwami członkowskimi we wszystkich sprawach związanych z morzem. Współpraca ta powinna w szczególności dotyczyć nadzoru morskiego, w tym koordynacji i interoperacyjności, oraz badań i technologii we wszystkich dziedzinach związanych z morzem.

Niniejszy raport jest pierwszym dokumentem rządowym przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej, przedstawiającym działania podjęte w 2008 roku przez Polskę na rzecz zintegrowanej polityki morskiej UE i wypracowania narodowej polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Raport został przygotowany zgodnie z postanowieniem 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. Nr 70, poz. 635)*.

I. Podstawy polityki morskiej RP

Rada Europejska w dniu 14 grudnia 2007 r. na posiedzeniu w Lizbonie w przyjętych Konkluzjach zaakceptowała *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” COM (2007) 575* wraz z Planem Działania na lata 2007-2009 SEC (2007) 1278. Rada uznała, że dokumenty Komisji Europejskiej tworzą podstawy zintegrowanego podejścia do spraw morskich, które w przyszłości powinno zapewnić powiązania między politykami sektorowymi oraz przynieść wartość dodaną. W rezultacie zintegrowana polityka morska UE ma być rozwiniętym narzędziem dla zrównoważonego rozwoju i konkurencyjności Wspólnoty. Rada uznała potrzebę uwzględniania specyfiki poszczególnych państw członkowskich i ich regionów nadmorskich oraz wymiaru międzynarodowego w kształtowaniu zintegrowanej polityki morskiej UE. Wezwała też kolejne Prezydencje UE do kontynuowania prac nad wdrażaniem zintegrowanej polityki morskiej Wspólnoty. Komisja Europejska została zobowiązana do przedłożenia Radzie w końcu 2009 roku raportu z wyników realizacji zintegrowanej polityki morskiej w latach 2008-2009.

Rząd RP brał aktywny udział w wypracowaniu projektu Konkluzji Rady, które zostały przyjęte w grudniu 2008 r. na posiedzeniu w Brukseli. Stanowisko Rządu wobec *Komunikatu Komisji w sprawie zintegrowanej polityki morskiej UE* zostało przyjęte przez Komitet Europejski Rady Ministrów dnia 30 listopada 2007 r., a w Stanowisku z dnia 12 sierpnia 2008 r. Rząd poparł też *Wytyczne Komisji w sprawie zintegrowanego podejścia do polityki morskiej*.

Jednym z najważniejszych zadań zintegrowanej polityki morskiej UE jest tworzenie systemu zarządzania morskiego. W Polsce na szczeblu rządowym prowadzenie i koordynowanie polityki morskiej RP należy do zadań ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, którym obecnie jest Minister Infrastruktury. Na jego wniosek Prezes Rady Ministrów powołał zarządzeniem Nr 103 z dnia 17 września 2008 r. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP (M. P. Nr 70, poz. 635). Zadaniem Zespołu jest m. in. monitorowanie przebiegu realizacji polityki morskiej RP.

W 2008 roku przedstawiciele Polski uczestniczyli w wielu europejskich spotkaniach poświęconych zintegrowanej polityce morskiej UE na szczeblu ministerialnym.

Odbyły się m.in. następujące spotkania z udziałem przedstawicieli Polski:

- 19-20 maja 2008 r. – Bruksela, konferencja z udziałem interesariuszy, połączona z podpisaniem Trójstronnej Deklaracji Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji Europejskiej w sprawie ustanowienia dnia 20 maja Europejskim Dniem Morza,
- 13 lipca 2008 r. – Brest, nieformalne spotkanie ministrów ds. europejskich, poświęcone sprawom zarządzania i nadzoru morskiego,
- 2 września 2008 r. - La Rochelle, nieformalne spotkanie ministrów ds. transportu, poświęcone przyjęciu III pakietu bezpieczeństwa morskiego.

W dniu 20 kwietnia 2008 r. na posiedzeniu w Brukseli, zwołanym przez Prezydencję słoweńską, ukonstytuowała się Grupa Punktów Kontaktowych Wysokiego Szczebla Państw Członkowskich ds. zintegrowanej polityki morskiej UE. W pracach Grupy uczestniczył przedstawiciel Polski desygnowany przez KERM.

W 2008 roku przedstawiciele Polski brali aktywny udział w pracach grup roboczych Rady oraz grup ekspertów państw członkowskich i innych stałych lub doraźnych zespołów zajmujących się sprawami morskimi, powoływanych przez poszczególne dyrekcje generalne Komisji Europejskiej lub agencje europejskie. Najważniejsze znaczenie miały wyniki prac grup roboczych Rady w zakresie pracy, transportu morskiego, ochrony

środowiska, nauki, zagadnień międzygałęziowych w transporcie i sieci transportowych, rozwoju regionalnego oraz zagadnień prawnych. Uczestniczono także w pracach komitetów działających przy Komisji Europejskiej: Komitetu Regulacyjnego do spraw ochrony żeglugi i portów (MARSEC) oraz Komitetu do spraw bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków (COSS).

W ramach prac prowadzonych na szczeblu europejskim nad projektem „Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego”, której pewne elementy przyczyniać się będą do realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE, Polska przedstawiła własne dokumenty programowe:

- *”Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego. Wkład Rządu RP w prace nad Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego”*, przyjęty przez KERM w dniu 3 czerwca 2008 r.,
- *”Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego. Od wizji do działań. Drugi wkład Rządu RP w prace nad Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego”*, przyjęty przez KERM w dniu 4 listopada 2008 r.

II. Działania legislacyjne Rządu w zakresie polityki morskiej

1. Ustawy

1.1 Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich.

Ustawa została uchwalona przez Sejm w dniu 4 września 2008 r., a opublikowana w Dzienniku Ustaw Nr 171, poz. 1055.

Ustawa tworzy system ochrony żeglugi i portów morskich, w szczególności ochrony życia i zdrowia ludzi oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków na wypadek zagrożeń wynikających z ataków natury kryminalnej, w tym ataków terrorystycznych, które wymagają podjęcia szczególnych działań ze strony organów administracji rządowej i organów samorządu terytorialnego.

Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich określa zadania wynikające z ratyfikowanego przez Rzeczpospolitą Polską Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych (ISPS) oraz obowiązującego rozporządzenia (WE) nr 725/2004, a także wdraża do polskiego systemu prawnego postanowienia dyrektywy (WE) nr 2005/65 w sprawie wzmocnienia ochrony portów.

1.2 Ustawa o zmianie ustawy o izbach morskich

Ustawa została przyjęta przez Sejm w dniu 4 września 2008 r. W dniu 14 października 2008 r. została podpisana przez Prezydenta RP i opublikowana w Dzienniku Ustaw Nr 192, poz. 1178.

Istotą wprowadzonych zmian jest wyraźne oddzielenie funkcji dochodzeniowej od funkcji orzeczniczej izb morskich przez wprowadzenie instytucji sędziego delegowanego do orzekania w izbach morskich. Ponadto ustawa powiększa krąg zainteresowanych w sprawie wypadku morskiego. Wprowadza też nieograniczone prawo do odwołań od wszystkich orzeczeń Odwoławczej Izby Morskiej do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku.

1.3 Projekt ustawy o zmianie ustawy Kodeks morski

Projekt ustawy o zmianie ustawy Kodeks morski został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 25 listopada 2008 r. i obecnie znajduje się na etapie prac sejmowych.

Zakłada on dodanie w dziale III – „Zanieczyszczenia ze statków”, rozdziału 1a – „Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi”. Zmiana ta wynika z ratyfikacji przez RP Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi – tzw. Konwencji bunkrowej (Dz. U. z 2008r. Nr 148, poz. 939), która weszła w życie 21 listopada 2008 r.

1.4 Projekt ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki

10 grudnia 2008 r. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Obecnie projekt znajduje się na etapie prac sejmowych.

Proponowana zmiana ustawy związana jest z koniecznością transpozycji dyrektywy UE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa oraz dyrektywy UE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

1.5 Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim

Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim 16 grudnia 2008 r. został przyjęty przez Radę Ministrów i skierowany do Sejmu.

Proponowana zmiana ustawy związana jest z koniecznością transpozycji dyrektywy ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków oraz dyrektywy UE o inspekcji państwa portu.

1.6 Projekt ustawy o zatrudnianiu i pracy na morskich statkach handlowych

Projekt ustawy o zatrudnianiu i pracy na morskich statkach handlowych ma na celu wprowadzenie przepisów prawa pracy i ubezpieczeń społecznych uwzględniających specyfikę zawodu marynarza, a także wdrożenie w Polsce postanowień Skonsolidowanej Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 roku.

Projekt ustawy został opracowany w 2007 roku i odrzucony przez stronę związkową. Podczas pierwszego posiedzenia Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w nowej kadencji Rządu, które odbyło się w dniu 10 kwietnia 2008 r., zostało ustalone, że nad projektem ustawy będzie pracowała grupa ekspertów składająca się z przedstawicieli wskazanych przez każdą ze stron Zespołu Trójstronnego. Grupa ekspertów została powołana i pracuje intensywnie nad projektem ustawy.

2. Konwencje międzynarodowe

2.1. Ustawa o wyrażeniu zgody na ratyfikację Protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 roku (FUND)

Ustawa wyrażająca zgodę na ratyfikację przedmiotowego Protokołu została uchwalona przez Sejm w dniu 26 czerwca 2008 r., a opublikowana w Dzienniku Ustaw nr 145, poz. 912. Protokół z 2003 roku ma na celu znaczne podniesienie wysokości odszkodowań dostępnych w obecnym systemie międzynarodowym dla osób, które poniosły szkody spowodowane katastrofami tankowców.

2.2. Uchwała Rady Ministrów o wyrażeniu zgody na ratyfikację Protokołu z 1988 roku dotyczącego Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966

Uchwała w sprawie przedłożenia protokołu do ratyfikacji została podjęta przez Radę Ministrów w dniu 10 kwietnia 2008 r. Protokół LL 88 ma na celu przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa statku i jego załogi poprzez określenie maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia i dokładne oznaczenie go na burtach, w szczególności poprzez określenie linii ładunkowych, stref i obszarów okresowych oraz wzorów świadectw wydawanych statkom na podstawie Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 roku.

2.3. Uchwała Rady Ministrów o wyrażeniu zgody na ratyfikację Protokołu z 1988 roku dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku

Uchwała w sprawie przedłożenia protokołu do ratyfikacji została podjęta przez Radę Ministrów w dniu 5 grudnia 2007 r., a Protokół został opublikowany w Dz. U. Nr 191, poz. 1173 – 1174.

Protokół z 1988 roku dotyczy przede wszystkim Zharmonizowanego systemu przeglądów statków i wydawania im świadectw (HSSC – *Harmonized System of Survey and Certification*), przez co zaostrza procedury kontroli stanu technicznego statków, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa statków morskich podnoszących polską banderę i dostosuje polskie przepisy w tym zakresie do przepisów obowiązujących w większości państw Unii Europejskiej.

3. Umowy międzynarodowe

3.1 Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi substancjami na obszarze Morza Bałtyckiego, włączając Zalew Wiślany/Kaliningradzki

Rada Ministrów wyraziła zgodę na podpisanie umowy uchwałą nr 217/2008 z dnia 6 października 2008 r.

Przedmiotowa umowa zawiera szczegółowe zasady i tryb wzajemnego informowania o rozlewach olejowych, obowiązkach Umawiających się Stron i działaniu powypadkowym, współpracy regionalnej, łącznie z gwarancjami do swobodnego przemieszczania się środków technicznych i personelu, zaangażowanych w likwidację skutków katastrofalnego rozlewu olejowego lub innych niebezpiecznych substancji na obszarze morskim Umawiającej się Strony. Celem Umowy jest uregulowanie szczegółowej procedury związanej z prowadzeniem współpracy w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń morza olejami i innymi niebezpiecznymi substancjami w rejonach wspólnego zainteresowania.

3.2 Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym

W styczniu 2008 roku odbyło się pierwsze spotkanie konsultacyjne przedstawicieli rządów Polski i Federacji Rosyjskiej w celu wypracowania uregulowań prawnych dotyczących przywrócenia żeglugi pomiędzy polską i rosyjską częścią Zalewu Wiślanego. Należy podkreślić, że w tym zakresie było to pierwsze spotkanie obu stron od 1996 roku. Konsultacje prowadzone są pod przewodnictwem resortów spraw zagranicznych obu państw. W posiedzeniach uczestniczyli również przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury.

W 2008 roku odbyło się pięć spotkań konsultacyjnych. Konsultacje będą kontynuowane w 2009 roku.

3.3 Umowa o transporcie morskim z Islamską Republiką Iranu

W dniach 9-10 czerwca 2008 r. odbyły się negocjacje z delegacją morską Iranu w sprawie projektu *Umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu o transporcie morskim*. W wyniku rozmów projekt ww. umowy został parafowany i obecnie znajduje się na etapie uzgodnień międzyresortowych.

Celem umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu jest rozwój współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej pomiędzy Polską a Iranem, wspólne przyczynianie się do rozwoju żeglugi międzynarodowej oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Umowa przyczyni się także do zainicjowania nowych form współpracy morskiej z Iranem, zwłaszcza w szkolnictwie morskim, administracji morskiej i na forum międzynarodowych organizacji morskich. Może ona wpłynąć korzystnie na rozwój współpracy w innych dziedzinach sektora morskiego.

3.4 Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o transporcie morskim

W dniu 27 października 2008 r. w Ministerstwie Infrastruktury odbyło się spotkanie z delegacją morską Syrii. Jednym z punktów tego spotkania było omówienie możliwości zawarcia umowy o transporcie morskim. Obecnie projekt Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o transporcie morskim znajduje się na etapie uzgodnień międzyresortowych. Negocjacje projektu Umowy zostaną podjęte po udzieleniu zgody przez Radę Ministrów.

Celem Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o transporcie morskim jest rozwój współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej pomiędzy Polską a Syrią, wspólne przyczynianie się do rozwoju żeglugi międzynarodowej oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Umowa pozwoli także na rozwój współpracy w innych dziedzinach gospodarki morskiej.

3.5 Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o transporcie morskim

Podczas III rundy negocjacji, która odbyła się w dniach 18-19 marca 2008 r. w Warszawie, został parafowany projekt Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o transporcie morskim. Celem umowy jest stworzenie jak najlepszych warunków dla rozwoju współpracy w dziedzinie żeglugi pomiędzy Polską a Rosją, wspólne przyczynianie się do rozwoju żeglugi międzynarodowej państw – członków IMO.

Minister Infrastruktury wystąpił z wnioskiem do Prezesa Rady Ministrów o wyrażenie zgody na podpisanie przedmiotowej Umowy. Ze strony rosyjskiej nie zakończony został jeszcze proces uzgodnień międzyresortowych. W związku z tym strona polska, gotowa do podpisania ww. umowy, czeka obecnie na informację ze strony rosyjskiej o zakończonych uzgodnieniach. Miejsce i termin podpisania ww. umowy zostaną uzgodnione drogą dyplomatyczną.

3.6 Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o transporcie morskim

W kwietniu 2008 roku w Kijowie odbyły się negocjacje projektu umowy ze stroną ukraińską. W wyniku negocjacji uzgodniono większość postanowień projektu. Kwestie nieuzgodnione ostatecznie zostaną omówione podczas kolejnej rundy negocjacyjnej w Warszawie.

Celem Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy o transporcie morskim jest rozwój współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej pomiędzy Polską a Ukrainą, wspólne przyczynianie się do rozwoju żeglugi międzynarodowej oraz rozwój współpracy

w innych dziedzinach gospodarki morskiej. Zawarcie Umowy będzie także służyło zacieśnieniu współpracy z państwami Morza Czarnego oraz realizacji Memorandum w sprawie korytarza transportowego Gdańsk/Gdynia – Odessa/ Iliczewsk.

3.7 Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskiej żegludze handlowej

W dniu 11 września 2008 r. w Wilnie odbyło się posiedzenie Polsko – Litewskiej Komisji do spraw Transportu Morskiego. Celem posiedzenia był przegląd współpracy w dziedzinie transportu morskiego między oboma krajami, a szczególnie ocena możliwości tworzenia nowoczesnych połączeń żeglugowych o charakterze autostrad morskich pomiędzyorskimi portami Polski i Litwy. Podczas tego posiedzenia strona polska zaproponowała podpisanie wspólnej Deklaracji w sprawie rozwoju autostrad morskich pomiędzy portami polskimi a litewskimi. Przedstawiciele portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz w Kłajpedzie zadeklarowali podpisanie listu intencyjnego określającego ramy współpracy zarządów obu portów w celu utworzenia połączenia żeglugowego o charakterze autostrady morskiej.

4. Ważniejsze działania Rządu RP w zakresie zintegrowanej polityki morskiej UE

4.1. Stanowiska Rządu przyjęte przez Komitet Europejski Rady Ministrów do następujących dokumentów legislacyjnych UE:

- *Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Wersja ujednolicona) (COM(2007) 737) - przyjęty przez KERM dnia 11 stycznia 2008 r.*
- *Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (COM(2007) 859) – przyjęty przez KERM dnia 22 stycznia 2008 r.*
- *Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (COM(2008) 134) – przyjęty przez KERM w dniu 15 maja 2008 r.*
- *Wniosek w sprawie decyzji Rady dotyczącej podpisania i zawarcia Protokołu zmieniającego Umowę o transporcie morskim między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a rządem Chińskiej Republiki Ludowej, z drugiej strony, w celu uwzględnienia przystąpienia do Unii Europejskiej Republiki Bułgarii i Rumunii (COM(2008) 405) – przyjęty przez KERM w dniu 18 lipca 2008 r.*
- *Wniosek w sprawie dyrektywy Rady w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (COM(2008) 422) - przyjęty przez KERM w dniu 18 lipca 2008 r.*
- *Wniosek dotyczący decyzji Rady upoważniającej państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. (Konwencja nr 188) (COM(2008)320) – przyjęty w dniu 19 sierpnia 2008 r.*

4.2. Stanowiska Rządu przyjęte przez Komitet Europejski Rady Ministrów do następujących dokumentów pozalegisłacyjnych UE:

- *Komunikat Komisji Europejskiej do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów – Ponowna ocena prawodawstwa socjalnego przeprowadzana w celu stworzenia lepszych i liczniejszych miejsc pracy w żegludze morskiej w Unii Europejskiej (pierwszy etap konsultacji z partnerami społecznymi przeprowadzanej na poziomie wspólnotowym na podstawie art. 138 ust. 2 Traktatu) (COM(2007) 591) – przyjęte przez KERM w dniu 4 stycznia 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Niszczycielskie praktyki połowowe na pełnym morzu i ochrona wrażliwych ekosystemów głębinowych (COM(2007) 604) – przyjęte przez KERM dnia 22 stycznia 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego - Rola Wspólnej Polityki Rybackiej we wprowadzaniu podejścia ekosystemowego do gospodarki morskiej (COM(2008) 187) - przyjęte przez KERM w dniu 27 maja 2008 r.*
- *Komunikat Komisji dotyczący uprawnień do połowów na 2009 r. – Deklaracja polityczna Komisji Europejskiej (COM(2008) 331) – przyjęte przez KERM w dniu 11 lipca 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE dotyczący wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wspólne reguły i normy dotyczące organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, a także rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiający wspólne reguły i normy dotyczące organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (COM(2008) 370) – przyjęte przez KERM w dniu 18 lipca 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE dotyczący wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków (COM(2008) 375) - przyjęte przez KERM w dniu 18 lipca 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady - Ocena funkcjonowania Regionalnych Komitetów Doradczych służących wymianie doświadczeń i konsultacji w ramach Wspólnej Polityki Rybackiej (COM(2008) 364) - przyjęte przez KERM w dniu 18 lipca 2008 r.*
- *Komunikat Komisji Europejskiej do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Wytoczne dotyczące zintegrowanego podejścia do polityki morskiej: W kierunku najlepszych praktyk w zakresie zintegrowanej gospodarki morskiej i konsultacji z zainteresowanymi stronami (COM(2008) 395) - przyjęte przez KERM w dniu 12 sierpnia 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – Ekologiczny transport (COM(2008) 433) – przyjęte przez KERM w dniu 2 września 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego - Przegląd polityki ochrony środowiska 2007 (COM(2008) 409) - przyjęte przez KERM w dniu 9 września 2008 r.*
- *Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Europejska strategia na rzecz badań morskich. Wykorzystanie spójnych ram Europejskiej Przestrzeni Badawczej jako wsparcia dla*

zrównoważonego wykorzystania mórz i oceanów - przyjęte przez KERM w dniu 14 października 2008 r.

- *Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - W kierunku światowej klasy klastrów w Unii Europejskiej (COM(2008) 652)* - przyjęte przez KERM w dniu 21 listopada 2008 r.

5. Udział w pracach organizacji międzynarodowych

5.1. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)

W 2008 r. Polska uczestniczyła w corocznych sesjach następujących komitetów **IMO**:

- Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (**IMO MSC**),
- Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (**IMO MEPC**),
- Komitetu Ułatwień Obrotu Morskiego (**IMO FAL**),
- Komitetu Prawnego (**IMO LEG**).

5.2. Komisja Narodów Zjednoczonych do spraw Międzynarodowego Prawa Handlowego (UNCITRAL). W 2008 r. Polska brała aktywny udział w pracach nad *Konwencją o Umowach Międzynarodowego Przewozu Ładunków w Całości lub Częściowo Morzem*. Prace zakończono w czerwcu 2008 r. We wrześniu 2009 roku nastąpi podpisanie konwencji.

5.3. Rada Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) - celem działalności jest m.in. współpraca w obszarach takich jak: ochrona środowiska, transport, rybołówstwo, turystyka, współpraca regionalna, ochrona zasobów Bałtyku. W 2008 roku Polska uczestniczyła w pracach grup roboczych RPMB.

5.4. Komisja Helsińska (HELCOM) - jest organem wykonawczym odpowiedzialnym za "Konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego" - znaną jako Konwencja Helsińska, która została podpisana w 1974 roku przez wszystkie kraje Morza Bałtyckiego, a w 1992 roku przez nowo powstałe kraje nadbałtyckie i Unię Europejską. Głównymi zadaniami HELCOMu są: dostarczanie informacji o zmianach środowiskowych i stanie wrażliwego środowiska morskiego oraz rozwój wspólnych celów i przedsięwzięć, które rządy państw Morza Bałtyckiego powinny wdrożyć do ich narodowych programów środowiskowych i przepisów prawnych.

5.5. Rada (Zarząd) Planowania Żeglugi Oceanicznej NATO (PBOS NATO) - jeden z dziewięciu komitetów NATO do spraw współpracy z administracjami rządowymi krajów członkowskich w zakresie wykorzystania cywilnych środków transportu morskiego. Polska jest reprezentowana w PBOS przez przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury. Dwa razy w roku odbywają się posiedzenia plenarne PBOS i średnio cztery seminaria dla ekspertów PBOS.

5.6. Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugowe (PIANC) - zrzesza państwa reprezentowane przez delegatów rządowych. Mogą należeć również podmioty prywatne, organizacje lokalne, krajowe i międzynarodowe. Celem PIANC jest promowanie rozwoju i działania żeglugi morskiej przez wspieranie postępu w planowaniu, projektowaniu, budowie, modernizacji, konserwacji i eksploatacji śródlądowych i morskich dróg wodnych, portów oraz obszarów przybrzeżnych. Sekcje narodowe reprezentują w PIANC przedstawiciele rządów państw członkowskich.

III. Realizacja polityki morskiej w poszczególnych resortach

1. Ministerstwo Infrastruktury

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego została powołana na podstawie *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 2007 roku w sprawie utworzenia, organizacji i trybu działania Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego* (Dz. U. Nr 69, poz. 452). Najważniejszym zadaniem Komisji jest opracowanie projektu kompleksowej zmiany Kodeksu morskiego.

Posiedzenie inauguracyjne prace Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego odbyło się 27 marca 2008 roku.

W 2008 roku Komisja zrealizowała następujące zadania:

- Debata nad projektem ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim. Zgłoszenie uwag do Departamentu Bezpieczeństwa Morskiego Ministerstwa Infrastruktury.
- Opracowanie nowelizacji ustawy o zmianie ustawy kodeks morski w celu implementacji Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.
- Debata nad projektem ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki.
- Wypracowanie stanowiska w sprawie wyboru Trybunału Prawa Morza oraz Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości jako forum właściwego do rozstrzygania sporów wynikających ze stosowania Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r.
- Opracowanie koncepcji implementacji dyrektyw Unii Europejskiej do wewnętrznego porządku prawnego.
- Opracowanie koncepcji nowelizacji kodeksu morskiego w świetle ratyfikacji Protokołu Dodatkowego z 2003 roku do Konwencji FUND.
- Sprawozdanie z postępów legislacyjnych w sprawie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz ustawy o izbach morskich.
- Stanowisko KKPM w sprawie ustawy prawo prywatne międzynarodowe.
- Posiedzenie plenarne KKPM z udziałem przedstawicieli MSZ oraz MI w celu uzgodnienia priorytetów legislacyjnych na rok 2009 oraz wymiany informacji w zakresie współpracy międzynarodowej.

Dialog trójstronny w ramach Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

W 2008 roku odbyły się dwa posiedzenia Zespołu. Podczas spotkań omówiono m.in.:

- harmonogram procedur ratyfikacji skonsolidowanej Konwencji MOP o pracy na morzu z 2006 roku oraz Konwencji 188 MOP dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 roku,
- kwestie przedłużenia porozumienia z Norwegią w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego w stosunku do polskich marynarzy zatrudnionych na pokładach statków pod banderą norweską na podstawie art. 17 Rozporządzenia (EWG) 1408/71,
- kwestie zabezpieczeń społecznych oraz opodatkowania marynarzy w krajach UE.

Ponadto członkowie Zespołu informowani byli o stanie prac nad projektem ustawy o zatrudnianiu i pracy na morskich statkach handlowych.

Partnerstwo dla Morza

Partnerstwo dla Morza jest nową inicjatywą uczelni morskich, szkół, firm i instytucji związanych z morzem. Patronat nad działaniami *Partnerstwa dla Morza* objęło Ministerstwo Infrastruktury. Deklaracja *Partnerstwo dla Morza* została podpisana dnia 26 lutego 2008 r.

W 2008 roku sygnatariusze deklaracji *Partnerstwa dla Morza* podjęli działania na rzecz wspierania sektora morskiego i zapobiegania pogarszającej się sytuacji kadrowej w zawodach morskich. Członkowie tej inicjatywy zadeklarowali również gotowość działania na rzecz odbudowy potencjału polskiej floty handlowej.

Realizacja projektów o charakterze autostrad morskich

W 2008 r. trzy zarządy portów: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście weszły w skład konsorcjów powołanych przez podmioty polskie, szwedzkie, holenderskie w celu opracowania projektów połączeń żeglugowych o charakterze autostrad morskich. Wnioski uzyskały poparcie Ministerstwa Infrastruktury i zostały przekazane do Komisji Europejskiej, jednak nie zostały zakwalifikowane do dofinansowania z funduszu TEN-T, jednak prace nad projektami będą kontynuowane w 2009 r.

Krajowy Program Reform na lata 2008 – 2011 na rzecz realizacji Strategii Lizbońskiej

W przyjętym przez Rząd w listopadzie 2008 roku *Krajowym Programie Reform na lata 2008 – 2011 na rzecz realizacji Strategii Lizbońskiej* zostały uwzględnione następujące zadania morskie w ramach działania nr 4 - *Zagwarantowanie odpowiedniej dla potrzeb nowoczesnej gospodarki infrastruktury transportowej, przesyłowej i teleinformatycznej*:

- Utworzenie trzech autostrad morskich na Bałtyku i włączenie portu morskiego Police do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T
- Wdrożenie *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*.

Obchody Dni Morza

W dniu 20 maja 2008 r. w Sopocie obchodzono organizowany po raz pierwszy Europejski Dzień Morza, w ramach odbywającej się 11 konferencji „European Manning and Training Conference”, na której pierwszy blok dyskusyjny był poświęcony zintegrowanej polityce morskiej UE.

Centralne Dni Morza odbyły się dnia 28 czerwca 2008 r. we Władysławowie. Obchody uroczystości stały się okazją do spotkania przedstawicieli administracji rządowej, przedsiębiorstw sektora gospodarki morskiej, służb mundurowych, Marynarki Wojennej, władz samorządowych regionów nadmorskich, samorządu gospodarczego, szkolnictwa morskiego. Po raz kolejny udało się wypełnić tradycyjnie stawiane przed takimi uroczystościami cele takie, jak: zwrócenie uwagi społeczeństwa na sprawy morskie, promowanie gospodarki morskiej oraz propagowanie założeń i celów polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Polskie obchody Światowego Dnia Morza odbyły się w dniu 26 września 2008 r. w Szczecinie. Celem obchodzonego w 2008 roku pod hasłem „IMO 60 lat w służbie żeglugi” święta było zwrócenie uwagi na przemysł morski i jego znaczenie dla światowego handlu oraz podkreślenie wkładu IMO w promowanie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska.

2. Ministerstwo Skarbu Państwa

1. Ministerstwo Skarbu Państwa przygotowało projekt zmiany ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji oraz niektórych innych ustaw, w którym przewidziano m.in. zmianę art. 3 ust. 3 pkt 11 tej ustawy, umożliwiającą komercjalizację przedsiębiorstw państwowych wykonujących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu morskiego (ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji oraz niektórych innych ustaw, została przyjęta przez Sejm w dniu 13 czerwca 2008 r. i zawetowana przez Prezydenta RP. W dniu 6 listopada 2008 r. Sejm RP nie odrzucił prezydenckiego weta do ww. nowelizacji).
2. Minister Skarbu Państwa uczestniczył w pracach Zespołu Trójstronnego do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Minister informował uczestników Zespołu o prowadzonych działaniach legislacyjnych zmierzających do przywrócenia skutecznego nadzoru i kontroli nad przedsiębiorstwami państwowymi działającymi m.in. w sektorze gospodarki morskiej.

PRYWATYZACJA

1. PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE POLSKA ŻEGLUGA MORSKA

Zgodnie z postanowieniami ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji (art. 3 ust. 3 pkt 11), PP Polska Żegluga Morska będąc przedsiębiorstwem wykonującym w dniu 1 stycznia 2006 r. działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu morskiego, jest wyłączone spod możliwości komercjalizacji. Pomimo podejmowanych w ostatnim czasie prób zmiany ww. postanowienia ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji, która miała umożliwić komercjalizację Polskiej Żeglugi Morskiej, nie udało się dokonać nowelizacji tego przepisu. Zgodnie z opracowaną przez Ministerstwo Skarbu Państwa ramową listą zamierzeń prywatyzacyjnych na lata 2008-2011 przedsiębiorstwo Polska Żegluga Morska zostało przewidziane do prywatyzacji w 2011 roku.

2. PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE POLSKIE RATOWNICTWO OKRĘTOWE

Zgodnie z postanowieniami ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji (art. 3 ust. 3 pkt 11), Polskie Ratownictwo Okrętowe będąc przedsiębiorstwem wykonującym w dniu 1 stycznia 2006 roku działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu morskiego, jest wyłączone spod możliwości komercjalizacji. Przedsiębiorstwo Polskie Ratownictwo Okrętowe złożyło w 2008 roku wniosek o prywatyzację bezpośrednią. Obecnie trwa proces prywatyzacji, który jest prowadzony przez Ministerstwo Skarbu Państwa.

3. POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA S.A. w Kołobrzegu

W 2008 roku rozpoczęto proces prywatyzacji Spółki. Jednocześnie rozpoczęto działania w kierunku wydzielenia z majątku Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. aktywów związanych z działalnością portową (Portu Handlowego Kołobrzeg i Bazy Promowej w Gdańsku) i ich sprzedaż podmiotom użyteczności publicznej w celu zrównania warunków korzystania z tych terminali przez wszystkich armatorów i wprowadzenia przejrzystości w pobieraniu opłat portowych oraz opłat za usługi komercyjne. Wydzielenie terminali promowych z majątku Spółki przed sfinalizowaniem procesu jej prywatyzacji jest zgodne z interesami polskiej gospodarki morskiej oraz stanowi realizację polityki transportowej Unii Europejskiej.

REALIZACJA PROGRAMU RZĄDOWEGO Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006-2010 (Strategia)

1. Działania w zakresie restrukturyzacji:
 - prowadzono rozmowy i negocjacje z Inwestorami w kwestii przygotowania wymaganych (w ramach prowadzonego przed Komisją Europejską (KE) procesu notyfikacji udzielonej pomocy publicznej) planów restrukturyzacji stoczni:

- Stoczni Gdynia S.A.
 - Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o. o.
 - Stoczni Gdańsk S.A.;
- po złożeniu do KE przygotowanych przez Inwestorów planów restrukturyzacji Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o., Stoczni Gdynia S.A. oraz Stoczni Gdańsk S.A. prowadzono wraz z Inwestorami rozmowy z Komisją Europejską na temat szczegółowych ich zapisów i możliwości ich realizacji;
 - w czerwcu 2008 roku dokonano podwyższenia kapitału zakładowego Stoczni Gdynia S.A. o 515 mln zł w zamian za akcje serii D III i D IV uprzywilejowane co do prawa głosu.

2. Działania w zakresie prywatyzacji:

- prowadzono negocjacje z Inwestorami zainteresowanymi nabyciem większościowego pakietu akcji Stoczni Gdynia S.A.;
- Skarb Państwa uczestniczył w rozmowach z Inwestorami w procesie sprzedaży udziałów Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o., prowadzonym przez KPS S.A.;
- monitorowano proces konstruowania planów restrukturyzacji przez Inwestorów we wszystkich z trzech powyższych stoczni.

Powyższe działania prywatyzacyjne koordynował powołany przez Ministra Skarbu Państwa Zespół ds. Monitorowania i Koordynacji Prywatyzacji Morskich Stoczni Produkcyjnych.

3. Inne działania prowadzone przez MSP dotyczące spółek/przedsiębiorstw morskich:

- prowadzono korespondencję oraz odbyto szereg spotkań w Warszawie i Brukseli z Panią Komisarz Neelie Kroes oraz jej służbami w ramach prowadzonego procesu notyfikacji udzielonej stoczniom pomocy publicznej;
- na bieżąco prowadzono rozmowy z organizacjami związkowymi informując o prowadzonym procesie realizacji Strategii, w tym w szczególności procesie prywatyzacji.

4. Podejmowane przez MSP działania legislacyjne (udział MSP w pracach komisji, zespołach trójstronnych, ewentualnie informacja na temat zgłaszanych wniosków i uwag, itp.):

- Podsekretarz Stanu Zdzisław Gawlik przewodniczył obradom Międzyresortowego Zespołu do spraw realizacji programu rządowego „Strategia ...” powołanego 16 października 2007 r. zarządzeniem nr 114 Prezesa Rady Ministrów;
- przygotowano projekt ustawy o *postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego* będącej konsekwencją dwóch decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 listopada 2008 r. w sprawie:
 - pomocy państwa udzielonej przez Polskę Stoczni Gdynia S.A. [decyzja nr C 19/ 2005 (ex N 203/05)]
 - pomocy państwa udzielonej przez Polskę Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. [decyzja C 17/2005 (ex N 194/2005 i PL 34/2004)];
- przeprowadzono konsultacje zapisów projektu ustawy o *postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego ze stroną społeczną* (MSP uczestniczyło w rozmowach jako projektodawca);
- ustawa została uchwalona w dniu 19 grudnia 2008 r. (Dz.U. Nr 233, poz. 1569) i weszła w życie w dniu 6 stycznia 2009 r.

Zawarte w niej rozstrzygnięcia przewidują sprzedaż Stoczni Gdynia i Stoczni Szczecińskiej Nowa w otwartym, nieograniczonym przetargu do dnia 31 maja 2009 r. Przedłużenie tego terminu uzależnione zostało od decyzji Komisji Europejskiej. Specustawa przewiduje także możliwość wydzierżawienia ze względów ekonomicznych części majątku stoczni w okresie poprzedzającym sprzedaż.

Specustawa Stoczniowa ustanawia również program ochronny dla stoczniowców. Wysokość odszkodowania powiązana została z długością stażu pracy, a sama kwota odszkodowanie zwolniona została z podatku dochodowego od osób fizycznych.

BUDOWA TERMINALU SKROPLONEGO GAZU ZIEMNEGO (LNG) W ŚWINOUJŚCIU

- W Uchwale Rady Ministrów z dnia 19 sierpnia 2008 r. Rząd uznał budowę terminalu skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Świnoujściu za zgodną ze strategicznym interesem Polski, a zwłaszcza postulatem dywersyfikacji źródeł i dróg dostaw gazu ziemnego oraz zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i gospodarczego państwa. Rada Ministrów zobowiązała Ministra Skarbu Państwa do kontroli nad terminalem. Kontrolę taką zapewni przekazanie większościowych udziałów w spółce Polskie LNG Sp. z o.o. do Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A., którego akcje w stu procentach należą do Skarbu Państwa i który nie jest przewidziany do prywatyzacji.
- Przekazanie 100% udziałów nastąpiło w listopadzie 2008 roku.
- Obecnie trwają prace nad opracowaniem dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę.
- W II połowie grudnia 2008 roku złożono już dokumenty związane z uzyskaniem decyzji środowiskowej, która jest jednym z kluczowych elementów uzyskania pozwolenia na budowę.

3. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY 2007-2013)

W 2008 roku w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi trwały intensywne prace nad projektem *Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY 2007-2013)*, który został zatwierdzony przez Komisję Europejską decyzją z dnia 16 października 2008 r. oraz nad projektem ustawy o wspieraniu zrównoważonego rozwoju sektora rybackiego z udziałem Europejskiego Funduszu Rybackiego, stanowiącej podstawowe ramy prawne do wdrażania Programu Operacyjnego.

W 2008 roku zostały wypłacone rekompensaty w związku z rozporządzeniem Rady (WE) nr 744/2008 z dnia 24 lipca 2008 r. *ustanawiającym tymczasowe szczegółowe działania w celu wspierania restrukturyzacji flot rybackich Wspólnoty Europejskiej dotkniętych kryzysem gospodarczym*. Pomoc ta obejmowała wszystkich armatorów statków rybackich niezależnie od poławianego gatunku ryb, pod warunkiem nieprowadzenia działalności połowowej przez okres dowolnych 60 dni na obszarze morza Bałtyckiego w okresie od 1 października 2008 r. do dnia 31 grudnia 2008 r. Wypłata ta została określona w wysokości od 56.820 zł do 77.100 zł na statek rybacki w zależności od długości całkowitej tego statku. Ponadto zwiększono ją o kwotę 8.220 zł za każdą osobę pracującą na statku rybackim w pełnym okresie zawieszenia prowadzenia działalności połowowej.

Do dnia 31 grudnia 2008 roku w Oddziałach Regionalnych Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa podpisano 736 umów o pomoc finansową na kwotę 55.905.800,00 zł.

Ww. działania w znacznym stopniu ułatwiły wprowadzenie planów odbudowy dorsza łagodząc negatywne nastroje środowiska rybackiego.

Ustawa o organizacji rynku rybnego

Ustawa została przyjęta w dniu 5 grudnia 2008 r. przez Parlament, jednakże Prezydent odmówił jej podpisania, podważając zgodność z Konstytucją Art. 23, który nakłada obowiązek wyładunku dorszy z połowów bałtyckich w Lokalnych Centrach Pierwszej Sprzedaży Ryb (LCSR) lub w miejscach wyznaczonych przez Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi w rozporządzeniu wykonawczym i skierował ustawę do Trybunału Konstytucyjnego.

Ustawa nie weszła w życie, co zahamowało wprowadzanie zmian w organizacji rynku rybnego i poprawę dostosowania do wymogów Wspólnoty, a także spowodowało poważne trudności w LCPSR, które zostały uruchomione głównie do przyjmowania dorszy i przygotowywania ich do wprowadzania do obrotu. Ponieważ LCPSR nie otrzymują zakładanej ilości ryb powstaje zagrożenie ich funkcjonowania.

Rybołówstwo dalekomorskie

Flota dalekomorska liczy obecnie cztery statki, z czego trzy należą do armatorów będących członkami Północnoatlantyckiej Organizacji Producentów w Warszawie. Natomiast jeden statek należy do Dalekomorskiej Kompanii Połowej „DALMOR” Sp. z o. o. w Gdyni. W 2008 roku z przyznanych Polsce kwot większość została wykorzystana przez Północnoatlantycką Organizację Producentów, poprzez połowy bądź wymianę kwot połowowych głównie z Niemcami, Wielką Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią.

Wyrażenie przez Komisję Europejską zgody na uzupełnienie polskiego rejestru statków rybackich o dodatkową zdolność połowową o łącznej wartości 11.548 GT i 9.835 kW pozwoliło na wpisanie do polskiego Rejestru Statków Rybackich nowego statku i tym samym powrót statków prowadzących połowy pod polską banderą na wody będące pod jurysdykcją Królestwa Maroka, a także Islamskiej Republiki Mauretańskiej. Powyższe obszary należały do jednych z głównych rejonów prowadzenia połowów przez polskie statki. Ponadto, polskie statki poławiały w wodach zarządzanych Konwencją o zachowaniu żywych zasobów morskich Antarktyki (CCAMLR), Komisją Rybołówstwa Północno-Wschodniego Atlantyku (NEAFC), a także wodach norweskich, na Morzu Północnym. Do głównych gatunków poławianych przez polskie statki należały: kryl, dorsz, czarniak, karmazyn, halibut.

Ponadto, dzięki działaniom polskiej administracji zostały uzyskane dodatkowe kwoty połowowe na wodach Królestwa Maroka, niewykorzystywane przez inne państwa członkowskie Wspólnoty. Powyższe działania pozwoliły na zachowanie polskiej bazy historycznej i przyznanych Polsce praw na obszarze wód Afryki Zachodniej.

Jednocześnie, podjęte zostały działania w celu rozpoczęcia połowów w rejonie Porozumienia w sprawie połowów na południowym obszarze Oceanu Spokojnego (South Pacific RFMO), a także wstępne rozmowy ze stroną maltańską dotyczące możliwości przeniesienia potencjału połowowego statków dalekomorskich („Atria” i „Altair II”) z maltańskiego do polskiego Rejestru Statków Rybackich.

4. Ministerstwo Sportu i Turystyki

Członkostwo w Baltic Tourism Commission (BTC)

BTC jest organizacją międzynarodową typu non-profit, skupiającą przedstawicieli branży turystycznej, administracji lokalnej i rządowej z krajów położonych wokół Morza Bałtyckiego. Celem działań prowadzonych przez BTC jest promocja tego regionu na rynkach takich jak Azja czy Ameryka. Polska Organizacja Turystyczna (POT) jako aktywny członek

tej organizacji od 2003 roku uczestniczy w planowaniu działań promocyjnych, dostarcza materiały do publikacji „*Baltic Sea Breezes*” i portalu internetowego: www.balticsea.com.

Udział Polski w Seatrades Cruise Shipping w Miami

W dniach 10 - 13 marca 2008 r. odbyły się w Miami Targi Seatrades Cruise Shipping Convention. Polska zaprezentowała się jako "Cruise Poland", a zalety polskiej turystyki morskiej przedstawiły: POIT Nowy Jork, Baltic Gateway, Port w Gdyni oraz Port Szczecin - Świnoujście. Prezentacja polskiej oferty na targach w Miami była szczególnie istotna w kontekście rosnącego zainteresowania regionem morza bałtyckiego.

Targi gromadzą organizatorów i dostawców usług turystyki morskiej z całego świata. Corocznie targi odwiedza przeszło 10 000 osób w tym ponad 1000 wystawców z ponad 100 krajów.

Obecność POT na Gdynia Saling Days

W zakresie turystyki morskiej w czasie trwania imprezy sportowej Gdynia Saling Days – Puchar Świata w Żeglarstwie Regatowym w Gdyni w dniach 01-05.07.2008 r. Polska Organizacja Turystyczna zorganizowała stoisko informacyjne z materiałami promocyjnymi o Polsce.

5. Urząd Komitetu Integracji Europejskiej

STRATEGIA UE DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO

W dniu 14 grudnia 2007 r. Rada Europejska na posiedzeniu w Brukseli przyjęła w konkluzjach zapis, który stał się mandatem dla Komisji Europejskiej do podjęcia prac nad Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.

Deklarowanym celem Strategii ma być aktywizacja potencjału, który powstał w regionie Morza Bałtyckiego w wyniku rozszerzenia UE w 2004 r. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez realizację następujących priorytetów:

- ochrona środowiska,
- dobrobyt,
- dostępność i atrakcyjność,
- bezpieczeństwo.

Strategia będzie realizowana na podstawie Planu Działania. Jej powodzenie będzie zależało od skutecznej realizacji poszczególnych działań. Będą wśród nich działania o charakterze regulacyjnym lub działania realizowane w oparciu o istniejące instrumenty finansowe z budżetu UE.

HARMONOGRAM PRAC NAD STRATEGIĄ W 2008 ROKU

W drugiej połowie 2008 roku KE współorganizowała cykl konferencji konsultacyjnych w całym regionie Morza Bałtyckiego. Wspomniany cykl konferencji objął następujące spotkania:

- okrągły stół nt. priorytetu „Dostępność i atrakcyjność” w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (Kowno, 18-19 września 2008 r.),
- konferencję horyzontalną nt. Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (Sztokholm, 30 września 2008 r.),

- okrągły stół nt. priorytetu „Środowisko” w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (Gdańsk, 13 listopada 2008 r.),
- okrągły stół nt. priorytetu „Dobrobyt” w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (Kopenhaga, 1-2 grudnia 2008 r.),
- okrągły stół nt. priorytetu „Bezpieczeństwo” w ramach Strategii dla regionu Morza Bałtyckiego (Helsinki, 9 grudnia 2008 r.).

Ostatnia konferencja horyzontalna, mająca charakter podsumowujący cały cykl, odbyła się już w 2009 roku (Rostok, 5-6 lutego 2009 r.).

Wstępne stanowisko Polski w sprawie Strategii zostało przyjęte przez Komitet Europejski Rady Ministrów w dniu 3 czerwca 2008 roku¹. Drugi, pogłębiony, wkład Rządu RP w prace nad Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego wraz z propozycjami działań został przyjęty w dniu 4 listopada 2008 roku².

Strategia stanowi również przedmiot zainteresowania polskich regionów, których przedstawiciele zgromadzeni w ramach Konwentu Marszałków Województw RP przyjęli stanowisko w sprawie Strategii w czerwcu³ oraz grudniu 2008 r.⁴

W celu zwiększenia transparentności procesu wypracowywania Strategii Urząd KIE uruchomił specjalną stronę internetową poświęconą tej inicjatywie oraz wydał publikację poświęconą Strategii.

W dniu 23 września 2008 roku Urząd KIE we współpracy z Baltic Development Forum oraz demosEUROPA – Centrum Strategii Europejskiej zorganizował Bałtycki Kongres Ekonomiczny, którego celem było przybliżenie zagadnienia konkurencyjności regionu Morza Bałtyckiego.

W pracach nad Strategią Rząd RP współpracuje z przedstawicielami samorządu, co zaowocowało m.in. zorganizowaniem w Gdańsku w dniu 13 listopada 2008 roku jednego z seminariów tematycznych w ramach cyklu konferencji poświęconych Strategii. Wydarzenie to przyczyniło się do promocji jednego z polskich regionów bałtyckich, jak również pozwoliło na wspólne, tj. rządowo-samorządowe, prezentowanie polskich oczekiwań wobec Strategii.

6. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

W ramach poszczególnych priorytetów Strategii Rozwoju Kraju w 2008 roku obowiązywały następujące strategie sektorowe, odnoszące się do obszaru związanego z polityką morską:

1. Priorytetu 1 *Wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki:*

- „*Strategia dla Sektora Stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006-2010*” (resort odpowiedzialny: Ministerstwo Gospodarki),

- „*Strategia Rozwoju Rybołówstwa na lata 2007-2013*” (resort odpowiedzialny: Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi), realizowana również w ramach Priorytetu 6 SRK *Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej:*

¹ Dokument pt.: *Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego. Wkład Rządu RP w prace nad Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego.*

² Dokument pt.: *Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego – od wizji do działań. Drugi wkład Rządu RP w prace nad Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego.*

³ Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP ws. Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, Maciejewo, 20.06.2008.

⁴ Drugie stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP ws. Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, Niedzica, 18.12.2008.

2. Priorytetu 2 *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej:*

- „Strategia Rozwoju Portów Morskich do 2015 r.” (resort odpowiedzialny: Ministerstwo Infrastruktury).

W roku 2008 obowiązywały następujące programy rozwoju:

- „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” (resort odpowiedzialny: Ministerstwo Infrastruktury),
- „Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2008-2009” (resort odpowiedzialny: Ministerstwo Infrastruktury).

Realizacja przedsięwzięć na rzecz polityki morskiej może być finansowana również w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia i odpowiednich programów operacyjnych, zwłaszcza *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* (POIS) oraz regionalnych programów operacyjnych (RPO). W świetle informacji, które posiada MRR, w 2008 roku żadne projekty nie były realizowane w obszarze polityki morskiej.

Zgodnie z *Linia demarkacyjną pomiędzy Programami Operacyjnymi Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej uwzględniającej ustalenia z IV posiedzenia KK NSRO z dnia 17 grudnia 2008 r.* w ramach RPO możliwe jest udzielenie wsparcia na realizację projektów dotyczących lokalnych i regionalnych portów morskich oraz regionalnych portów rzecznych (w ramach RPO nie będą wspierane porty morskie: Świnoujście, Szczecin, Gdynia, Gdańsk, Police, Elbląg, Kołobrzeg i Darłowo, a także części portów służące wyłącznie rybołówstwu).

Ogólna kwota przeznaczona na realizację ww. typów projektów w ramach RPO (ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) wynosi 19 mln EUR, z czego 14 mln EUR w ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego, zaś 5 mln EUR w ramach RPO Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

W ramach podziałania 2.1.5 *Wzmocnienie portów morskich i rzecznych* **RPO Województwa Zachodniopomorskiego** zakłada się dofinansowanie projektów z zakresu tworzenia ogólnodostępnej infrastruktury portów morskich i rzecznych, z wyjątkiem infrastruktury rybackiej, oraz poprawy bezpieczeństwa żeglugi, w szczególności polegających na:

1. Budowie i przebudowie:
 - basenów portowych,
 - kanałów portowych,
 - falochronów portowych,
 - wejść do portów,
 - torów wodnych,
 - przejść żeglownych,
 - ogólnodostępnych dróg kołowych i kolejowych w portach.
2. Przebudowie brzegów rzecznych, wraz z robotami pogłębiarskimi.
3. Zakupie lub modernizacji taboru, sprzętu i wyposażenia związanego z poprawą stanu bezpieczeństwa żeglugi.

Alokacja ogółem na podziałanie wynosi 28 mln EUR, z czego 15 mln EUR stanowi wkład ze środków unijnych (EFRR). Wsparcie udzielane będzie dla projektów, których beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, podmioty zarządzające regionalnymi portami morskimi i śródlądowymi oraz jednostki sektora finansów publicznych. Nabór wniosków o dofinansowanie w ramach tego podziałania zaplanowano na grudzień 2009 roku.

W ramach poddziałania 5.1.4 *Infrastruktura portowa RPO Województwa Warmińsko-Mazurskiego* wsparcie udzielane będzie na realizację projektów polegających na budowie/przebudowie infrastruktury portowej na śródlądowych drogach wodnych (w tym nabrzeży, pomostów, pirsów, basenów portowych, kanałów portowych, wejść do portów, torów wodnych) oraz budowie/przebudowie ogólnodostępnych obiektów znajdujących się w portach. Alokacja ogółem na poddziałanie wynosi 6,25 mln EUR, z czego 5 mln EUR stanowią środki unijne. O wsparcie na realizację tego typu projektów mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia; jednostki organizacyjne JST; przedsiębiorcy oraz jednostki sektora finansów publicznych posiadające osobowość prawną. Szczegółowy termin przeprowadzenia naboru wniosków w ramach ww. poddziałania nie został jeszcze określony.

W działaniu 4.3 *Rozwój i poprawa dostępności węzłów transportowych RPO Województwa Pomorskiego*, w ramach wsparcia projektów z zakresu transportu multmodalnego, mogą być realizowane następujące typy projektów:

- budowa, przebudowa, rozbudowa infrastruktury małych portów morskich oraz śródlądowych, w tym akwenów portowych, obiektów, urządzeń i instalacji portowych (falochrony, pirsy, nabrzeża, pomosty, torowiska portowe, place manewrowe);
- budowa, przebudowa, rozbudowa infrastruktury drogowo-kolejowej warunkującej bezpośrednią dostępność do węzłów transportowych m.in. do portów morskich i lotnisk, tzn. odcinków dróg samochodowych i linii kolejowych stanowiących ich połączenie do najbliższej, istniejącej sieci o znaczeniu ponadlokalnym;
- budowa, przebudowa, rozbudowa obiektów transportowej obsługi centrów logistycznych, pełniących rolę podstawowego układu drogowego i kolejowego na obszarze centrum logistycznego.

Alokacja na realizację ww. typów projektów wynosi 51,81 mln EUR, z czego 38,86 mln EUR stanowią środki UE. Wsparcie przeznaczone jest dla następujących typów beneficjentów:

- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia;
- PKP PLK i inne podmioty zarządzające regionalną infrastrukturą kolejową;
- podmioty zarządzające portami morskimi i śródlądowymi oraz centrami logistycznymi;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- podmioty działające w oparciu o umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym.

W ramach ww. działania projekty do wsparcia wybierane będą w trybie konkursowym. Nabór wniosków o dofinansowanie zaplanowany został na 27 kwietnia – 29 maja 2009 r.

Jednocześnie MRR bierze udział we współpracy międzynarodowej państw Morza Bałtyckiego na polu planowania przestrzennego (głównie w zakresie planowania obszarów przybrzeżnych) w ramach **VASAB** (Visions And Strategies Around Baltic Sea). Współpraca ta rozpoczęła się z inicjatywy rządu szwedzkiego w 1992 r. i obejmuje wszystkie kraje bałtyckie oraz Białoruś, a Niemcy i Rosja biorą udział poprzez reprezentantów regionów nadmorskich. W latach 1996 – 2006 Polska przewodniczyła pracom prowadząc sekretariat VASAB w Gdańsku. Od 2006 r. sekretariat zlokalizowany jest na Łotwie w Rydze.

Głównym zadaniem w roku 2008 było prowadzenie prac nad dokumentem „Long Term Perspective on Spatial Development In Baltic Sea Region” (LTP/BSR). W ramach realizacji zadania powołano trzy grupy robocze: ds. rozwoju miast, ds. dostępności oraz ds. planowania na morzu i zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi.

Polska wspólnie ze Szwecją przewodniczyła grupie trzeciej. Raporty powstałe w wyniku prac grup posłużyły do opracowania kolejnych wersji LTP/BSR. Do końca 2008 r. przedstawiono trzeci draft dokumentu, którego finalizację przewiduje się na pierwszą połowę 2009 r.

7. Ministerstwo Gospodarki

„Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) na lata 2006-2010”: dokument określa kierunki restrukturyzacji poprzez prywatyzację trzech morskich stoczní produkcyjnych (Stoczní Szczecińskiej Nowa, Stoczní Gdynia i Stoczní Gdańsk) oraz formy i wielkości pomocy publicznej dla stoczní.

Zgodnie z zapisami „Strategii...” udzielana była stoczniom, w latach 2006-2008, pomoc publiczna w postaci: dokapitalizowań, gwarancji Skarbu Państwa na kredyty, gwarancji KUKE na zaliczki armatorskie oraz pożyczek udzielanych przez Agencję Rozwoju Przemysłu i Korporacji Polskie Stocznie. Obecnie, zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej z 6 listopada 2008 roku w Stoczní Szczecińskiej Nowa i Stoczní Gdynia uruchamiany jest proces przetargowy na zakup majątku stoczní, zgodnie z ustawą o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego. Stocznia Gdańsk została sprywatyzowana w 2007 roku.

Konwencja Helsińska (HELCOM): MG współpracuje z Sekretariatem ds. Konwencji Helsińskiej w ramach Grupy ds. Zanieczyszczeń Pochodzenia Lądowego. Prace tej grupy koncentrują się głównie na zagadnieniach dotyczących przeciwdziałania eutrofizacji i zanieczyszczenia wód morskich substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z przemysłu. Obecnie priorytetowym zadaniem Komisji Helsińskiej jest realizacja dokumentu strategicznego pt. „Bałtycki Plan Działań”, który został przyjęty do realizacji podczas spotkania ministrów w Krakowie dnia 15 listopada 2007 r.

Rozwój morskiej energetyki wiatrowej: temat ten został uwzględniony w projekcie dokumentu „Polityka energetyczna Polski do 2030 roku”, (obecnie znajduje się w uzgodnieniach międzyresortowych) w rozdziale 5.2 Działania na rzecz wykorzystania OZE jako „stworzenie warunków do budowy farm wiatrowych na morzu. Zgodnie z Programem wykonawczym na lata 2009-2012, stanowiącym załącznik do „Polityki...” realizacja tego działania obejmuje:

- identyfikację barier prawnych umożliwiających lub utrudniających budowę farm wiatrowych na morzu – lata 2009/2010,
- przygotowanie projektów zmian prawnych usuwających zidentyfikowane bariery, w szczególności zmian w ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej – 2010 rok,
- dokonanie rozstrzygnięć odnośnie zaangażowania Polski w budowę międzynarodowej morskiej kablowej linii energetycznej, kluczowej dla rozwoju morskich farm wiatrowych – 2010 rok.

Kształtowanie warunków dla utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistyczno-transportowego: MG uczestniczy w przygotowaniu konferencji gospodarczej, wspólnie z Instytutem Morskim w Gdańsku oraz Polsko-Hispańską Izbą Gospodarczą, na temat zwiększenia udziału transportu morskiego w wymianie handlowej z Hiszpanią (maj 2009).

Udział Rządu w przygotowaniu Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego: MG bierze udział w projekcie UKIE, dotyczącym wypracowania polskiego wkładu do tej Strategii. MG proponuje objęcie przez Polskę funkcji „implementing body” w zakresie współpracy i wymiany doświadczeń narodowych systemów SOLVIT w regionie bałtyckim.

Aktywność w sprawach morskich na forum organizacji międzynarodowych: MG bierze udział w pracach grupy roboczej ds. współpracy gospodarczej Rady Państw Morza Bałtyckiego. W ramach zmian w strukturze RPMB powstanie w najbliższym okresie kilka grup eksperckich. MG (wspólnie ze stroną niemiecką) zainicjuje powstanie grupy ekspertów RPMB do spraw gospodarki morskiej.

8. Ministerstwo Spraw Zagranicznych

Departament Prawno-Traktatowy MSZ podejmuje szereg działań z zakresu międzynarodowego prawa morza. Do tych działań należą w szczególności:

- a) udział w pracach unijnej Grupy roboczej ds. prawa morza (COMAR). Podczas spotkań tej Grupy podejmowane są różnorodne zagadnienia dotyczące problematyki międzynarodowego prawa morza oraz wypracowywane jest stanowisko państw UE, które następnie jest prezentowane na forum ONZ,
- b) na forum ONZ corocznie przyjmowana jest rezolucja „*Oceany i prawo morza*”. W negocjacjach nad jej brzmieniem bierze udział przedstawiciel MSZ. Dodatkowo mają miejsce m.in. spotkania Państw - Stron Konwencji o prawie morza, Nieformalnego procesu konsultacyjnego czy Grupy roboczej ds. biologicznej różnorodności morskiej poza granicami jurysdykcji państw. W spotkaniach tych również biorą udział przedstawiciele MSZ i/lub przedstawiciele innych resortów,
- c) analiza aktów prawa krajowego (w mniejszym zakresie) oraz międzynarodowego z omawianej dziedziny. Podejmowane są także analizy prawne dotyczące takich zagadnień, jak np. prawno-międzynarodowe aspekty Gazociągu Północnego czy problematyka Zatoki Pomorskiej,
- d) przeprowadzana jest procedura ratyfikacji oraz publikacji umów międzynarodowych z zakresu prawa morza.

Propozycja ustanowienia Grupy Eksperckiej Rady Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) ds. Polityki Morskiej

Z propozycją ustanowienia grupy wystąpiły Niemcy, argumentując to potrzebą zapewnienia lepszej synchronizacji współpracy państw basenu Bałtyku we wszystkich dziedzinach polityki morskiej (ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki morskiej i działań na rzecz poprawy stanu morskiego ekosystemu). Niemcy są zdania, że omawiana grupa może ułatwić starania na rzecz wypracowania zintegrowanej polityki morskiej oraz osiągnięcie synergii inicjatyw realizowanych dotąd w oderwaniu w różnych sektorach. Podstawą dla wspólnych działań ma być skuteczniejsza wymiana informacji i bardziej precyzyjna identyfikacja interesów poszczególnych aktorów w regionie.

Stałych wysiłków wymaga utrzymanie konkurencyjności regionu Bałtyku względem innych obszarów, świadome wzmocnianie jego przewag komparatywnych w sferze gospodarczej, jako korytarza transportowego i przestrzeni do życia. RPMB ma szansę stać się europejskim modelem najlepszych praktyk w zakresie rozwoju efektywnej gospodarki morskiej w powiązaniu z ochroną środowiska morskiego. Grupa powinna stawiać sobie za cel m.in. ułatwienie transferu wiedzy pomiędzy sektorami przedsiębiorczości, nauki i edukacji, promocję innowacji. Powołanie do życia ww. grupy nabiera aktualności w kontekście intensywnych prac UE nad zintegrowaną polityką morską (w tym *Green Paper on the Future Maritime Policy* (2006); *Blue Book/Action Plan „An Integrated Maritime Policy for the European Union”* (2007)) oraz przyjętego przez HELCOM w 2007 roku w Krakowie Planu Działania dla Bałtyku.

Równolegle, na forum Grupy Roboczej RPMB ds. Współpracy Ekonomicznej (WGEC), Niemcy zamierzają przedstawić osobną propozycję powołania do życia nowej grupy eksperckiej, która również miałaby zajmować się zagadnieniami polityki morskiej (wąsko sprofilowanej pod kątem gospodarczym).

9. Ministerstwo Środowiska

Ustawa - Prawo ochrony środowiska w swoim art. 13 stwierdza, że polityka ekologiczna państwa ma na celu stworzenie warunków niezbędnych do realizacji ochrony środowiska. Polityka ta powinna być elementem zrównoważonego rozwoju kraju i harmonizowania z celami ochrony środowiska celów gospodarczych i społecznych. Oznacza to, że aspekty ekologiczne powinny być obligatoryjnie włączane do polityk sektorowych we wszystkich dziedzinach gospodarowania, a także do strategii i programów rozwoju na szczeblu regionalnym i lokalnym.

Minister Środowiska jest zaangażowany w działania na rzecz ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego i przy udziale Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w 2008 roku aktywnie współpracował z Urzędem Komitetu Integracji Europejskiej, także przy wypracowywaniu I oraz II wkladu Rządu RP w prace nad **Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego** oraz opiniowaniu projektu Strategii.

Polska jako strona Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (tzw. Konwencja Helsińska), zobowiązana jest do eliminacji zanieczyszczeń w celu popierania odnowy ekologicznej obszaru Morza Bałtyckiego. **Krajowy sekretariat ds. Konwencji Helsińskiej** - umiejscowiony od września 2008 roku w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska - koordynuje wypełnianie zadań wynikających z podpisanego w dniu 15 listopada 2007 r. w Krakowie Bałtyckiego Planu Działań (BPD), którego celem jest radykalne ograniczenie zanieczyszczeń odprowadzanych do Morza Bałtyckiego oraz przywrócenie dobrego stanu ekologicznego Morza do 2021 roku. Polska jest zobowiązana Zdo przedstawienia na konferencję ministerialną, która odbędzie się w Moskwie w maju 2010 r., Narodowego Programu Wdrażania BPD do akceptacji przez konferencję ministerialną. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w roku 2008 rozpoczął opracowywanie Narodowego Programu Wdrożenia BPD. Dokument ten, uzgodniony z resortami gospodarki, rolnictwa i infrastruktury, będzie także zawierał kalkulację kosztów wdrożenia BPD i ewentualne propozycje rewizji założonych celów redukcyjnych. Zostanie on przedłożony Komitetowi Europejskiemu Rady Ministrów do akceptacji.

W ramach programu Państwowego Monitoringu Środowiska, Inspekcja Ochrony Środowiska prowadzi badania i ocenę jakości środowiska morskiego Bałtyku. Badania stanu środowiska morskiego polskiej strefy Bałtyku prowadzone na poziomie kraju stanowią polski wkład w międzynarodowy „**Zintegrowany Program Monitoringu Morza Bałtyckiego COMBINE**”. W ramach programu w roku 2008 wykonano badania warunków fizyko-chemicznych, obserwacje parametrów biologicznych środowiska morskiego oraz poziomu substancji toksycznych i zawartości radionuklidów w wodzie, osadach i organizmach morskich.

10. Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej

Ratyfikacja Konwencji o pracy na morzu

Przyjęta przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) w 2006 roku *Konwencja o pracy na morzu*, jest skonsolidowanym dokumentem dotyczącym zatrudnienia i szeroko pojętych warunków pracy oraz zabezpieczenia społecznego marynarzy i rewiduje 35 dotychczasowych konwencji (z których Polska ratyfikowała 16) i podobną liczbę zaleceń MOP. Do wejścia w życie Konwencji wymagana jest ratyfikacja przez 30 państw posiadających 33% tonażu floty światowej (wszystkie państwa UE reprezentują 27% tonażu). Jako że Konwencja dotyczy spraw znajdujących się w wyłącznej kompetencji WE, państwa członkowskie UE nie

mogły jej ratyfikować bez zgody Rady UE. Taka zgoda została udzielona decyzją Rady UE z dnia 7 czerwca 2007 r., w myśl której państwa UE są upoważnione do ratyfikacji *Konwencji o pracy na morzu* i powinny tego dokonać do 31 grudnia 2010 r. Zgodnie z zaleceniem Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego przy Ministerstwie Infrastruktury powołano grupę ekspertów, której zadaniem będzie dokonanie analizy polskiego ustawodawstwa pod kątem zgodności z postanowieniami Konwencji i wskazanie obszarów prawa, które wymagają zmiany lub doprecyzowania, co pozwoliłoby Polsce związać się tą Konwencją w terminie przewidzianym w decyzji Rady UE. Grupa dokonała dotychczas oceny następujących obszarów: zdrowie i zabezpieczenie społeczne. Ponadto Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej zleciło weryfikację tłumaczenia tekstu Konwencji.

Jako że *Konwencja o pracy na morzu* dotyczy wolności i praw obywatelskich określonych w Konstytucji oraz odnosi się do spraw uregulowanych w ustawach na podstawie art. 89 ust. 1 Konstytucji RP podlega ratyfikacji za uprzednią zgodą, wyrażoną w ustawie. Planuje się, że projekt ustawy o ratyfikacji tej Konwencji zostanie przedłożony Radzie Ministrów na początku 2010 roku, co powinno pozwolić na złożenie dokumentów ratyfikacyjnych w terminie przewidzianym decyzją Rady UE.

Konwencja o pracy na morzu została dotychczas ratyfikowana przez 5 państw: Bahamy, Liberię, Norwegię, Panamę i Wyspy Marshalla.

Udział w pracach nad przygotowaniem ustawy o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego

Przedstawiciele Departamentu Rynku Pracy MPiPS brali udział w pracach nad przygotowaniem *ustawy o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego*. Ww. ustawa określa zasady, warunki oraz tryb sprzedaży składników majątku spółek: Stocznia Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni i Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o., a także zaspokojenia roszczeń wierzycieli stoczni i ochrony praw pracowników stoczni.

11. Ministerstwo Finansów

W zakresie polityki podatkowej w odniesieniu do paliw żeglugowych w 2008 roku, obowiązywało zwolnienie od podatku akcyzowego w zakresie ustalonym w § 8 ust. 1 i ust. 6 *rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego* (tekst jedn. w Dz. U. z 2006 r. Nr 72, poz. 500 z późn. zm.), które obowiązywało do 28 lutego 2009 r. Ogólnie zwolnienie to dotyczyło sprzedaży i importu olejów napędowych, olejów opałowych lub olejów smarowych wykorzystywanych do celów żeglugi (włączając rejsy rybackie). W rozporządzeniu tym został określony także zakres podmiotowy i warunki korzystania z tego zwolnienia.

W ramach monitorowanych przez Ministerstwo Finansów zwolnień od akcyzy wynikających z cyt. powyżej rozporządzenia, **kwota zwolnień zrealizowanych z ww. tytułu, tj. § 8 ust. 1 i ust. 6 w 2008 r. wyniosła ogółem 254,3 mln zł i zwiększyła się o 19,8 mln zł, tj. o 8,4 % w porównaniu do 2007 r. (234,5 mln zł).**

W poszczególnych kwartałach 2008 r. zwolnienia z tego tytułu kształtowały się na następującym poziomie: **w I kwartale wyniosły 48,6 mln zł, w II kwartale – 50,2 mln zł, w III kwartale – 45,7 mln zł i w IV kwartale – 109,8 mln zł .**

Zwolnienia te w 2008 r. zostały wykorzystane przez podmioty działające na terenie właściwości 6 izb celnych, w tym głównie: IC w Warszawie – 122,8 mln zł, tj. 48,3 %

ogólnej kwoty tych zwolnień; IC w Gdyni – 106,5 mln zł, czyli 41,9 % ogółu zwolnień oraz IC w Szczecinie – 24,1 mln zł, co stanowi 9,5 % ogółu zwolnień.

Jednocześnie zaznacza się, iż od dnia 1 marca 2009 r. obowiązuje *ustawa o podatku akcyzowym z dnia 6 grudnia 2008 r.* (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11), która określa wyroby akcyzowe zwolnione od akcyzy ze względu na przeznaczenie oraz warunki stosowania tych zwolnień. Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 2 przedmiotowej ustawy - zwalnia się od akcyzy używane do celów żeglugi (włączając rejsy rybackie) oleje smarowe oznaczone kodem CN 2710 19 81, oleje napędowe lub oleje opałowe. Na gruncie poprzednich regulacji prawnych w zakresie podatku akcyzowego obrót wyrobami zwolnionymi od akcyzy realizowany był z zastosowaniem procedury zawieszenia poboru akcyzy i odbywał się w oparciu o administracyjny dokument towarzyszący (ADT), nierozzerwalnie związany z tą procedurą. W nowej ustawie, procedura zwieszenia nie jest już stosowana do wyrobów zwolnionych od akcyzy. Obecnie, warunkiem zwolnień od akcyzy wyrobów energetycznych używanych do celów żeglugi jest objęcie zabezpieczeniem akcyzowym wyrobów podlegających zwolnieniu, w wysokości zobowiązania podatkowego mogącego powstać w przypadku naruszenia warunków zwolnienia. Dla celów kontroli obrotu tymi wyrobami dodatkowo został wprowadzony obowiązek dołączania do przemieszczanych wyrobów dokumentu dostawy a także obowiązek prowadzenia przez podmioty prowadzące skład podatkowy, zarejestrowanych handlowców, podmioty pośredniczące oraz podmioty zużywające prowadzące działalność gospodarczą w zakresie wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na przeznaczenie ewidencji wyrobów akcyzowych objętych tym zwolnieniem. Zwolnień ze względu na przeznaczenie dla wyrobów akcyzowych używanych do celów żeglugi nie stosuje się w przypadku prywatnych rejsów o charakterze rekreacyjnym.

Ponadto, uprzejmie informuję, iż w zakresie regulowanym *ustawą z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym* (Dz. U. Nr 183, poz. 1353 z 2006 roku z późn. zm.) Ministerstwo Finansów nie podejmowało żadnych działań w roku 2008.

12. Straż Graniczna

Straż Graniczna realizuje następujące zadania, które dotyczą obszaru polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej:

1. W zakresie bezpieczeństwa żeglugi:
 - 1) udział w pracach nad przygotowaniem projektu ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich oraz projektów aktów wykonawczych,
 - 2) bieżące opiniowanie ocen stanu ochrony obiektów portowych w zakresie przewidzianym w *ustawie z 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich*,
 - 3) monitorowanie żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich poprzez:
 - patrolowanie polskich obszarów morskich i kontrolowanie statków przez jednostki pływające SG,
 - patrolowanie polskich obszarów morskich przez statki powietrzne SG,
 - prowadzenie obserwacji sytuacji nawodnej przy wykorzystaniu pilotażowego odcinka Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN),
 - utrzymywanie w gotowości sił i środków jednostek pływających SG, statków powietrznych SG do podejmowania działań na wypadek zagrożenia bezpieczeństwa morskiego,

- prowadzenie czynności w celu rozpoznawania i przeciwdziałania zagrożeniom żeglugi terroryzmem poprzez eskortowanie statków z ładunkami niebezpiecznymi (broń, paliwa, substancje chemiczne),
- doskonalenie działań skierowanych na zwalczanie zagrożeń terrorystycznych, poprzez udział sił i środków Straży Granicznej we współdziałaniu z Policją, administracją morską, Wydziałami Zarządzania Kryzysowego urzędów wojewódzkich, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarką Wojenną, Biurem Ochrony Rządu i innymi instytucjami w ćwiczeniach morskich wymaganych Międzynarodowym Kodeksem Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS) – zagrożenie terrorystyczne statku i obiektu portowego,
- udział w faktycznych akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu,
- realizowanie uzgodnień z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, dotyczących projektu budowy nowego punktu odpraw granicznych jednostek sportowo- żeglarskich i rybackich w Basenie Północnym w porcie Świnoujście,
- włączenie Placówki SG w Gdyni do systemu monitoringu portu Gdynia wskutek realizacji wniosku z Norweskiego Mechanizmu Finansowego.

2. W zakresie usprawnienia zarządzania morskiego:

W 2008 r. kontynuowano realizację przedsięwzięć zawartych w zatwierdzonej przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej „Koncepcji ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi”, w ramach której zrealizowano:

- zakończono realizację prac budowlanych II i III etapu budowy ZSRN, który docelowo będzie umożliwiał realizację postanowień zawartych w:

- Porozumieniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Transportu i Budownictwa i Ministra Obrony Narodowej z 4.01.2006 r. w sprawie zasad użytkowania ZSRN oraz pokrywania kosztów jego utrzymania i eksploatacji,
- Porozumieniu Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi i Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 05 sierpnia 2008 r. w sprawie współdziałania w zakresie wymiany informacji o statkach rybackich na polskich obszarach morskich,

- w ramach ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o ustanowieniu „*Programu modernizacji policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2007 – 2009*” przeprowadzono postępowanie przetargowe na dostawę dwunastu lekkich środków pływających oraz dwóch pomocniczych jednostek pływających do realizacji zadań w ochronie morskiej granicy państwowej,

3. W zakresie wykorzystania zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego oraz poprawy stanu środowiska i ochrony brzegu morskiego:

- 1) przy wykorzystaniu jednostek pływających SG realizowano współpracę z Okręgowymi Inspektoratami Rybołówstwa Morskiego, między innymi w formie wspólnych kontroli jednostek rybackich zarówno na poziomie krajowych jak również w ramach wspólnych kampanii kontrolnych rybołówstwa UE na Morzu Bałtyckim, a także na bieżąco wymieniono informacje o działalności jednostek rybackich,
- 2) prowadzono działania skierowane na zwalczanie kłusownictwa morskiego,
- 3) monitorowano działalność statków posiadających zezwolenia na skup organizmów morskich, jak również statków posiadających zezwolenia na prowadzenie prac naukowo-badawczych na polskich obszarach morskich,

- 4) realizowano działania własne oraz w ramach współpracy z administracją morską, a także Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa ukierunkowane na wykrywanie i zwalczanie zanieczyszczeń środowiska morskiego (wspólne patrole morskie i powietrzne, pobieranie próbek wykrytych zanieczyszczeń, bieżąca wymiana informacji, wspólne ćwiczenia - krajowe i międzynarodowe),
 - 5) sprawowano nadzór nad przestrzeganiem przepisów zarządzeń porządkowych administracji morskiej obejmujących swym zasięgiem obszary morskie i strefę brzegową.
4. W zakresie współpracy międzynarodowej w sprawach morskich:
- 1) Realizowano zadania w zakresie ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad obszarami morskimi na płaszczyźnie dwustronnej z Policją Federalną Niemiec, Służbą Graniczną Federalnej Służby Bezpieczeństwa FR, Policją i Strażą Przybrzeżną Szwecji, Strażą Graniczną Finlandii, Litwy, Łotwy, Estonii.
 - 2) Na płaszczyźnie wielostronnej współdziałano ze służbami granicznymi innych krajów w ramach:
 - Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (BSRBCC),
 - działań w zakresie polityki morskiej Unii Europejskiej (projekt EUROSUR),
 - Europejska Agencja ds. Współpracy Operacyjnej na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej (FRONTEX)
 - Północnoatlantyckiego Forum Straży Przybrzeżnej (NACGF),
 - Inicjatywy Krakowskiej – Proliferation Security Initiative (PSI).
- Powyższą współpracę realizowano głównie w formie:
- bieżącej wymiany informacji,
 - wspólnych ćwiczeń i operacji,
 - wizyt eksperckich,
 - wspólnych szkoleń, seminariów i konferencji,
 - realizacji zadań w ramach kierowania ze strony Straży Granicznej funkcjonariuszy do działań w Zespołach Szybkiej Interwencji na Granicach – RABIT/FRONTEX.
5. W zakresie regulacji prawnych sektora morskiego:
- 1) opiniowano projekt ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich oraz projekty aktów wykonawczych,
 - 2) opiniowano wkład RP do projektu „Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego” oraz innych aktów prawnych w zakresie polityki morskiej UE (Komunikat Komisji Europejskiej – COM (2007) 575, zwany w skrócie *Niebieską Księgą*, Zintegrowany System Monitoringu i Nadzoru Obszarów Morskich UE)
 - 3) przedstawiciele Straży Granicznej wzięli udział w składzie delegacji polskiej w negocjacjach projektów umów o transporcie morskim między:
 - Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy,
 - Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu,
 - Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej,
 - Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym.

13. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

Finansowanie działań z obszaru badań morza, gospodarki i polityki morskiej w 2008 r.

Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, wypełniając swoje kompetencje, finansowało szereg działań z obszaru ***badań morza, gospodarki i polityki morskiej w 2008 roku***, w tym w ramach przeprowadzonych konkursów na projekty badawcze. Na podstawie rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 22 stycznia 2008 r. w sprawie kryteriów i trybu przyznawania oraz rozliczania środków finansowych na naukę przeznaczonych na finansowanie projektów badawczych, w zakresie wniosków składanych w 2008 roku dotyczących szeroko rozumianej ***polityki morskiej*** RP sfinansowanych zostało kilkanaście projektów o tej tematyce na łączną kwotę **2 170 941 zł.**

Ponadto - na podstawie rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 17 października 2007 r. w sprawie kryteriów i trybu przyznawania oraz rozliczania środków finansowych na działalność statutową, dofinansowano jednostki naukowe prowadzące badania morskie na łączną kwotę **89 503 100 zł.**

W zakresie inwestycji służących potrzebom badań naukowych lub prac rozwojowych z zakresu polityki morskiej RP, w 2008 r. została sfinansowana Adaptacja hali B Laboratorium Spawania Konstrukcji Wielkogabarytowych w Politechnice Szczecińskiej, na kwotę **1 492 000 zł.**

Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego w 2008 r. dofinansowało, także ze środków działalności wspomagającej badania, cztery zadania własne realizowane przez Ministra Infrastruktury z zakresu *polityki morskiej*, na łączną kwotę **102.500 zł.** Były to:

- 1) ekspertyza – „Metodologia szacowania wartości dodanej wytwarzanej we wszystkich sektorach gospodarki morskiej” – **30.000 zł;**
- 2) konferencja – „Międzynarodowe Forum Statystyki Morskiej Gdańsk 2008” – **7.500 zł;**
- 3) ekspertyza – „Analiza aktualnego stanu obowiązujących wymogów w zakresie projektowania i wykonywania morskich budowli hydrotechnicznych, określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, oraz weryfikacja zapisów z uwzględnieniem aktualnych standardów UE” – **25.000 zł;**
- 4) ekspertyza – „Ocena naukowa założeń polityki morskiej Unii Europejskiej w kontekście Zielonej Księgi Komisji Europejskiej – kierunek przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej: europejska wizja oceanów i mórz” – **40.000 zł.**

Zaangażowanie środowiska akademickiego w realizację badań z zakresu polityki morskiej i badań morza

Jednocześnie należy podkreślić duże zaangażowanie środowiska akademickiego, w szczególności uczelni z regionu Morza Bałtyckiego, a także jednostek badawczo – rozwojowych w realizację badań z zakresu polityki morskiej i badań morza.

W szczególności należy wskazać na zakres badań prowadzonych w poniżej wskazanych uczelniach i jednostkach:

1) Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii, Instytut Oceanografii

Prowadzi badania w zakresie fizyki, chemii i biologii morza, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska morskiego w tym ochrony przed zanieczyszczeniami chemicznymi oraz biologicznymi ich skutkami, efektami eutrofizacji środowiska w tym problemami związanymi z zakwitami sinic toksycznych (badania prowadzone w Centrum

Sinic Toksycznych), ochroną i odbudową populacji ssaków morskich (fok i morświnów – Stacja Morska w Helu). Szczególny nacisk położony jest na badanie strefy przybrzeżnej Bałtyku, w tym badanie geodynamiki plaży i klifów, monitoring hydrofizyczny wód morskich w obrębie Zatoki Gdańskiej, wykorzystanie metod geograficznego Systemu Informacji (GIS) do analizy stanu środowiska morskiego wraz ze strefą brzegową. Badania te mają bezpośrednie przełożenie na kształtowanie polityki morskiej, szczególnie w aspekcie wykorzystania zasobów morza, turystyki w regionie nadmorskim oraz ochronie środowiska.

2) Instytut Oceanologii PAN w Sopocie

Misją Instytutu jest prowadzenie badań podstawowych środowiska morskiego oraz pogłębianie wiedzy na temat zjawisk i procesów w nim zachodzących. Tematyka badawcza dotyczy w szczególności roli oceanu w kształtowaniu klimatu i skutków zmian klimatu w morzach europejskich, zmienności naturalnej i antropogenicznej środowiska Morza Bałtyckiego, współczesnych zmian ekosystemów u brzegów mórz szelfowych oraz genetycznych i fizjologicznych mechanizmów funkcjonowania organizmów morskich, w tym zastosowania osiągnięć biotechnologii morskiej.

3) Uniwersytet Szczeciński, Wydział Nauk o Ziemi, Instytut Nauk o Morzu

Prowadzi badania geomorfologiczne i geologiczne dna i brzegów Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej oraz prace badawcze nad takimi zagadnieniami związanymi z polityką morską jak: geochemia wybranych elementów ekosystemu ujścia Odry, badania krajobrazu strefy brzegowej, transport i selekcja zanieczyszczeń atmosferycznych nad Bałtykiem, stan i struktura gospodarki morskiej regionu szczecińskiego, społeczne uwarunkowania rozwoju lokalnych i regionalnych systemów osadniczych, antropogeniczne determinanty i waloryzacja środowiska dla potrzeb turystyki.

4) Morski Instytut Rybacki w Gdyni

Prowadzi kompleksowe badania w zakresie rybołówstwa morskiego, skierowane głównie na optymalizację wykorzystania zasobów morza w celu pozyskiwania ryb jako źródła żywności oraz innych produktów przemysłowych, w tym składników pasz zwierzęcych. Instytut zaangażowany jest w wiele długoterminowych programów krajowych i międzynarodowych w wyżej wymienionej tematyce, jak również w tematyce ochrony zasobów morskich.

5) Instytut Morski w Gdańsku

Kompetencje Instytutu dotyczą głównie gospodarki morskiej. Prace tej jednostki związane są w szczególności z zagadnieniami dotyczącymi gospodarki transportowej, ekonomiki i prawa morskiego, modernizacji i eksploatacji portów, gospodarki wodnej i inżynierii morskiej, zagospodarowania regionu nadmorskiego, nowych technologii i gospodarki elektronicznej.

6) Akademia Morska w Gdyni

Prace naukowe tej jednostki są skoncentrowane na badaniach, których wyniki mogą być wykorzystywane w praktyce dla zwiększania bezpieczeństwa żeglugi i efektywności przedsiębiorstw regionu pomorskiego.

7) Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

Badania tej jednostki dotyczą głównie nowych technologii uzbrojenia morskiego, technologii napędów morskich, telemonitoringu środowiska morskiego, prac podwodnych na dużych głębokościach, bezpieczeństwa transportu wodnego oraz ochrony środowiska morskiego.

IV. Finansowanie zadań polityki morskiej RP

1. Budżet Państwa

Wydatki budżetu Państwa w części 21 „gospodarka morska” w 2008 r. zaplanowano na poziomie **586 900 000 zł** i wykonano w wysokości **471 100 000 zł** oraz do środków niewygasających przesunięto 35 600 000 zł.

Kontynuowana była realizacja zadań wynikających z programów wieloletnich:

– Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu

Przedmiotowa inwestycja dotyczy stworzenia warunków do funkcjonowania planowanego terminala LNG w Świnoujściu i w związku z tym ma ścisły związek z zapewnieniem bezpieczeństwa energetycznego państwa. W 2008 r. rozpoczęte zostały prace związane z realizacją budowy falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Wykonane zostały badania geologiczne podłoża gruntowego w obszarze planowanego portu zewnętrznego w Świnoujściu. W chwili obecnej trwają prace związane z przygotowaniem dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla inwestycji.

– Program ochrony brzegów morskich

Celem programu jest zintensyfikowanie ochrony brzegu morskiego z uwagi na nasilający się proces niszczenia brzegów morskich przez morze oraz postępującą degradacją klifów i plaż na wielu odcinkach polskiego wybrzeża. Podejmowane inwestycje wynikają przede wszystkim z potrzeb mieszkańców gmin nadmorskich i przedstawianych w tym zakresie wniosków nadmorskich władz samorządowych.

– Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego na lata 2007 – 2009

W 2008 roku trwała realizacja programu, który ma za zadanie zwiększyć potencjał służb odpowiedzialnych za ratowanie życia na morzu i zwalczanie zanieczyszczeń ze statków. W lutym 2008 r. została oddana do użytku stacja ratownictwa morskiego w Darłowie. Ponadto w ramach programu realizowane są następujące inwestycje: budowa bazy zwalczania zanieczyszczeń w Świnoujściu, budowa baz ratownictwa morskiego w Sztutowie i w Ustce, budowa statków ratowniczych I kategorii.

2. Fundusze europejskie

Największe zadania z zakresu gospodarki morskiej realizowane w ramach **Sektorowego programu Operacyjnego – Transport na lata 2004-2006 (SPOT)** to:

- *Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap* (nr SPOT/1.2.3/6/04)

Całkowity koszt projektu: 233 784 754 PLN

- *Budowa Infrastruktury Portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie* (nr SPOT 1.2.2/3/04).

Całkowity koszt projektu: 86 859 120,00 PLN,

- *Rozbudowa Ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni – Etap II* (nr SPOT/1.2.3/7/04)

Całkowity koszt projektu: 71 599 881 PLN,

- *Infrastruktura dostępu do rejonu Nadbrzeża Przemysłowego* (nr SPOT/1.2.2/17/04)

Całkowity koszt projektu: 34 111 194 PLN,

- *Rozbudowa Infrastruktury nadbrzeżnej i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte* (nr SPOT/1.2.2/19/04)
Całkowity koszt projektu: 63 935 741 PLN,
- *Budowa Infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie w Szczecinie* (nr SPOT/1.2.2/4/04)
Całkowity koszt projektu: 32 568 807,95 PLN,
- *Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk* (nr SPOT/1.2.2/18/04)
Całkowity koszt projektu: 54 534 745,81 PLN,
- *Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego* (nr SPOT/1.2.1/20/04)
Całkowity koszt projektu: 29 748 111,92 PLN,
- *Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego* (nr SPOT/1.2.1/110/04)
Całkowity koszt projektu: 147 059 119,01 PLN.

W 2008 roku rozpoczęła się realizacja zadań objętych **Programem Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” na lata 2007-2013 (POIiŚ)**.

Na realizację Działania 7.2. „Rozwój transportu morskiego” przeznaczona jest kwota ok. 714 mln EUR. Najważniejsze zadania ujęte są w „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”.

Na liście projektów indywidualnych znajdują się m.in.:

- Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin,
- Modernizacja Kanału Portowego w porcie Gdynia,
- Poprawa dostępu kolejowego do portu Gdańsk,
- Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku,
- Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu,
- Rozbudowa infrastruktury portowej w porcie Szczecin,
- Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecin i Świnoujście,
- Poprawa dostępu do portu Kołobrzeg,
- Przebudowa portu morskiego w Darłowie,
- Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w porcie Gdynia.

3. Inne

W 2008 roku zakończyła się realizacja projektów morskich finansowanych z pożyczki **Banku Światowego**. Były to:

- Rozbudowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim,
- Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim,
- Modernizacja drogi wodnej Świnoujście – Szczecin.

V. Skład osobowy Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej RP:

1. Przewodniczący - Pan Cezary Grabarczyk, Minister Infrastruktury
2. Wiceprzewodnicząca - Pani Anna Wypych-Namietko, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
3. Członkowie:
Pani Grażyna Bernatowicz - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych
Pan Jan Bury - Sekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa
Pan Jerzy Duszyński - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Nauki i Szkolnictwa Wyższego
Pan ppłk Leszek Elas - Komendant Główny Straży Granicznej
Pani Grażyna Henclewska - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Pan Andrzej Jagusiewicz - Główny Inspektor Ochrony Środowiska
Pan Zenon Kosiniak-Kamysz - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej
Pan Radosław Mleczek - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej
Pan Kazimierz Plocke - Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Pan Dominik Radziwiłł - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Pan Piotr Serafin - Podsekretarz Stanu w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej
Pani Katarzyna Sobierajska - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki
Pan Adam Zdziebło – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego
4. Sekretarz – Pani Dorota Lost-Siemieńska, Dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury.

VI. WNIOSKI

1. W państwach członkowskich UE powszechnie przyjęte zostało odejście od sektorowego postrzegania spraw morskich, czego wyrazem jest powstanie koncepcji europejskiej zintegrowanej polityki morskiej. Nowa zintegrowana polityka morska została zaprojektowana tak, by wspierała wspólne europejskie wykorzystanie potencjału płynącego z morza oraz by stwarzała warunki dla wzrostu gospodarczego, wzrostu zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju państw członkowskich, połączonego ze skuteczną ochroną środowiska morskiego.

Rada Europejska wezwała państwa członkowskie do uruchomienia i rozwinięcia mechanizmów koordynacji, tworzenia i realizacji krajowych zintegrowanych polityk morskich, a Komisję Europejską zobowiązała do przedstawienia w 2009 r. raportu o stanie przygotowania i realizacji zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej.
2. Zmiana w polityce morskiej Unii Europejskiej także w Polsce spowodowała odejście od dotychczasowego wąskiego, sektorowego ujęcia spraw morskich państwa oraz przeniesienie jej kształtowania i realizacji na poziom ponadresortowy. W związku z powyższym Prezes Rady Ministrów zarządzeniem z dnia 17 września 2008 r. powołał międzyresortowy zespół, który podejmuje działania w celu skoordynowania polityki morskiej RP.

Głównym zadaniem Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej RP jest przygotowanie projektu polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w powiązaniu ze zintegrowaną polityką morską Unii Europejskiej, a także monitorowanie przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, przygotowywanie rocznych raportów i innych dokumentów na potrzeby Rady Ministrów oraz instytucji Unii Europejskiej.

3. Zespół Międzyresortowy do spraw Polityki Morskiej RP wypracował *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej*, które stanowią podstawę do opracowania Polityki morskiej RP oraz tworzą faktyczne podstawy budowy nowego, zintegrowanego podejścia do problematyki morskiej.
Dokument *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej* zostanie w II kwartale 2009 r. przesłany do rozpatrzenia przez Radę Ministrów.
4. Ponadto Zespół Międzyresortowy opracował niniejszy *Raport* przedstawiający działania w zakresie polityki morskiej podjęte w 2008 r. przez poszczególne resorty. Ponieważ od 17 września 2008 r. zmienił się sposób kształtowania polityki morskiej z resortowego na międzysektorowy, konieczne jest prezentowanie działań w kolejnych raportach przygotowywanych przez Zespół w układzie tematycznym.