

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

Akceptuję:

**Raport
z przebiegu realizacji polityki morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej
w 2009 roku**

Warszawa, marzec 2010 roku

Wstęp

Rok 2009 to drugi rok realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE, której cele, kierunki i instrumenty zostały określone w Komunikacie Komisji *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej* - COM 2007(575). W październiku 2009 r. w dokumencie pozalegisłacyjnym pt.: *Sprawozdanie z postępu prac w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej UE – KOM (2009) 540*, Komisja Europejska po raz pierwszy dokonała podsumowania wdrażania zasad zintegrowanej polityki morskiej UE oraz oceniła postęp, jaki dokonał się w państwach członkowskich UE w tym zakresie na przestrzeni ostatnich dwóch lat, czyli od początku stworzenia tej polityki. Komisja Europejska wysoko oceniła zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej oraz jej wysiłek włożony w realizację wytycznych zintegrowanej polityki morskiej UE na gruncie krajowym, co znalazło odzwierciedlenie w *Sprawozdaniu*, w którym przywołano nowy międzyresortowy sposób zarządzania sprawami morskimi w Rzeczypospolitej Polskiej. Komisja Europejska potwierdziła tym samym, że Rzeczpospolita Polska znalazła się w czołówce państw członkowskich UE, realizujących zintegrowaną politykę morską UE.

Niniejszy raport jest dokumentem rządowym przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP, przedstawiającym działania podjęte w 2009 r. przez Rzeczpospolitą Polską na rzecz wdrażania zintegrowanej polityki morskiej UE oraz wypracowania narodowej polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Raport został przygotowany zgodnie z § 2 ust. 2 *zarządzenia Nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej* (M. P. Nr 70, poz. 635 oraz z 2009 r. Nr 34, poz. 503).

W związku ze zmianą postrzegania spraw morskich w Rzeczypospolitej Polskiej oraz przeniesieniem kształtowania polityki morskiej na poziom międzyresortowy, **Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2009 roku** został przygotowany w oparciu o kierunki priorytetowe polskiej polityki morskiej, zawarte w dokumencie *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*. Ujęcie tematyczne działań resortów w zakresie polityki morskiej umożliwia całościowe spojrzenie na przebieg wszystkich podejmowanych działań z obszaru zintegrowanej polityki morskiej, jakie miały miejsce w Rzeczypospolitej Polskiej w 2009 r.

I. Podstawy polityki morskiej RP

Rada Europejska w dniu 14 grudnia 2007 r. na posiedzeniu w Lizbonie wezwała państwa członkowskie UE do uruchomienia i rozwinięcia mechanizmów koordynacji tworzenia i realizacji krajowych zintegrowanych polityk morskich.

Nowa zintegrowana polityka morska została zaprojektowana tak, by wspierała wspólne europejskie wykorzystanie potencjału płynącego z dostępu do morza oraz by stwarzała warunki dla wzrostu gospodarczego, wzrostu zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju państw członkowskich UE, połączonego ze skuteczną ochroną środowiska morskiego.

Rada Europejska wezwała również kolejne Prezydencje UE do kontynuowania prac nad wdrażaniem zintegrowanej polityki morskiej Wspólnoty. Komisja Europejska została zobowiązana do przedłożenia Radzie w końcu 2009 r. raportu z wyników realizacji zintegrowanej polityki morskiej w latach 2008-2009.

Komisja Europejska w dniu 15 października 2009 r. przedstawiła *Sprawozdanie z postępu prac w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej UE – KOM (2009) 540*, w którym podsumowała dotychczasowe działania zrealizowane w ramach zintegrowanej polityki morskiej oraz wyznaczyła strategiczne kierunki, w których powinna ta polityka zmierzać w przyszłości w celu najbardziej efektywnego wykorzystania potencjału gospodarczo-społecznego obszarów morskich i wybrzeży Europy.

Rząd RP brał aktywny udział w pracach nad Konkluzjami Rady do spraw Ogólnych i Stosunków Zewnętrznych, która obradowała w dniach 16-17 listopada 2009 r. W Konkluzjach Rady dotyczących zintegrowanej polityki morskiej UE oraz integracji systemów nadzoru morskiego odnotowano postępy w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej, jakie dokonały się w państwach członkowskich UE w ostatnich dwóch latach.

Rada jednoznacznie potwierdziła konieczność kontynuowania prac nad pełnym wdrożeniem zasad zintegrowanej polityki morskiej UE w państwach członkowskich UE oraz wezwała Komisję Europejską do zachowania dynamiki nadanej zintegrowanej polityce morskiej. Wskazała jednocześnie na potrzebę rozszerzenia potencjału gospodarczego wszystkich gałęzi gospodarki morskiej, poprawy skuteczności działań morskich na szczeblu rządowym oraz tworzenie synergii przez jednoczesne dążenie do wzrostu gospodarczego, stabilności środowiska oraz zapewnienia głębokiego wymiaru społecznej działalności morskiej.

Rada wymienia ponadto szereg możliwych dróg realizacji zintegrowanej polityki morskiej w przyszłości. Wśród nich znalazło się opracowanie strategii na rzecz wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju, rozwijanie inicjatyw w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich, przedstawianie propozycji rozwiązań dotyczących zarządzania badaniami morskimi w celu nadania większego znaczenia wiedzy naukowej w procesie podejmowania decyzji oraz dalsze działania na rzecz zintegrowanego nadzoru morskiego.

Jednym z najważniejszych zadań zintegrowanej polityki morskiej UE jest stworzenie systemu zarządzania morskiego. W Rzeczypospolitej Polskiej wdrożono nowy mechanizm koordynacji polityk sektorowych, polegający na przeniesieniu kształtowania polskiej polityki morskiej z poziomu poszczególnych resortów na poziom międzyresortowy. Na wniosek Ministra Infrastruktury Prezes Rady Ministrów powołał zarządzeniem Nr 103 z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M. P. Nr 70, poz. 635 oraz z 2009 r. Nr 34, poz. 503), zwanego dalej „zarządzeniem w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej”, Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP, którego głównym zadaniem jest koordynowanie i monitorowanie przebiegu realizacji polskiej zintegrowanej polityki morskiej.

Faktyczną działalność Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP rozpoczął w 2009 r., w ciągu którego odbył 8 posiedzeń. W 2009 r. Zespół wypracował dokument *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, który stanowi podstawę do przygotowania dokumentu strategicznego dla polskiej polityki morskiej *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*.

Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP w 2009 r. udzielił poparcia idei zorganizowania w Rzeczypospolitej Polskiej głównych obchodów **Europejskiego Dnia Morza (EDM) w 2011 r.**, biorąc pod uwagę fakt prestiżowego znaczenia tego nowego unijnego święta na forum UE oraz możliwość promocji Rzeczypospolitej Polskiej i regionu Morza Bałtyckiego jako atrakcyjnego miejsca rozwijania działalności gospodarczej oraz inwestowania kapitału. To również okazja do uwypuklenia problemów i wyzwań, jakie stoją przed Rzeczpospolitą Polską w drodze do zwiększenia konkurencyjności i lepszego zarządzania zasobami morskimi. Obchody EDM 2011 w Rzeczypospolitej Polskiej będą miały wpływ na kształtowanie w środowiskach morskich Europy pozytywnego wizerunku naszego kraju na kilka tygodni przed objęciem z dniem 1 lipca 2011 r. przewodnictwa Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej.

Rzeczpospolita Polska od połowy 2009 r. podejmowała starania na rzecz uzyskania roli gospodarza głównych europejskich obchodów Europejskiego Dnia Morza 2011, które zakończyły się sukcesem – główne obchody EDM 2011 będą miały miejsce w Gdańsku – historycznym mieście, które posiada ogromne walory turystyczne oraz odpowiednią infrastrukturę umożliwiającą zorganizowanie tej ważnej imprezy.

Konferencja zainteresowanych stron z okazji Europejskiego Dnia Morza stanowi coroczne wydarzenie, podczas którego dochodzi do bardzo owocnej wymiany poglądów. W 2009 r. główne obchody EDM odbyły się w dniach 19-21 maja w Rzymie i wzięli w nich udział przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, 20 maja 2009 r. w Kołobrzegu odbyła się Krajowa Konferencja Morska w ramach Europejskiego Dnia Morza, która spotkała się z dużym zainteresowaniem i oddźwiękiem w środowiskach morskich oraz w ośrodkach naukowo-badawczych związanych z morzem.

W dniach 12-14 czerwca 2009 r. w Szczecinie odbyły się coroczne **Centralne Obchody Dni Morza**, których współorganizatorem było Ministerstwo Infrastruktury. W uroczystościach wzięli udział reprezentanci administracji rządowej, Marynarki Wojennej, przedstawiciele przedsiębiorstw sektora gospodarki morskiej, władze samorządowe regionów nadmorskich oraz szkolnictwa morskiego. W przemówieniach programowych przedstawione zostały pozytywne efekty dla sektora polskiej gospodarki morskiej, wynikające z realizacji projektów infrastrukturalnych.

Dnia 19 maja 2009 r. w Rzymie oraz dnia 1 października 2009 r. w Sztokholmie odbyły się posiedzenia Grupy Punktów Kontaktowych Wysokiego Szczebla Państw Członkowskich do spraw zintegrowanej polityki morskiej UE, która ukonstytuowała się w dniu 20 kwietnia 2008 r. W pracach wzięł udział przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej, delegowany przez KERM.

Ponadto, w 2009 r. przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej 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 transportu morskiego, ochrony środowiska, rybołówstwa, 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).

Odbyły się m.in. następujące spotkania i konferencje z zakresu polityki morskiej na szczeblu europejskim i międzynarodowym z udziałem przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej:

- Spotkanie z koordynatorem Europejskiego Projektu Priorytetowego nr 21 na sieci TEN-T – „Autostrady morskie” Luisem Francisco Valente de Oliveirą – Warszawa, dnia 25 maja 2009 r.,
- Spotkanie z Sekretarzem Generalnym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) p. Efthimiossem E. Mitropoulossem – Warszawa, dnia 7 lipca 2009 r.,
- Spotkanie z Dyrektorem Generalnym Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej do spraw Morskich (DG MARE) p. Fokionem Fotiadisem – Warszawa, dnia 22 września 2009 r.,
- Podpisanie Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów w całości lub częściowo drogą morską (tzw. Regul Rotterdamskich) – Rotterdam, dnia 23 września 2009 r.,
- 11 Szczyt Bałtyckiego Forum Gospodarczego (Baltic Development Forum Summit) – Sztokholm, w dniach 5-6 października 2009 r.,

- Posiedzenie Okrągłego Stołu Ministerialnego (Ministerial Round Table on Oceans), poświęcone problematyce zrównoważonego zarządzania oceanami. Spotkanie odbyło się w ramach XXXV Konferencji Generalnej UNESCO – Paryż, w dniach 12-13 października 2009 r.,
- Spotkanie z przedstawicielami Rządu Szwecji w sprawie zagadnień związanych z rozwojem żeglugi w obszarze Morza Bałtyckiego - Ystad, dnia 27 listopada 2009 r.

W dniu 24 listopada 2009 r. odbyło się inauguracyjne, rozpoczynające trzyletni mandat działania posiedzenie **Grupy Ekspertkiej Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej** (Council of the Baltic Sea States Expert Group on Maritime Policy - CBSS EGMP). Wśród dokumentów, które miały wpływ na decyzję o powołaniu grupy wymienić należy: deklarację corocznej konferencji BSSC z 2006 r., w której jest mowa o uczynieniu z regionu Morza Bałtyckiego regionu wzorcowego oraz przyjęty w 2007 r. w Krakowie „HELCOM Baltic Sea Action Plan”, który jak zaznaczono, powinien odgrywać istotną rolę w prowadzeniu zintegrowanej polityki morskiej CBSS.

Zadaniem tego powołanego z inicjatywy Republiki Federalnej Niemiec ciała jest zapewnienie lepszej współpracy państw regionu Morza Bałtyckiego we wszystkich dziedzinach wchodzących w skład szeroko rozumianej polityki morskiej. W pracach grupy współdziałają państwa członkowskie UE, przedstawiciele Komisji Europejskiej, a także Rosja i Norwegia, co zapewnia realną możliwość procedowania spraw w odniesieniu do regionu Morza Bałtyckiego jako całości. Ważne miejsce w pracach Grupy przewidziane zostało również dla partnerów społecznych.

W 2009 r. kontynuowane były na szczeblu europejskim prace nad **Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego**. W dniu 10 czerwca 2009 r. opublikowany został Komunikat UE dotyczący *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego – COM (2009) 248* wraz z dołączonym do niego Planem Działań. Stanowisko Rządu RP w sprawie tego dokumentu zostało przyjęte w dniu 24 lipca 2009 r. Ostatecznie Strategia została przyjęta przez Radę na jej posiedzeniu w dniach 29-30 października 2009 r.

Zgodnie z konkluzjami Rady „*Strategia określa zintegrowane ramy umożliwiające odpowiedź na wspólne wyzwania, m.in. pilne wyzwania ekologiczne związane z Morzem Bałtyckim, co przyczyni się do osiągnięcia dobrobytu gospodarczego tego regionu oraz jego spójności społecznej i terytorialnej, jak również do konkurencyjności UE*”.

Rzeczpospolita Polska będzie pełniła funkcję koordynatora obszaru priorytetowego nr 1 pt.: *Redukcja zrzutów substancji biogenych do morza do akceptowalnego poziomu* (wspólnie z Finlandią) oraz nr 7 pt.: *Pełne wykorzystanie potencjału regionu w zakresie badań oraz innowacyjności* (wspólnie ze Szwecją). Ponadto, Rzeczpospolita Polska pełni funkcję lidera w odniesieniu do projektów flagowych - *Ocena potrzeb w zakresie usuwania zanieczyszczonych wraków oraz broni chemicznej* oraz *Stworzenie sieci centrów doskonalenia i kształcenia morskiego*.

W związku z zaangażowaniem Rzeczypospolitej Polskiej w działanie związane z realizowaniem *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego*, Rzeczpospolita Polska zmierza do bardziej aktywnego włączenia się w prace badawcze w obszarze 7PR, jak również będzie ubiegać się o powoływanie w kraju Europejskich Centrów Doskonałości, które mogą być finansowane w ramach 7PR.

II. Działania legislacyjne Rządu RP w zakresie polityki morskiej

1. Ustawy i rozporządzenia

1.1. Projekt ustawy o pracy na morskich statkach handlowych

Prace nad nowym projektem ustawy trwają od 2002 r. Przedłużający się proces dopracowywania treści zapisów satysfakcjonujący Stronę Pracodawców, Stronę Pracowników oraz Stronę Rządową wynika ze specyfiki zagadnienia, jakim jest praca marynarzy.

Od sierpnia 2009 r. projekt ustawy był opracowywany przez Stronę Rządową (Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej, Ministerstwem Zdrowia, Ministerstwem Finansów, Narodowym Funduszem Zdrowia, Zakładem Ubezpieczeń Społecznych) w ramach uzgodnień roboczych. Celem spotkań było omówienie zapisów w odniesieniu do kwestii związanych z opodatkowaniem marynarzy, kwestii ubezpieczeń społecznych oraz ubezpieczenia zdrowotnego. Po przyjęciu projektu ustawy przez Kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury w listopadzie 2009 r. został on przekazany do konsultacji społecznych. W toku prac legislacyjnych uległa zmianie nazwa ustawy o pracy na morskich statkach handlowych i do uzgodnień międzyresortowych został przekazany projekt pod nazwą „ustawa o pracy na morzu”. Przewiduje się przekazanie projektu ustawy pod obrady Rady Ministrów w czerwcu 2010 r. Projekt ustawy przede wszystkim implementuje postanowienia Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy, którą Rzeczpospolita Polska stosownie do decyzji Rady 2007/431/WE z dnia 7 czerwca 2007 r. upoważniającej państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. (Dz. Urz. UE L 161 z 22.6.2007, str. 63), powinna ratyfikować do dnia 31 grudnia 2010 r. Wskazane jest również, by projekt zawierał postanowienia stwarzające warunki do uprawiania żeglugi pod polską banderą. W tym celu niezbędne jest osiągnięcie szerokiego międzyresortowego porozumienia.

1.2. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o zmianie ustawy - Kodeks morski (Dz. U. Nr 95, poz. 789)

Projekt ustawy o zmianie ustawy - Kodeks morski przyjęty został przez Radę Ministrów w dniu 25 listopada 2008 r. Zmiana ustawy polega na dodaniu, w dziale III – „Zanieczyszczenia ze statków”, rozdziału 1a - „Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi”. Zmiana ta wynika z ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23

marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939), tzw. Konwencja bunkrowa, która weszła w życie w dniu 21 listopada 2008 r. Nowelizacja zawiera także zmiany przepisów implementujących Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Dz. U. Nr 122, poz. 1012)

Rozporządzenie wydane na podstawie art. 271g ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689), zwanej dalej „ustawą – Kodeks morski”, określa warunki i tryb wydawania certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, jak również wzór takiego certyfikatu.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku (Dz. U. Nr 122, poz. 1013)

Rozporządzenie wydane na podstawie art. 277 ustawy - Kodeks morski, określa warunki i tryb wydawania certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku, jak również wzór takiego certyfikatu.

1.3. Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o izbach morskich (Dz. U. Nr 192, poz. 1178)

Z dniem 1 stycznia 2009 r. weszła w życie ustawa z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o izbach morskich (Dz. U. Nr 192, poz. 1178), zwana dalej „ustawą o zmianie ustawy o izbach morskich”. Istotą wprowadzonych zmian jest wyraźne oddzielenie funkcji dochodzeniowej od funkcji orzeczniczej izb morskich poprzez wprowadzenie instytucji sędziego delegowanego do orzekania w izbach morskich. Ponadto, ustawa o zmianie ustawy o izbach morskich powiększa krąg zainteresowanych w sprawie wypadku morskiego, a także wprowadza nieograniczone prawo do odwołań od wszystkich orzeczeń Odwoławczej Izby Morskiej do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku.

1.4. Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 63, poz. 518)

Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 63, poz. 518), zwana dalej „ustawą o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”, weszła w życie w dniu 8 maja 2009 r. Proponowana zmiana ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki związana była z koniecznością transpozycji dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz. U. UE L 255 z

30.9.2005 r., str. 11, z późn. zm.) oraz dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/WE (Dz. U. WE L 208 z 5.8.2002 r., str. 10, z późn. zm.).

1.5. Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 63, poz. 519)

Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 63, poz. 519) dostosowała prawo polskie do prawa Unii Europejskiej w zakresie przepisów dotyczących monitorowania i informacji o ruchu statków oraz o zakresie funkcjonowania inspekcji państwa portu, z uwagi na postępowanie Komisji Europejskiej w sprawie nieprawidłowego wdrożenia przez Rzeczpospolitą Polską dyrektywy 2002/59/WE oraz dyrektywy 95/21/WE. Wymieniona zmiana ustawy była związana bezpośrednio z niezgodnościami we wdrożeniu przedmiotowych dyrektyw zidentyfikowanymi podczas audytów Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego.

1.6. Projekt ustawy o rybołówstwie

W Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi przygotowany został projekt nowej ustawy o rybołówstwie, który w dniu 29 grudnia 2009 r. przyjęła Rada Ministrów, a w dniu 22 stycznia 2010 r. projekt ustawy przekazano Sejmowi RP. Projekt ustawy powstał w związku ze znaczną zmianą przepisów dotyczących wykonywania rybołówstwa morskiego obowiązujących państwa członkowskie UE (w randze rozporządzeń Rady WE lub KE) oraz koniecznością dostosowania mechanizmów prawnych regulujących funkcjonowanie tego sektora w związku z procesem jego restrukturyzacji.

W projekcie ustawy zaproponowano wiele istotnych zmian w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów odnoszących się między innymi do:

- regulacji zarządzania zdolnością połowową polskiej floty rybackiej,
- upoważnienia ministra właściwego do spraw rybołówstwa do wprowadzania czasowego zamknięcia połowów określonych gatunków organizmów wodnych na określonym obszarze w ściśle określonych przypadkach, takich jak wyczerpanie kwoty połowowej lub skażenie środowiska naturalnego,
- uproszczenia procedur wydawania zezwoleń na połowy w celach sportowo-rekreacyjnych, mając na względzie propagowanie wędkarstwa morskiego jako formy aktywnego wypoczynku i sprzyjanie wzrostowi przychodów armatorów rybackich, szczególnie w okresach postoju związanego z ograniczeniami w wykonywaniu rybołówstwa,
- doprecyzowania regulacji dotyczących przeprowadzania działań kontrolnych przez upoważnionych inspektorów Komisji Europejskiej, wprowadzenia katalogu naruszeń przepisów ustawy o rybołówstwie, przepisów wydanych na jej podstawie oraz przepisów Wspólnej Polityki Rybackiej UE, które mogą skutkować sankcjami w postaci kar pieniężnych.

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczące ustalania granic portów morskich

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Nowym Warpnie od strony lądu (Dz. U. z 2009 r. Nr 5, poz. 20).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Trzebieży od strony lądu (Dz. U. Nr 105, poz. 871).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Policach od strony lądu (Dz. U. Nr 164, poz. 1309).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalania granic portów morskich w Szczecinie i Policach od strony lądu (Dz. U. Nr 164, poz. 1310).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Łebie od strony lądu (Dz. U. Nr 222, poz. 1764).

2. Konwencje międzynarodowe

2.1. Uchwała Rady Ministrów nr 161/2009 RM w sprawie udzielenia zgody na podpisanie Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską

Na mocy przedmiotowej uchwały, w dniu 23 września 2009 r. Pani Anna Wypych-Namiołko – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury podpisała Konwencję Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów w całości lub częściowo drogą morską (tzw. Reguły Rotterdamskie). Uroczysta ceremonia podpisania Konwencji odbyła się w Rotterdamie, a swój podpis, oprócz przedstawiciela Rzeczypospolitej Polskiej, złożyli między innymi przedstawiciele Danii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Norwegii, Szwajcarii i USA.

Podpisany dokument wprowadza nowe zasady przewozu towarów drogą morską, które uregulowane są obecnie w większości krajów przepisami opartymi na Konwencji brukselskiej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 1924 r. (tzw. Reguły Haskie), uzupełnionej protokołem z 1968 r. zwanym Regułami Visby oraz protokołem z 1979 r. Nowe regulacje uwzględniają postęp technologii przewozów, jaki miał miejsce od czasu opracowania Reguł Haskich, fakt powszechnej konteneryzacji, rozwój transportu multimodalnego oraz instrumentów handlu elektronicznego w skali międzynarodowej.

Konwencja została opracowana przy aktywnym udziale delegacji polskiej, w ramach UNCITRAL (Komisja NZ do spraw Międzynarodowego Prawa Handlowego), a następnie przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 11 grudnia 2008 r.

2.2. Konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska złomowaniu statków

W dniach 11-15 maja 2009 r. Pani Anna Wypych-Namietko – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury wzięła udział w Konferencji dyplomatycznej w Hong-Kongu, podczas której przyjęto Konwencję o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska złomowaniu statków.

Konwencja reguluje sprawy związane z projektowaniem, konstrukcją, eksploatacją i przygotowywaniem statków w celu ułatwienia ich późniejszego bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu. Regulacje odnoszą się m.in. do kwestii przygotowania statku do recyklingu, listy materiałów niebezpiecznych użytych na statku, ustanawiania przepisów dla stoczni złomowych oraz mechanizmów, takich jak przeglądy, świadectwa dla statków, wymóg raportowania.

Do chwili obecnej Konwencja nie weszła w życie, ponieważ nie został spełniony warunek jej przyjęcia/ratyfikacji przez co najmniej 15 państw, reprezentujących co najmniej 40% tonażu światowego. Konwencja wejdzie w życie po upływie 24 miesięcy od momentu spełnienia ww. warunku.

2.3. Wniosek o ratyfikację za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r.

Wniosek ten znajduje się obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych. Protokół z 1996 r. wprowadza podwyższone, w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, limity odpowiedzialności za roszczenia morskie, co podyktowane jest spadkiem wartości SDR (Special Drawing Rights - Specjalne Prawo Ciągnięcia, którego wartość określana jest przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w stosunku do najważniejszych światowych walut) od czasu podpisania Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności oraz chęcią zwiększenia bezpieczeństwa na morzu.

Ogrom szkód, znacznie przewyższających limity określone w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, jakie mogą powodować zdarzenia z udziałem statków morskich pokazują wypadki statków „Exxon Valdez”, „Torrey Canyon”, „Erika”, czy też „Prestige”, które spowodowały trudne do oszacowania straty dla gospodarki i środowiska naturalnego w dotkniętych nimi rejonach nadmorskich.

Obowiązek stosowania postanowień Protokołu z 1996 r., od dnia 1 stycznia 2012 r., przewiduje dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128). Ponadto, w dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie UE przyjęły oświadczenie, w którym jednomyślnie potwierdziły wagę stosowania Protokołu z 1996 r. w całej UE.

3. Umowy międzynarodowe bilateralne

1. **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym.** Umowa została podpisana w Sopocie dnia 1 września 2009 r., a została zatwierdzona przez Radę Ministrów w dniu 19 października 2009 r. Umowa weszła w życie z dniem 28 listopada 2009 r.
2. W związku z zaproponowanymi w wyniku uzgodnień międzyresortowych zmianami do parafowanej w 2008 r. **Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu o transporcie morskim**, Strona polska powiadomiła Stronę irańską o zaproponowanych zmianach w Umowie. Strony wymieniły noty dyplomatyczne w tej sprawie w dniu 22 grudnia 2009 r. Obecnie Strona polska oczekuje na odpowiedź Strony irańskiej. Po uzgodnieniu zapisów tekstu Umowy następnym etapem będzie podpisanie Umowy.
3. W 2009 r. odbyły się uzgodnienia międzyresortowe projektu **Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o transporcie morskim**. Kolejnym etapem będzie skierowanie wniosku o wyrażenie zgody na rozpoczęcie negocjacji Umowy w 2010 r., zgodnie z ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443 oraz z 2002 r. Nr 216 poz. 1824).
4. **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o transporcie morskim.** Negocjacje ww. umowy odbyły się w dniach 18-19 marca 2008 r., zaś dnia 19 marca 2008 r. został uzgodniony i parafowany tekst Umowy, po czym Strona polska wyrażała gotowość do podpisania Umowy, czekając na sygnał Strony rosyjskiej. Dopiero w grudniu 2009 r. Strona rosyjska przekazała propozycję dodatkowych zapisów do Umowy, które następnie zostały przekazane do uzgodnień międzyresortowych. Podpisanie ww. Umowy planowane jest w dniu 17 kwietnia 2010 r. podczas posiedzenia Międzyrządowej Polsko-Rosyjskiej Komisji do spraw Gospodarczych w Kaliningradzie.
5. Ministerstwo Transportu i Łączności Ukrainy przesłało w sierpniu 2009 r. projekt **Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Rady Ministrów o transporcie morskim**, z zaproponowanymi przez Stronę ukraińską zmianami do Umowy. W związku z powyższym, Ministerstwo Infrastruktury wystosowało drogą dyplomatyczną w sierpniu 2009 r. zaproszenie dla Ministra Transportu i Łączności Ukrainy na odbycie drugiej rundy negocjacji w Warszawie w październiku 2009 r. Strona ukraińska nie odpowiedziała na zaproszenie Strony polskiej.

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

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

- *Projekt rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”) (COM(2008) 847) – w dniu 6 stycznia 2009 r.,*
- *Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów (COM(2008) 816) – w dniu 10 lutego 2009 r.,*
- *Projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich Wspólnoty i uchylający dyrektywę 2002/6/WE (COM(2009) 011) – w dniu 17 marca 2009 r.,*
- *Wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie zatwierdzenia w imieniu Wspólnoty Europejskiej zmian do załącznika II i załącznika III do Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno - Wschodniego Atlantyku (konwencji OSPAR) w odniesieniu do składowania strumieni dwutlenku węgla w formacjach geologicznych (COM(2009)236) – w dniu 3 lipca 2009 r.,*
- *Wniosek w sprawie decyzji Rady dotyczącej zawarcia, w imieniu Wspólnoty Europejskiej, protokołu dodatkowego do Umowy o współpracy w sprawie ochrony wybrzeży i wód północno-wschodniego Atlantyku przed zanieczyszczeniem (COM(2009) 436) – w dniu 15 września 2009 r.,*
- *Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 708/2007 w sprawie wykorzystania w akwakulturze gatunków obcych i niewystępujących miejscowo (COM(2009) 541) – w dniu 10 listopada 2009 r.,*
- *Wniosek dotyczący decyzji Rady określającej stanowisko, które należy przyjąć w imieniu Wspólnoty Europejskiej w odniesieniu do wniosków w sprawie zmian w załącznikach II i III do Protokołu dotyczącego obszarów szczególnie chronionych i różnorodności biologicznej w rejonie śródziemnomorskim do Konwencji o ochronie środowiska morskiego i regionu przybrzeżnego Morza Śródziemnego (konwencji barcelońskiej) podczas 16 zgromadzenia Umawiających się Stron (COM(2009) 585) – w dniu 24 listopada 2009 r.,*
- *Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie udziału Wspólnoty we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS-169), podjętym przez kilka państw członkowskich (COM(2009) 610) – w dniu 24 listopada 2009 r.*

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

- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów Wspólnej Polityki Rybołówstwa (COM(2008) 718) – przyjęte przez KERM w dniu 6 stycznia 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego - Unia Europejska a region arktyczny (COM(2008) 763) – przyjęte przez KERM w dniu 6 stycznia 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów - Strategia UE dotycząca lepszych warunków demontażu statków (COM(2008) 767) – przyjęte przez KERM w dniu 6 stycznia 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji - Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich: Opracowanie wspólnych zasad w UE (COM(2008) 791) – przyjęte przez KERM w dniu 6 stycznia 2009 r.,*
- *Sprawozdanie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego z oceny procesu wdrażania dyrektywy w sprawie wzmocnienia ochrony portów (COM(2009) 002) – przyjęte przez KERM w dniu 20 lutego 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia Europejskiego obszaru morskiego bez barier (COM(2009) 010) – przyjęte przez KERM w dniu 2 marca 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (COM(2009) 008) – przyjęte przez KERM w dniu 10 marca 2009 r.,*
- *Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej (COM(2009) 044) – przyjęte przez KERM w dniu 16 kwietnia 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji - Konsultacje w sprawie uprawnień do połowów na 2010 r. (COM(2009) 224) – przyjęty przez KERM w dniu 16 czerwca 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczący realizacji Planu działania w sprawie uproszczenia i udoskonalenia wspólnej polityki rybołówstwa (COM(2009) 261) – przyjęte przez KERM w dniu 17 lipca 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: W kierunku zintegrowanej polityki morskiej zmierzającej do lepszego zarządzania Morzem Śródziemnym (COM(2009) 466) – przyjęte przez KERM w dniu 30 października 2009 r.,*

- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Rozwój międzynarodowego wymiaru zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (COM(2009) 536) – przyjęte przez KERM w dniu 27 listopada 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – W kierunku integracji nadzoru morskiego: Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich (COM(2009) 538) – przyjęte przez KERM w dniu 27 listopada 2009 r.,*
- *Komunikat Komisji Zielona Księga: Reforma Wspólnej Polityki Rybołówstwa COM(2009) 163 – przyjęte przez KERM w dniu 8 grudnia 2009 r.*

1. Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich

1.1. Kształtowanie warunków w celu osiągnięcia pozycji lidera w kształceniu kadr morskich Europy

Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, wypełniając swoje kompetencje finansowało szereg działań z obszaru badań morza, gospodarki i polityki morskiej w 2009 r.

Uwzględniając działalność statutową jednostek naukowych, realizujących badania morskie, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego w 2009 r. przekazało dotacje w wysokości **66 749 997 zł**. Dotacje otrzymały jednostki realizujące morskie badania naukowe, takie jak: Akademia Morska w Gdyni, Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Marynarki Wojennej, Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Państwowy Instytut Geologiczny, Morski Instytut Rybacki, Centrum Techniki Okrętowej, Polska Akademia Nauk, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (szczegóły w załączniku nr 1).

W 2009 r. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego przyznało dotację w łącznej wysokości **12 000 000 zł** na finansowanie inwestycji aparaturowych i budowlanych jednostek naukowych realizujących badania morskie. Dotacje otrzymały dwie instytucje: Instytut Oceanologii PAN w Sopocie (8 mln zł) oraz Państwowy Instytut Geologiczny w Warszawie (4 mln zł).

W 2009 r. instytucje i jednostki naukowe realizowały szereg projektów międzynarodowych, które były finansowane z budżetu na naukę w wysokości **3 684 152 zł**.

Ponadto, w 2009 r. realizowane były projekty badawcze dotyczące problematyki morskiej, na które nakłady finansowe wyniosły **3 955 600 zł**.

W ramach realizacji Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego zawarło ogółem 6 umów na realizację projektów badawczych i inwestycyjnych z obszaru polityki morskiej. Jednocześnie w 2009 r. nie podpisano żadnych

umów na realizację projektów celowych i rozwojowych finansowanych wyłącznie ze środków budżetu nauki.

1.1.1. Opracowanie projektu utworzenia Europejskiego Centrum Edukacji Morskiej

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego tworzy szansę wypromowania polskiego, wysokiej jakości szkolnictwa morskiego oraz jego dalszego rozwoju. Kraje regionu Morza Bałtyckiego posiadają potencjał ku temu, by stać się w dziedzinie szkolnictwa morskiego wzorem dla innych państw Europy. Rzeczpospolita Polska jest obok Republiki Federalnej Niemiec i Wielkiej Brytanii, jednym z trzech państw członkowskich UE oferującym wykształcenie morskie na najwyższym poziomie, spełniającym wszystkie wymogi międzynarodowe oraz unijne.

W ramach Planu Działań *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego*, Rzeczpospolita Polska przyjęła funkcję lidera projektu flagowego *Utworzenie sieci centrów doskonałości i kształcenia morskiego (Create a network of centres of excellence for maritime training)*, który jest częścią 13 priorytetu Planu Działania. Realizacja projektu flagowego w początkowej fazie polegać będzie na nawiązaniu współpracy z państwami regionu Morza Bałtyckiego w zakresie kształcenia morskiego.

Z uwagi na największą w Europie liczbę absolwentów szkół morskich oraz bardzo wysoki poziom kształcenia, Rzeczpospolita Polska ma dużą szansę stać się największym europejskim ośrodkiem kształcenia kadr morskich w Europie, miejscem otwartym nie tylko dla kandydatów z Unii Europejskiej, ale także z całego świata. W związku z tym należy dążyć do powołania **Europejskiego Centrum Edukacji Morskiej** (*European Center of Maritime Education*), które będzie pełniło zadanie centrum koordynacyjnego w zakresie szkoleń morskich w Europie, a w przyszłości może stać się Europejską Akademią Morską, o której jest mowa w *Strategii dla transportu morskiego do 2018 roku*.

Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Akademią Morską w Gdyni oraz Akademią Morską w Szczecinie opracowało założenia, cele, zadania i kierunki działania **Europejskiego Centrum Edukacji Morskiej**. Powołano również Zespół Progностyczny tworzący wizję i formę organizacji **Europejskiego Centrum Edukacji Morskiej** w Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto, opracowano koncepcję funkcjonowania Centrum z włączeniem Certyfikatu Doskonałości (Certificate of Excellence). Podjęto też prace nad opracowaniem standardów szkolenia marynarzy w Rzeczypospolitej Polskiej.

1.1.2. Popularyzacja Akademii Morskich jako ośrodków kształcenia akademickiego dla studentów pochodzących z Unii Europejskiej zgodnie z procesem bolońskim oraz dla studentów pochodzących z innych państw

W 2009 r. 44 studentów **Akademii Morskiej w Gdyni** spędziło semestr w jednej z europejskich uczelni partnerskich w ramach programu ERASMUS, zaś w Gdyni przyjęto

17 studentów z krajów UE. Jednocześnie w ramach tego programu 12 nauczycieli akademickich prowadziło zajęcia w uczelniach partnerskich, zaś 6 zagranicznych profesorów wizytujących odwiedziło Akademię Morską w Gdyni. W 2009 r. Akademia Morska w Gdyni realizowała zawodowe praktyki morskie studentów z krajów UE i Afryki na dwóch statkach szkolnych: Dar Młodzieży i Horyzont II.

Na Wydziale Nawigacyjnym **Akademii Morskiej w Szczecinie** przygotowano studia drugiego stopnia dla studentów z krajów członkowskich UE, które w zakresie kierunków morskich nie posiadają takich uprawnień. W ramach programu Erasmus na Wydziale Mechanicznym studiowali obywatele Słowenii i Łotwy. Na pierwszy rok studiów stacjonarnych przyjęto 12 studentów cudzoziemców. Na kierunku „Nawigacja” w ramach specjalności „połowy morskie” od roku akademickiego 2008/2009 rozpoczęto nabór młodzieży z Białorusi. W 2009 r. projekt ten kontynuowano. Obecnie na Wydziale Nawigacyjnym studiuje 17 osób z Białorusi.

W 2009 r. w obu Akademiach Morskich kontynuowano unowocześnianie bazy dydaktycznej wyższych szkół morskich poprzez budowę wysokospecjalistycznych laboratoriów (m.in. symulatorów terminalu do przeładunku gazów skroplonych wraz z symulatorami załadunku statków do przewozu ładunków ciekłych, centrum off-shore, laboratoriów i symulatorów z zakresu informatyki, mechatroniki i elektroniki morskiej itp.).

W **Akademii Marynarki Wojennej** w trakcie budowy znajduje się Laboratorium Chemiczno-Radiacyjne i Symulator Zdarzeń Kryzysowych. Ponadto, zakupiono nowoczesne oprogramowanie do symulatora kompletnej siłowni okrętowej z silnikami tłokowymi w technologii 3D na dziesięć stanowisk dydaktycznych, program symulacyjny okrętowej siłowni parowej oraz program symulacyjny pracy silnika okrętowego do celów diagnostycznych wykorzystywany w szkoleniu mechaników okrętowych na poziomie zarządzania.

1.2. Tworzenie nowych kierunków i specjalizacji morskich

Powszechnym stało się włączanie do programów kształcenia tematyki zintegrowanej polityki morskiej, a w szczególności integracji systemów monitorowania morskiego i informacji. W przypadku **Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni**, ze względu na profil uczelni, kształcenie kadr dotyczy zarówno sfery militarnej (żołnierze zawodowi Marynarki Wojennej RP), jak i cywilnej. Odbywa się to w ramach studiów, kursów i szkoleń. W programie studiów stacjonarnych i niestacjonarnych na kierunku „Bezpieczeństwo Narodowe” - specjalność „Bezpieczeństwo Morskie Państwa”, zawarte są treści pokrywające się z zagadnieniami znajdującymi się w *Założeniach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*.

Akademia Morska w Szczecinie przygotowała nowe specjalności na kierunku Nawigacja – „transport morski i śródlądowy” oraz „eksploatacja jednostek typu off-shore”. Wymienione dwie specjalności zostaną uruchomione w roku akademickim 2010/2011. Złożono wniosek

w celu otrzymania uprawnień w zakresie kształcenia na kierunku „Informatyka”, specjalność „informatyka morska”. Studia powinny rozpocząć się w roku akademickim 2010/2011.

Przygotowano studia podyplomowe w zakresie inspekcji morskiej oraz opracowano niezbędne programy do prowadzenia studiów. Po zatwierdzeniu programów studia będą mogły rozpocząć się od marca 2010 r. lub października 2010 r. Wydział Mechaniczny **Akademii Morskiej w Szczecinie** decyzją Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego otrzymał uprawnienia do prowadzenia studiów pierwszego stopnia na kierunku „Mechatronika” na specjalnościach „elektroautomatyka okrętowa” oraz „mechatronika systemów energetycznych”.

Na otwarciu na Wydziale Mechanicznym studiów na kierunku „Mechatronika” uzyskano dofinansowanie w ramach programu operacyjnego „Kapitał Ludzki”. Na Wydziale Nawigacyjnym przygotowano studia drugiego stopnia (MSc) prowadzone w języku angielskim dla osób z UE, którym wykształcenie takie jest potrzebne do kontynuacji pracy na uczelniach, w administracji i przemyśle.

Na Wydziale Mechanicznym kontynuowano pracę nad uruchomieniem z Fachhochschule Flensburg (FH) wspólnych studiów drugiego stopnia o specjalności *Computer Aided Marine Engineering (CA Marine)*. Studia prowadzone w języku angielskim, absolwenci otrzymają dwa dyplomy (AM w Szczecinie i FH Flensburg).

Przystąpiono do prac nad opracowaniem programu studiów podyplomowych i kursów dotyczących technologii transportu i przeładunku gazów skroplonych.

Ponadto, od roku szkolnego 2008/2009 prowadzony jest eksperyment pedagogiczny w zawodzie „**technik turystyki morskiej**” w czteroletnim technikum w Zespole Szkół Morskich w Darłowie oraz w Zespole Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy w Kołobrzegu.

1.3. Wsparcie i promocja rozwoju nauki, badań i technologii morskich

Akademia Morska w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie, zgodnie z założeniami i planem realizacji polityki morskiej prowadziły szereg prac naukowo-badawczych i rozwojowych na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa oraz efektywności transportu morskiego oraz projektowania nowych energooszczędnych oraz ekologicznych systemów technicznych transportu morskiego. W 2009 r. uczelnie realizowały szereg projektów własnych i promotorskich finansowanych ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

W Akademii Morskiej w Gdyni prowadzono także projekty międzynarodowe. W ramach współpracy polsko-chińskiej realizowano projekt „Analiza i badania właściwości eksploatacyjnych filtrów aktywnych do zastosowań okrętowych”, zaś w ramach współpracy polsko-singapurskiej projekt „Bezpieczeństwo i niezawodność złożonych systemów i procesów przemysłowych”. W uczelni realizowano także projekty w ramach

przedsięwzięcia INITECH oraz Wspólnej Sieci Naukowej, związane z projektowaniem energooszczędnych systemów energetycznych.

Akademia Morska w Szczecinie w 2009 r. realizowała m.in. projekty międzynarodowe w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego - *Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea, Maritime Safety - transport and Environment in the Baltic Sea Region*, a także projekt *Plazmowo-katalizacyjny układ oczyszczania spalin do silników okrętowych*.

Ponadto, Akademia Morska w Szczecinie wyraziła zainteresowanie przystąpieniem, na propozycję Ministerstwa Infrastruktury, do projektu REBAS (*Measuring the Reduction of Emission from Baltic Shipping*). Wydział Mechaniczny przystąpił również do Stowarzyszenia Baltic Net-Plasma Tec, mającego na celu propagowanie oraz rozwój badań dotyczących zastosowania katalizatorów plazmowych do oczyszczania spalin.

W 2009 r. **Państwowy Instytut Geologiczny** opracował i opublikował dokument pt.: *Zasady dokumentowania geologiczno-inżynierskich warunków posadowienia obiektów budownictwa morskiego i zabezpieczeń brzegu morskiego*. Opracowanie ma charakter poradnika metodycznego poświęconego badaniom geologiczno-inżynierskim w granicach polskich obszarów morskich i w pasie nadbrzeżnym. Praca została wykonana na zamówienie Ministra Środowiska i sfinansowana ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W 2009 r. Państwowy Instytut Geologiczny realizował też wiele projektów badawczych oraz przedsięwzięć z wykorzystaniem środków MNiSW oraz korzystał z dofinansowania ze środków UE.

Ponadto, Instytut rozpoczął realizację projektów prowadzonych w ramach międzynarodowych konsorcjów z udziałem służb geologicznych państw UE, w tym PIG-PIB (państwowa służba geologiczna RP) oraz innych centrów badawczych:

- EMODNET – europejska sieć obserwacyjna i dane dotyczące mórz (*European Marine Observation and Data Network*) w ramach przetargu Komisji Europejskiej, Dyktoriatu do spraw Morza i Rybołówstwa – transza 2 Marine Geological Data. Liderem tego projektu jest służba geologiczna Wielkiej Brytanii – Natural Environment Research Council – British Geological Survey (NERC-BGS);
- Geo-Seas – Ogólnoeuropejska infrastruktura dla zarządzania danymi geologicznymi i geofizycznymi morza i oceanu (*Pan-European infrastructure for management of Marine and ocean geological and geophysical data*) w ramach 7 Programu Ramowego UE, program tematyczny INFRASTRUCTURES. Koordynatorzy projektu: Natural Environment Research Council (Wielka Brytania) i Mariene Informatie Service MARIS (Holandia).

Instytut wdrożył nową metodę badawczą – interferometrię satelitarną – realizując projekt *Pionowe ruchy skorupy ziemskiej na wybrzeżach Zatoki Gdańskiej w świetle danych interferometrii satelitarnej oraz analiz geologicznych i paleogeograficznych – rekonstrukcja*

wydarzeń minionych, ocena zagrożeń współczesnych i przyszłych, w ramach tematu współpracy naukowo-technicznej, umieszczony w Programie Wykonawczym na lata 2008-2009 do Umowy o Współpracy Naukowo-Technicznej pomiędzy Rządem RP i Rządem Republiki Słowenii z dnia 23 maja 1996 r. Temat polsko-słoweński *Wykorzystanie metody PSInSAR dla detekcji pionowych deformacji gruntu oraz innych procesów geologicznych* był realizowany we współpracy ze służbą geologiczną Republiki Słowenii.

Instytut prowadził również badania zmierzające do rekonstrukcji paleośrodowisk i paleokrajobrazu w zakończonym w 2009 r. interdyscyplinarnym projekcie dotyczącym zarządzania podwodnym dziedzictwem kulturowym (*Managing Cultural Heritage Underwater* – MACHU) w ramach Programu EU Culture 2000. Koordynatorem projektu było Rijksdienst Voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (Holandia), a jego polskiej części Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

2. Rozwój portów morskich i ich ochrony

2.1. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej oraz połączeń morskich z ich zapleczem

W 2009 r. kontynuowane były prace mające na celu realizację działań inwestycyjnych, wynikających ze „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”.

W ramach Strategii przewidziana jest realizacja projektów w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury portowej oraz dostępu do portów finansowanych ze środków UE w ramach następujących programów: POIiŚ, Programu TEN-T, PO RYBY 2007-2013, RPO Województwa Pomorskiego oraz RPO Województwa Zachodniopomorskiego. Ponadto, szereg inwestycji wymienionych w „Strategii rozwoju portów morskich”, realizowanych jest ze środków budżetowych, w tym w ramach programów wieloletnich oraz środków własnych podmiotów zarządzających portami i inwestorów prywatnych.

Działania w ramach POIiŚ

Realizacja projektów w ramach POIiŚ, Priorytet VII, Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego i Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego oraz Działania 7.5 Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych odbywa się zgodnie z przyjętym harmonogramem. W ramach działania 7.2 i 7.5 realizowane będą wyłącznie projekty umieszczone na liście projektów indywidualnych dla POIiŚ, nie przewiduje się procedury konkursowej. Natomiast w działaniu 7.4 przewidziana jest wyłącznie procedura konkursowa. Projekty umieszczone na liście z lipca 2009 r. są na różnym etapie przygotowania przez beneficjentów. W okresie od dnia 19 listopada do dnia 21 grudnia 2009 r. odbywał się proces aktualizacji listy projektów indywidualnych, który zakończy się ogłoszeniem przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zaktualizowanej listy projektów indywidualnych (do końca stycznia 2010 r.). Na wszystkie projekty umieszczone na aktualnej liście zostały zawarte pomiędzy

beneficjentami i Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) pre-umowy określające datę złożenia wniosku do oceny.

Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego

Na liście projektów indywidualnych znajduje się 35 projektów, w tym 23 projekty są na liście podstawowej i 12 projektów na liście rezerwowej, wśród których znajduje się 9 projektów dużych wymagających akceptacji Komisji Europejskiej.

W 2009 r. w CUPT prowadzona była ocena następujących wniosków o dofinansowanie:

- 7.2.- 6 Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap I,
- 7.2.-12 Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie,
- 7.2.- 13 Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
- 7.2.- 14 Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
- 7.2.- 15 Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta), wniosek złożono w dniu 17 grudnia 2008 r.,
- 7.2.- 19 Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie, wniosek złożono w dniu 17 grudnia 2008 r.,
- 7.2.- 4.2 Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE, wniosek złożono w dniu 18 grudnia 2009 r.

W 2009 r. podpisano trzy umowy o dofinansowanie w ramach powyższego działania:

- POIiŚ 7.2.-3 Przebudowa kanału portowego w porcie Gdynia,
- POIiŚ 7.2.9 Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu,
- POIiŚ 7.2.-20 Budowa statku ratowniczego I kat. Typu SAR-3000/III.

Projekty Zarządów Portów:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia

a) projekt POIiŚ 7.2-3 „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia”

Projekt podstawowy; gotowa pełna dokumentacja budowlana z pozwoleniem na budowę (rozpoczęto realizację w dniu 4 marca 2008 r.); gotowe studium wykonalności. Inwestycja zostanie sfinansowana ze środków własnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz ze środków UE - orientacyjny koszt całkowity projektu 95,28 mln zł, szacunkowa kwota dofinansowania wg listy indykatywnej 53,73 mln zł. Data przekazania wniosku aplikacyjnego do Instytucji Pośredniczącej – 9 kwietnia 2009 r. Termin realizacji inwestycji w latach 2008-2011. W 2009 r. wykonano ocenę wniosku o dofinansowanie, wystąpiono z wnioskiem o uruchomienie rezerwy celowej na sfinansowanie części zrealizowanej już inwestycji,

przygotowano projekt umowy o dofinansowanie. Umowę podpisano w dniu 30 listopada 2010 r.

b) projekt POIiŚ 7.2-2 „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”

Projekt podstawowy; podział na 2 fazy: faza I (dostęp drogowy) – gotowa dokumentacja budowlana z pozwoleniem na budowę (rozpoczęto realizację w dniu 9 maja 2008 r.), faza II (dostęp kolejowy) – projekt budowlany odebrany, projekt wykonawczy dla zadania inwestycyjnego w przygotowaniu; gotowe wstępne studium wykonalności. Inwestycja zostanie sfinansowana ze środków własnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz ze środków UE - orientacyjny koszt całkowity projektu 135,42 mln zł, szacunkowa kwota dofinansowania wg listy indykatywnej 94,35 mln zł. Data przekazania wniosku aplikacyjnego do Instytucji Pośredniczącej – 30 czerwca 2010 r. Termin realizacji inwestycji w latach 2008-2013.

c) projekt POIiŚ 7.2-10 „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowymi i kolejowym w Porcie Gdynia”

Projekt podstawowy; podział na 3 fazy: faza I (komunikacja w II strefie Nabrzeża Rumuńskiego) – gotowa dokumentacja budowlana z pozwoleniem na budowę, faza II (droga technologiczna) – odebrana dokumentacja budowlana, faza III (rozbudowa Terminalu Ro-Ro) – odebrana dokumentacja budowlana, gotowe wstępne studium wykonalności. Inwestycja zostanie sfinansowana ze środków własnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz ze środków UE - orientacyjny koszt całkowity projektu 160,43 mln zł, szacunkowa kwota dofinansowania wg listy indykatywnej 111,78 mln zł. Data przekazania wniosku aplikacyjnego do Instytucji Pośredniczącej - 31 stycznia 2010 r. Termin realizacji inwestycji w latach 2010-2012.

d) projekt POIiŚ 7.2-31 „Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia”

Projekt podstawowy; gotowa pełna dokumentacja budowlana z pozwoleniem na budowę; gotowe studium wykonalności. Inwestycja zostanie sfinansowana ze środków własnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz ze środków UE - orientacyjny koszt całkowity projektu 124,4 mln zł, szacunkowa kwota dofinansowania wg listy indykatywnej 82,09 mln zł. Data przekazania wniosku aplikacyjnego do Instytucji Pośredniczącej - wrzesień 2010 r. Termin realizacji inwestycji w latach 2010-2013.

2. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk

a) projekt POIiŚ 7.2-23 „Modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej w Porcie Gdańsk”

Projekt na liście rezerwowej. Realizacja planowana na lata 2011 – 2014. Partnerem *in spe* Projektu jest Gmina Miasta Gdańsk. We wrześniu 2009 r. podpisano list intencyjny z Gminą Miasta Gdańska o współpracy przy przedmiotowym projekcie. W styczniu 2009 r. podpisano umowę na opracowanie Koncepcji Programowo-Przestrzennej i Studium Wykonalności.

Pozostałe projekty we współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni, Urzędem Miasta Gdańsk oraz PKP PLK:

b) projekt POIiŚ 7.2-4 „Poprawa dostępu kolejowego do portu Gdańsk – most + dwutorowa linia kolejowa”

Projekt na liście podstawowej. Realizacja planowana na lata 2011-2013. Odpowiedzialni za realizację projektu PKP PLK S.A. i ZMPG S.A. W grudniu 2009 r. została odebrana dokumentacja. W stosunku do terminu umownego i przyjętego harmonogramu realizacji, aktualnie występuje ponad roczne opóźnienie.

Na liście projektów podstawowych z lipca 2009 r. został dokonany podział projektu na dwa:

- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) (POIiŚ 7.2-4.1),

- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE (POIiŚ 7.2-4.2),

W grudniu 2009 r. został złożony wniosek o dofinansowanie do CUPT.

c) projekt POIiŚ 7.2-5 „Połączenie portu lotniczego z portem morskim w Gdańsku – Trasa Słowackiego i Trasa Sucharskiego

Projekt na liście podstawowej. Realizacja planowana na lata 2009-2014. Odpowiedzialne za realizację Miasto Gdańsk. Projekt jest na etapie opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej.

d) projekt POIiŚ 7.2-7 „Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap I – przebudowa falochronu wschodniego”

Projekt na liście podstawowej. Realizacja planowana na lata 2009-2012, za realizację odpowiedzialny jest Urząd Morski w Gdyni.

e) projekt POIiŚ 7.2-8 „Modernizacja do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie”

Projekt na liście podstawowej. Realizacja planowana na lata 2010-2014, za realizację odpowiedzialny jest Urząd Morski w Gdyni.

3. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście

a) projekt POIiŚ 7.2-11 Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu

W dniu 14 października 2009 r. beneficjent zwrócił się do CUPT z wnioskiem o przesunięcie terminu realizacji projektu, zgodnie z którym rozpoczęcie inwestycji planowane jest w dniu 2 maja 2012 r., a zakończenie dnia 31 grudnia 2014 r. Planowane jest złożenie wniosku o dofinansowanie w dniu 31 maja 2010 r. Ponadto, w 2009 r. w ramach Project Pipeline (pomoc techniczna) został opracowany Raport z weryfikacji prawidłowości sporządzenia

dokumentacji dla raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz studium wykonalności ww. projektu.

b) projekt POIiŚ 7.2-12 Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu EWA w porcie w Szczecinie

Planowana realizacja projektu w latach 2009-2012. W dniu 31 lipca 2009 r. złożono wniosek o dofinansowanie. Ponadto, przygotowane zostały: decyzja o warunkach zabudowy – kwiecień 2009 r., decyzja środowiskowa – grudzień 2008 r., raport oddziaływania na środowisko - wrzesień 2008 r. Pozostałe dokumenty w przygotowaniu: dokumentacja projektowa – termin zakończenia – dnia 30 czerwca 2009 r., decyzja w sprawie pozwolenia na budowę - termin zakończenia – dnia 30 czerwca 2009 r., studium wykonalności - termin zakończenia – dnia 31 lipca 2009 r.

Wniosek o dofinansowanie złożono w dniu 31 lipca 2009 r. W trzecim kwartale 2009 r. została dokonana wstępna ocena wniosku i przesłano uwagi do beneficjenta w celu poprawienia i uzupełnienia wniosku. W okresie sprawozdawczym beneficjent zwrócił się z wnioskiem do CUPT z prośbą o zgodę na przesunięcie terminu realizacji projektu, zgodnie z którym rozpoczęcie nastąpi dnia 1 października 2011 r., a zakończenie dnia 31 grudnia 2014 r. Ponadto, w 2009 r. w ramach Project Pipeline (pomoc techniczna) został opracowany Raport z weryfikacji prawidłowości sporządzenia dokumentacji dla raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz studium wykonalności ww. projektu.

Opóźnienia w realizacji dwóch pierwszych projektów (nr 7.2.-11 i 7.2.-12) zostały spowodowane koniecznością budowy w latach 2010-2012 nabrzeża do rozładunku LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu jako inwestycji priorytetowej z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Przesunięcie terminów realizacji projektów finansowanych z POIiŚ pozwoli na zapewnienie płynności finansowej.

c) projekt POIiŚ 7.2-13 Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu

Planowana realizacja projektu w latach 2009-2012. W sierpniu 2009 r. złożono wniosek o dofinansowanie. Ponadto, w 2009 r. przygotowano: decyzję o warunkach zabudowy - maj 2009 r., decyzję środowiskową - kwiecień 2009 r., dokumentację projektową – maj 2009 r., decyzja pozwolenia na budowę - termin zakończenia – dnia 31 lipca 2009 r., studium wykonalności - termin zakończenia – dnia 31 lipca 2009 r.

Wniosek o dofinansowanie złożono w CUPT w dniu 31 sierpnia 2009 r. Ponadto, poddano wniosek wstępnej ocenie i skierowano do beneficjenta uwagi z prośbą o uzupełnienie wniosku. W 2009 r. w ramach Project Pipeline (pomoc techniczna) został opracowany Raport z weryfikacji prawidłowości sporządzenia dokumentacji dla raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz studium wykonalności ww. projektu.

d) projekt POIiŚ 7.2-14 Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu

Planowana realizacja w latach 2010-2012. We wrześniu 2009 r. złożono wniosek o dofinansowanie. Ponadto, w 2009 r. zostały przygotowane: decyzja o warunkach zabudowy - marzec 2009 r., decyzja środowiskowa – luty 2009 r., dokumentacja projektowa - marzec 2009 r., pozwolenie na budowę - marzec 2009 r., studium wykonalności - termin zakończenia – dnia 31 sierpnia 2009 r.

Wniosek o dofinansowanie złożono w CUPT w dniu 30 września 2009 r. W 2009 r. poddano wniosek wstępnej ocenie i skierowano do beneficjenta uwagi z prośbą o uzupełnienie wniosku. Ponadto, w okresie sprawozdawczym w ramach Project Pipeline (pomoc techniczna) został opracowany Raport z weryfikacji prawidłowości sporządzenia dokumentacji dla raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz studium wykonalności ww. projektu.

Projekty Urzędów Morskich

1. Urząd Morski w Gdyni

a) projekt POIiŚ 7.2-6 Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap I

Planowany okres realizacji na lata 2009-2010. W 2009 r. wykonano raport oddziaływania na środowisko, dokumentację projektową stacji radarowych, uzyskano decyzje o lokalizacji inwestycji celu publicznego dla budowanych i rozbudowywanych wież radarowych, oraz zrealizowano dostawy nadajnika systemu NDB, anteny nadawczej systemu NDB, 5 stacji bazowych AIS, systemu nadzoru morskiego na samolocie.

Opracowano dokumentacje: projekt budowlany fundamentu pod maszt anteny nadawczej radiolaterni DGPS w Dziwnowie, projekt radiowy dla pięciu lokalizacji stacji bazowych systemu AIS, projekty wież radarowych (Hel, Władysławowo, Gdynia). Uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach budowy radarów dalekiego zasięgu w Ustce i Świnoujściu. W 2009 r. uzyskano decyzję dotyczącą dysponowania gruntem/objektami - właścicielem około 90% terenów jest Skarb Państwa, a dla pozostałych 11 obiektów i terenów uzyskano wstępne uzgodnienia z właścicielami lub podpisano umowy dzierżawy. Uzyskano też decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na budowę radarów dalekiego zasięgu w Ustce i Świnoujściu. Ponadto, uzyskano pozwolenia na budowę dla wieży stacji radarowej w porcie Hel, w porcie Gdynia, w porcie Władysławowo oraz pozwolenie na budowę dla rozbudowy Centrum Bezpieczeństwa Morskiego w Gdyni.

b) projekt POIiŚ 7.2-7 Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap I - przebudowa falochronu wschodniego

Planowany okres realizacji lata 2009-2012. W ramach realizacji projektu pt.: „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu” w dniu 4 listopada 2009 r. podpisano kontrakt na wykonanie robót inżyniersko – budowlanych, natomiast w dniu 5 listopada 2009 r. podpisano umowę na pełnienie funkcji tymczasowego Inżyniera Kontraktu wraz

z pełnieniem nadzoru inwestorskiego (na okres trzech miesięcy). Ponadto, Ministerstwo Infrastruktury zatwierdziło wniosek o dofinansowanie inwestycji oraz wyraziło zgodę na podpisanie umowy o dofinansowanie projektu. W dniu 3 grudnia 2009 r. rozpoczęły się roboty budowlane.

c) projekt POIiŚ 7.2-8 Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap II przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie

Planowany okres realizacji 2010-2014. Została wykonana inwentaryzacja, koncepcja i projekt budowlany przebudowy szlaku wodnego na Martwej Wiśle, polegający na pogłębieniu i poszerzeniu toru wodnego oraz przebudowie niektórych nabrzeży. Została wykonana koncepcja przebudowy nabrzeży rzeki Motławy. Wystąpiono z wnioskiem do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uzyskano postanowienie stwierdzające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Podpisano umowę na opracowanie projektów wykonawczych przebudowy nabrzeży i toru wodnego na Martwej Wiśle w Gdańsku oraz na opracowanie projektu budowlano-wykonawczego na przebudowę nabrzeży Motławy w Gdańsku. Ponadto, zostały wykonane projekty wykonawcze przebudowy nabrzeży i toru wodnego na Martwej Wiśle w Gdańsku. Wykonano projekty budowlano-wykonawcze na przebudowę nabrzeży Motławy w Gdańsku, a także rozpoczęto procedurę przetargową w celu wyłonienia wykonawcy Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

2. Urząd Morski w Szczecinie

a) projekt POIiŚ 7.2-1 „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mielniński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia”

Przewidywany okres realizacji projektu na lata 2010-2013. Projekt duży, wymagający akceptacji Komisji Europejskiej. II Etap Modernizacji obejmie przebudowę umocnień brzegowych pozostałego odcinka Kanału Piastowskiego, tj. do km 9.000 oraz Kanału Mielnińskiego do km 5.043 toru wodnego Świnoujście - Szczecin (*odcinek o długości ponad 8 km toru wodnego, tj. łącznie ponad 16 km brzegów obu kanałów po wschodniej i zachodniej stronie*).

II Etap Modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin jest kontynuacją zrealizowanego w latach 2000 - 2004 etapu I, który obejmował budowę nowych falochronów przy wyjściu Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński oraz przebudowę umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego na odcinku 16.034 km – 13.015 km (*strona „E”*) oraz 16.178 km – 12.950 km (*strona „W”*).

b) projekt POIiŚ 7.2-9 „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu”

Projekt pt.: „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu” znajduje się w fazie przygotowania projektu (m.in. przygotowanie dokumentacji technicznej, przeprowadzenie postępowań przetargowych itd.). W marcu 2009 r. złożono wniosek o dofinansowanie, w lipcu 2009 r. ogłoszono wyniki wyboru wykonawcy dla obu przetargów, we wrześniu

2009 r. złożono (po II ocenie CUPT) kompletny wniosek o dofinansowanie, w grudniu 2009 r. podpisano umowę o dofinansowanie.

Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego

W działaniu 7.4 przewidziana jest wyłącznie procedura konkursowa. Ogłoszenie konkursu uzależnione było od zatwierdzenia przez Komisję Europejską programu pomocowego w formie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2009 r. w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (Dz. U. Nr 150, poz. 1212). Po przyjęciu programu przez Komisję Europejską w lipcu 2009 r. zostało podpisane przez Ministerstwo Infrastruktury ww. rozporządzenie. Ogłoszenie konkursu planowane jest w I kwartale 2010 r.

W ramach tego działania przewiduje się zgłoszenie projektu „Budowa infrastruktury Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia”. Wniosek wraz z dokumentacją jest w trakcie przygotowywania. Orientacyjny koszt całkowity projektu 60 mln zł, szacunkowa kwota dofinansowania 22 mln zł. Termin przekazania wniosku do CUPT dnia 31 maja 2010 r. Termin realizacji inwestycji przewidziano na lata 2010-2012 r.

Działanie 7.5 Poprawa stanu dróg wodnych śródlądowych

W działaniu 7.5 Poprawa stanu dróg wodnych śródlądowych na liście podstawowej znajduje się 6 projektów o wartości ogółem 295,63 mln zł i szacunkowej kwocie dofinansowania z UE 246,09 mln zł oraz 8 projektów na liście rezerwowej. Z beneficjentami wszystkich projektów zostały podpisane przedwstępne umowy.

W 2009 r. złożono do CUPT dwa wnioski o dofinansowanie następujących projektów:

- projekt nr POIiŚ 7.5-2 pn. „*Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Wrocław – przystosowanie do III klasy drogi wodnej*”,
- projekt nr POIiŚ 7.5-6 pn. „*Modernizacja stopnia Chróścice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej*”. Obecnie trwa proces oceny tych wniosków.

Działania w ramach Programu TEN-T

W 2009 r. trwała procedura oceny wniosku aplikacyjnego na realizację projektu „**Baltic-Link: Gdynia-Karlskrona Motorways of the Sea**” w ramach Programu TEN-T Multi Annual Call 2009, złożonego wspólnie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz partnerów szwedzkich.

Podstawowymi celami projektu „Autostrady Morskiej Gdynia-Karlskrona” jest:

- umożliwienie przeniesienia przewozów ładunków z dróg na morze i kolej,
- skrócenie czasu podróży oraz zmniejszenie kosztu transportu,
- zwiększenie zatrudnienia,
- zmniejszenie przewozów ładunków transportem drogowym,

- zwiększenie dostępu do portów poprzez inwestycje w infrastrukturę portową i kolejową,
- zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Ogólnym celem projektu jest poprawienie jakości przewozów drogą morską na już istniejącym połączeniu między Gdynią a Karlskroną oraz poprawienie infrastruktury portowej i kolejowej w obu portach, co umożliwi obsługiwane prognozowanej rosnącej wielkości przewozów między Skandynawią a Regionem Adriatyckim. Realizacja tych zadań pozwoli na uzyskanie dla tego połączenia statusu „Autostrady morskiej”.

Planowany termin zakończenia realizacji zadania: dnia 28 czerwca 2013 r.

W grudniu 2009 r. projekt zyskał aprobatę Komisji Europejskiej (dofinansowanie w kwocie 17 mln euro). W styczniu 2010 r. rozpoczęły się szczegółowe negocjacje kontraktu pomiędzy Komisją Europejską i partnerami projektu.

Projekt realizacji Autostrady Morskiej będzie się opierał (po stronie polskiej) na usprawnieniu połączenia promowego Gdynia – Karlskrona w wyniku realizacji inwestycji „infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”, finansowanej ze środków POIiŚ - opis inwestycji w sprawozdaniu 4.4.6 MRR 2009-2011.

Działania w ramach PO RYBY 2007-2013

Zadania w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury portowej będą realizowane w ramach środka 3.3. „Inwestycje w portach rybackich, miejscach wyładunku i przystaniach”. W okresie objętym sprawozdaniem rozpoczęła się realizacja środka w związku z wejściem w życie dwóch aktów wykonawczych do ustawy z dnia 3 kwietnia 2009 r. o wspieraniu zrównoważonego rozwoju sektora rybackiego z udziałem Europejskiego Funduszu Rybackiego: (Dz. U. Nr 72, poz. 619 i Nr 157, poz. 1241) rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 13 sierpnia 2009 r. w sprawie szczegółowego sposobu dokonywania wydatków związanych z realizacją programu operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (Dz. U. Nr 129, poz. 1065) (PO RYBY 2007-2013) oraz rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 25 września 2009 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 3-Środki służące wspólnemu interesowi, zawartą w programie operacyjnym „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (Dz. U. Nr 161, poz. 1285). Planowany termin zakończenia realizacji - do wyczerpania limitu środków finansowych, nie dłużej niż do 2015 r.

Urzędy Morskie zamierzają realizować w ramach tego programu projekty dotyczące infrastruktury dostępu do małych portów od strony morza. Urząd Morski w Szczecinie przygotowuje wnioski o dofinansowanie w ramach Programu dla zadań „Przebudowa falochronów i umocnień brzegowych, zapewniających dostęp do portu w Dziwnowie” oraz „Przebudowa wejścia do portu w Mrzeżynie”.

W 2009 r. w ramach środka 3.3. zostało złożonych 13 wniosków o dofinansowanie na kwotę 44,7 mln zł.

Działania w ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego

Urząd Morski w Szczecinie planuje realizację projektu dotyczącego zapewnienia odpowiedniej głębokości technicznej na torach podejściowych do małych portów morskich (Dziwnów, Kamień Pomorski, Lubin, Mrzeżyno, Nowe Warpno, Police, Stepnica, Trzebież, Wapnica i Wolin) oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu wraz z odbudową infrastruktury, zapewniającej dostęp do portów oraz odbudową pól refulacyjnych w Międzywodziu i na wyspie Chełminek w ramach działania 2.1 (Zintegrowany system transportowy województwa) - poddziałanie 2.1.5 (Wzmocnienie portów morskich i rzecznych). Dofinansowanie może być przeznaczone na projekty z zakresu tworzenia ogólnodostępnej infrastruktury portów morskich i rzecznych, polegające m.in. na budowie lub przebudowie wejść do portów, torów wodnych oraz przebudowie brzegów rzecznych, wraz z robotami pogłębiarskimi.

Wkład ze środków unijnych oraz środków publicznych krajowych na poddziałanie 2.1.5 wynosi po 14 000 000 euro (łącznie 28 000 000 euro).

Realizacja Programów Wieloletnich:

- **Program Wieloletni na lata 2008-2011 pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”** realizowany jest przez Urząd Morski w Szczecinie. Planowane jest przedłużenie terminu realizacji do 2013 r. z uwagi na potrzebę zsynchronizowania z datą oddania do eksploatacji Terminala LNG. Uchwałą RM nr 186/2009 z dnia 20 października 2009 r. zmieniającą uchwałę Nr 167/07 z dnia 20 września 2007 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” została zmieniona data zakończenia realizacji inwestycji na 2013 r. W 2009 r. prowadzono procedurę związaną z uzyskiwaniem pozwoleń wodnoprawnych oraz pozwoleń na budowę. Ponadto, została zawarta umowa na obsługę prawną inwestycji oraz umowa na pełnienie nadzoru przyrodniczego.

- **Program Wieloletni na lata 2008-2013 „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”** realizowany jest przez Urząd Morski w Gdyni. Planowany okres realizacji programu na lata 2007-2013.

W 2009 r. złożono wniosek do Ministerstwa Infrastruktury o zmianę terminu realizacji ww. programu na kwiecień 2008 r. – grudzień 2017 r. Przesunięcie terminu wynika z przedłużających się procedur związanych z ochroną środowiska. Określono prognozowany wpływ na środowisko inwestycji przy wariantowych lokalizacjach przekopu przez Mierzę Wiślaną. Ustalono zakres dalszych badań i monitoringu związanych z ochroną środowiska w celu pełnej oceny wpływu na środowisko niezbędnej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nadal trwa procedura ustalania prognozowanego

wpływu na środowisko planowanego przedsięwzięcia, która została rozpoczęta w III kwartale 2009 r. Złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia oraz o określenie zakresu Raportu. Wykonano ocenę rozmieszczenia i liczebności ptaków wodnych na terenie polskiej części Zalewu Wiślanego. Wykonano koncepcje przebiegu i budowy torów podejściowych oraz toru głównego na Zalewie Wiślanym dla czterech lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

- **Program Wieloletni „Program ochrony brzegów morskich”**

Rok 2009 był szóstym rokiem realizacji ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego *Program ochrony brzegów morskich* (Dz. U. Nr 67, poz. 621). W ustawie budżetowej na rok 2009 z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz. U. Nr 10, poz. 58 i Nr 128, poz. 1057) (po nowelizacji) na realizację zadań w ramach *Programu ochrony brzegów morskich* zaplanowano 43 357 tys. zł. Wykonanie tych wydatków w 2009 r. wyniosło 39 987 tys. zł. Zaplanowane na ten cel wydatki na 2009 r. były wyższe w porównaniu do 2008 r. o 17 167 tys. zł, natomiast wykonanie wydatków w 2009 r. było wyższe w porównaniu do 2008 r. o 19 531 tys. zł, co pozwoliło na realizację dodatkowego zakresu zadań, wynikających z potrzeb związanych z postępującą erozją brzegu morskiego.

Realizacja zadań Zarządów Portów ze środków własnych, budżetu państwa oraz inwestorów prywatnych:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk

• **Uruchomienie bezpośredniego cotygodniowego połączenia żeglugowego między Rzeczpospolitą Polską a Chinami**

W 2009 r. zakończono przygotowania do uruchomienia bezpośredniego cotygodniowego połączenia żeglugowego między Rzeczpospolitą Polską a Chinami. W grudniu 2009 r. światowy operator kontenerowy „Maersk Line” przedłużył swój dalekowschodni serwis AE10 do terminala DCT Gdańsk, gdzie regularnie zaczęły zawiązać statki oceaniczne o pojemności 8000 TEU. Wprowadzenie bezpośredniego połączenia do DCT Gdańsk zmieniło dynamikę obsługi regionu Morza Bałtyckiego i otworzyło nową erę morskiego transportu kontenerowego. W wyniku tego wydarzenia DCT Gdańsk stał się największym terminalem kontenerowym w Rzeczypospolitej Polskiej. W chwili obecnej DCT Gdańsk obsługuje statki wszystkich rodzajów i wielkości oraz posiada najdłuższą bocznicę kolejową wśród polskich terminali, oferuje też połączenia kolejowe z zapleczem. Zarówno terminal, jak i infrastruktura kolejowa, mają znaczny potencjał do dalszego rozwoju, który pozwoli konkurować DCT Gdańsk z portami niemieckimi oraz portami państw Beneluksu.

• **Modernizacja pali stalowych Pirsu Węglowego w Porcie Północnym**

Planowany okres realizacji na lata 2008-2012. Wartość inwestycji ok. 1,7 mln zł.

- **Modernizacja konstrukcji pomostu instalacji kablowych i rurowych Estakady Paliwowej w Porcie Północnym**

Planowany okres realizacji lata 2008-2011. Wartość inwestycji ok. 1,2 mln zł.

- **Modernizacja toru poddźwigowego, ścieżki cumowniczej, kanału trolejowego i kablowego na nabrzeżu Rudowym**

Planowany okres realizacji do dnia 31 grudnia 2011 r. (zadania jeszcze nie rozpoczęto).Wartość inwestycji 456 tys. zł.

- **Modernizacja zaplecza Gdańskiego terminalu kontenerowego przy Nabrzeżu Szczecińskim**

Planowany okres realizacji: sierpień – grudzień 2009 r. Wartość inwestycji 1,3 mln zł.

- **Budowa Granicznego Posterunku Kontroli Weterynaryjnej w Porcie Północnym**

Inwestycja zrealizowana ze środków rezerwy celowej budżetu państwa. Wartość 6,7 mln zł. Inwestycja została zakończona w 2009 r.

- **Baza Ładunków Masowych Sypkich w Porcie Północnym**

Inwestorem jest belgijski operator portowy „Sea Invest”, który nabył przeważające udziały w Spółce „Port Północny” oraz zawarł porozumienie o współpracy z „Arcelor Mittal Poland S.A.”, będącym właścicielem Spółki „Rudoport”, dzierżawiącej część Pirsu Rudowego w Porcie Północnym. Projekt rozwojowy przewiduje instalację ciągów technologicznych do obsługi importu i eksportu różnych ładunków masowych sypkich przewożonych największymi statkami, jakie mogą wpływać na Bałtyk, przy jednoczesnym zachowaniu istniejących zdolności przeładunkowych do obsługi eksportu węgla. Przeładunki odbywać się będą na Pirsie Węglowym i na Pirsie Rudowym. W 2009 r. negocjowano warunki umowy pomiędzy ZMPG S.A. i „Sea Invest”. Inwestycja finansowana będzie przez kapitał prywatny. Zakładany termin realizacji - 2-3 lata.

- **Baza Magazynowo-Przeładunkowa Ropy Naftowej i Paliw w Porcie Północnym**

Inwestorem i użytkownikiem będzie Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych. Pod bazę przeznaczona jest 27,65 ha w Porcie Północnym z dostępem do linii brzegowej. PERN zabiega o zgodę na wydzierżawienie terenu w trybie poza przetargiem. Projekt uzyskał pozytywną opinię Rady Nadzorczej ZMPG S.A. PERN nie określił jeszcze terminu realizacji inwestycji.

- **Baza przeładunku i magazynowania ryb na Nabrzeżu WOC I**

Inwestorem jest Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o. Projekt zakłada wybudowanie chłodni składowo-przeładunkowej i ciąg technologiczny do obsługi statków rybackich. Inwestor zabiega o uzyskanie refundacji kosztów w ramach „Sektorowego

Programu Operacyjnego Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2007-2013, Działanie – Rybacka Infrastruktura Portowa”.

- **Baza zbiorników dla magazynowania ropy naftowej i paliw**

W 2009 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. prowadził negocjacje z Przedsiębiorstwem Eksploatacji Rurociągów Naftowych, których celem było wydzierżawienie przez Zarząd Portu działki na terenie Portu Północnego o powierzchni 27,6 ha z przeznaczeniem pod bazę zbiorników dla magazynowania ropy naftowej i paliw.

Inwestorem i użytkownikiem bazy będzie PERN, który został wskazany przez Ministerstwo Skarbu Państwa jako partner realizacji strategii w zakresie bezpieczeństwa energetycznego kraju. Zdolność przeładunkową Portu w Gdańsku szacuje się na ok. 34 mln ton, a w przypadku wzrostu udziału ropy naftowej w przeładunkach, konieczne będzie powiększenie zdolności przeładunkowej.

2. Zarząd Morskiego Portu Gdynia

- **Przebudowa nabrzeża Pomorskiego**

Inwestycja polega na przebudowie konstrukcji nabrzeża, oczepu, urządzeń cumowniczych oraz nawierzchni i oświetlenia pasa technicznego. W latach 2008 – 2009 wykonano I etap prac, których całkowite zakończenie nastąpi w 2010 r. Koszt inwestycji wynosi ok. 23 mln zł netto i w całości finansowany jest ze środków Zarządu Portu Gdynia.

- **Przebudowa torowiska suwnic kontenerowych i wymiana urządzeń odbojowych nabrzeża Helskiego II**

Inwestycja polega na modernizacji nabrzeża kontenerowego, co pozwoli na cumowanie i obsługę większych statków kontenerowych oraz bezawaryjną eksploatację nabrzeża wybudowanego w 1978 r. Koszt inwestycji wynosi ok. 12,5 mln zł netto i w całości finansowany jest ze środków Zarządu Portu Gdynia.

3. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście

- **Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu (do obsługi gazowców)**

Planowany okres realizacji: lipiec 2010 r. - marzec 2012 r. Inwestycja będzie realizowana w związku z ustawą z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. Nr 84, poz. 700 oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 358), zwaną dalej „ustawą o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu”. Inwestycja zakłada wybudowanie nabrzeża do rozładunku statków LNG o długości 400 m. Przewiduje się wzrost zdolności przeładunkowej portów o 2 mln t/rok. W lipcu 2009 r. złożono wniosek o dofinansowanie ze środków UE i zrealizowano działania prowadzące do przygotowania inwestycji.

- **Przystosowanie stanowiska nr 6 do obsługi promów o długości do 210 m.**

Planowany okres realizacji: grudzień 2010 r. – grudzień 2012 r. W 2009 r. trwały prace przygotowawcze dokumentacyjne.

- **Budowa infrastruktury dla bazy kontenerowej Ostrów Grabowski w porcie w Szczecinie**

Inwestycja rozpoczęta w latach osiemdziesiątych przewidziana jest do zakończenia w czerwcu 2010 r. Finansowanie - środki własne i środki EFRR oraz kredyt z Banku Światowego. W 2009 r. trwały prace nad umocnieniem brzegowym rzeki Duńczycy. Ponadto, wybudowano nabrzeże Fińskie, nabrzeże Spółdzielcze-przejściowe, rampę ro-ro, ulicę Logistyczną, układ torowy, system elektroenergetyczny i pole refulacyjne w rejonie Kanału Dębickiego.

Realizacja zadań w zakresie poprawy dostępu do portów od strony lądu:

- Budowa autostrady A1

1. Odcinek Toruń - Stryków - przewidywany termin budowy: październik 2009 r. – grudzień 2011 r., wszystkie pododcinki są w trakcie postępowania przetargowego, beneficjent oczekuje na wydanie pozwoleń na budowę.
2. Odcinek Pyrzowice - Maciejów - Sośnica - wszystkie pododcinki są w trakcie realizacji, planowany termin zakończenia prac w grudniu 2011 r., beneficjent złożył wnioski o płatność na kwotę 632,98 mln zł.

- Budowa drogi ekspresowej S-3

1. Odcinek Szczecin – Gorzów Wielkopolski - w budowie, planowany termin zakończenia budowy pododcinka węzeł Klucz – węzeł Pyrzowice przewidziano na luty 2010 r. Przewidywany termin oddania do ruchu ostatniego z pododcinków (budowa obiektu mostowego) to listopad 2010 r.
2. Odcinek Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól - trwały prace przygotowawcze, przewidywany termin budowy: grudzień 2009 r. – czerwiec 2012 r.
3. Odcinek Nowa Sól – Legnica - projekt z listy rezerwowej, trwały prace przygotowawcze, przewidywany termin budowy: listopad 2010 r. – październik 2013 r.
4. Odcinek Legnica – Lubawka - trwały prace przygotowawcze, przewidywany termin budowy: styczeń 2010 r. – kwiecień 2012 r.

- Modernizacja linii E65/CE65

1. Odcinek Warszawa – Gdynia - realizowany z Funduszu Spójności poprzedniej perspektywy 2004 - 2006 oraz w ramach POIiŚ. W 2009 r. trwała modernizacja kilku LCS (prace budowlane na obszarze LCS Ciechanów) oraz prace przygotowawcze dla pozostałych odcinków. Modernizacja całego odcinka ma się zakończyć w 2012 r. Beneficjent złożył wniosek o dofinansowanie dla ww. projektu do CUPT i w 2009 r. trwała jego ocena.

2. „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej **E65** Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa (faza II)”. Przewidywany okres realizacji: 2009-2012 r. Beneficjent złożył wniosek o dofinansowanie dla ww. projektu do CUPT i w 2009 r. trwała jego ocena.

- Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań – Szczecin

1. Odcinek Wrocław – granica woj. Dolnośląskiego, etap II - prowadzone były prace budowlane na odcinku Skokowa-Żmigród. Przewidywany okres realizacji 2009 - 2013.

2.2. Rewizja Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)

W ramach procesu modyfikacji sieci TEN-T w opracowanym przez Komisję Europejską dokumencie pod nazwą: Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej zostały przedstawione do wyboru 3 warianty przyszłego kształtu ww. sieci transportowej. Ministerstwo Infrastruktury (MI) opowiada się za utworzeniem struktury dwupoziomowej (opcja 3) z siecią bazową¹ i siecią kompleksową². W dniu 3 grudnia 2009 r. na posiedzeniu Kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury został przyjęty dokument: Informacja nt. wyników prac Zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Materiał ten stanowi szczegółową dokumentację uzasadniającą propozycje Ministerstwa Infrastruktury dotyczące rozszerzenia sieci TEN-T w Rzeczypospolitej Polskiej o nowe odcinki dróg, linii kolejowych, lotnisk oraz morskich i śródlądowych dróg wodnych, a także wybranych zielonych korytarzy.

Powyższy dokument, po przetłumaczeniu na język angielski, zostanie przedłożony do Komisji Europejskiej na początku 2010 r. i będzie stanowił polski wkład w ramach toczących się prac związanych z modyfikacją sieci TEN-T.

W zakresie transportu morskiego i śródlądowego polskie propozycje modyfikacji sieci TEN-T obejmują następujące elementy, które są zgodne z kierunkami priorytetowymi zawartymi w dokumencie *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*:

¹ Sieć bazowa: Projekty Priorytetowe TEN-T połączone w wspólną sieć.

² Sieć kompleksowa: Projekty priorytetowe Sieci TEN-T połączone w sieć wraz z elementami uzupełniającymi w celu utworzenia warunków do osiągnięcia synergii różnych rodzajów transportu pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi UE.

1. Uzupełnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej o odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej do Brzegu Dolnego (zgłoszenie tej propozycji zostanie poprzedzone aplikacją o doświadczenia do sieci TEN-T dróg wodnych posiadających III klasę żeglowności).
2. Objęcie siecią TEN-T portu Police, jako zespołu portowego Szczecin – Świnoujście – Police.
3. Utworzenie autostrad morskich: Gdynia – Karlskrona, Świnoujście – Ystad, Gdańsk – Rotterdam.

3. Ułatwienia dla transportu morskiego

3.1. Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim

Obserwowane od kilku lat zmniejszenie udziału polskich przedsiębiorców żeglugowych w rynku lokalnym i międzynarodowym wskazuje jednoznacznie na konieczność wdrożenia instrumentów pomocowych dla polskich armatorów na wzór stosowanych w innych państwach, w tym zwłaszcza w państwach członkowskich UE, w celu wyrównania konkurencyjności polskich armatorów z armatorami z UE.

Warunkiem poprawy konkurencyjności morskiej floty transportowej polskich armatorów jest:

- stworzenie jednakowych warunków działania dla armatorów polskich, które zachęcą ich do eksploatacji statków pod banderą narodową (pełne wdrożenie ustawy o podatku tonażowym, nowa ustawa o pracy na morskich statkach handlowych),
- uproszczenie procedury rejestracji statków,
- rozwój i wzrost efektywności usług transportu morskiego w europejskiej wymianie handlowej oraz równoległy rozwój portów i połączeń lądowych,
- stworzenie systemu finansowania zakupu statków dla armatorów krajowych.

Obecnie obowiązująca ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258, z późn. zm.) funkcjonuje od 1991 r. Przyjęte w tamtym okresie rozwiązania, regulujące zasady pracy na morskich statkach handlowych, nie przystają do obecnych realiów funkcjonowania przedsiębiorstw armatorskich na światowym i europejskim rynku żeglugowym. Stały się także jedną z głównych przyczyn przechodzenia statków polskich armatorów pod obce bandery. Nowa ustawa o pracy na morskich statkach handlowych ma na celu wdrożenie postanowień *Skonsolidowanej Konwencji o pracy na morzu* z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy. Wprowadzenie do polskiego porządku prawnego ustawy zawierającej ułatwienia w zakresie kosztów pracy (niepogarszające sytuacji marynarzy w zakresie ubezpieczeń społecznych), pozwoli na poprawę zdolności konkurencyjnej polskich armatorów, przyczyni się również do zrównania warunków

funkcjonowania armatorów krajowych z warunkami armatorów światowych, a przede wszystkim europejskich.

Ważnym czynnikiem zmierzającym do zwiększenia atrakcyjności polskiej bandery jest wprowadzenie podatku tonażowego.

Podatek tonażowy ma charakter podatku zryczałtowanego, którego stawkę wylicza się w oparciu o tonaż floty. System ten umożliwi armatorom statków płacenie stawki podatku uzależnionej od tonażu posiadanej przez nich floty, zamiast podatku od osób prawnych lub od osób fizycznych.

Podatek tonażowy jest uregulowany ustawą z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 183, poz. 1353 oraz z 2008 r. Nr 209, poz. 1316), zwaną dalej „ustawą o podatku tonażowym”, która weszła w życie dnia 1 stycznia 2007 r., jednak jej stosowanie nie było możliwe bez zgody Komisji Europejskiej.

Pełna realizacja ustawy o podatku tonażowym będzie skutkować dodatkowymi wpływami do budżetu państwa z tytułu wpłacanego przez armatorów podatku tonażowego, co w rezultacie wpłynie na wzrost dochodów budżetu państwa.

W dniu 18 grudnia 2009 r. Komisja Europejska podjęła ostateczną decyzję o zgodności ze wspólnym rynkiem programu pomocy państwa „Wprowadzenie podatku tonażowego w transporcie morskim” pod warunkiem dokonania pewnych zmian. Ministerstwo Infrastruktury niezwłocznie po tej decyzji rozpoczęło pracę nad przygotowaniem założeń do projektu nowelizacji ustawy o podatku tonażowym, która w pełni dostosuje polskie prawo do wymogów europejskich.

3.2. Znoszenie barier i przeszkód prawnych w rozwoju przedsiębiorczości morskiej

W 2009 r. nie nastąpiły zmiany przepisów dotyczących opodatkowania usług polskich portów morskich podatkiem od towarów i usług.

W 2009 r. podjęto prace legislacyjne, mające na celu umożliwienie agencji celnej bycie przedstawicielem podatkowym w przypadku, gdy podatnik ustanawiający agencję celną przedstawicielem podatkowym będzie dokonywać na terytorium kraju wyłącznie importu towarów, a miejscem przeznaczenia tych towarów jest terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego. Zmiany te zostały zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług, ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług. Projekt ustawy jest po uzgodnieniach międzyresortowych i będzie przedmiotem obrad Komitetu Rady Ministrów.

W dniu 15 kwietnia 2009 r. na konferencji „Szczecin – miasto przyjazne reeferom”, zaprezentowano działania w ramach *One Stop Shop* oraz wykorzystanie na szeroką skalę nieinwazyjnych metod kontroli RTG w celu usprawnienia kontroli. W rezultacie przedstawionych propozycji reorganizacyjnych w porcie szczecińskim oraz uzgodnień

z innymi członkami konferencji, przedsiębiorcy zadeklarowali przesunięcie części ładunków przewożonych w kontenerach chłodniczych do portu w Szczecinie.

W związku z planami rozwoju portów morskich w województwie warmińsko-mazurskim podejmowane były działania związane z przygotowaniem do procesu przebudowy i dostosowania Morskiego Przejścia Granicznego we Fromborku w przyszłości służących do odpraw statków pływających po Zalewie Wiślanym.

W porcie Szczecin wdrożono nowoczesne metody kontroli oparte na szerokim zastosowaniu metod analizy ryzyka w typowaniu do kontroli oraz szerokim użyciu nieinwazyjnego urządzenia do kontroli RTG, gdzie kontrola polegająca na skanowaniu i interpretacji obrazu nie przekracza maksymalnie kilkunastu minut.

Wdrożono wspólnie z operatorem portowym obsługującym nowy terminal portowy, nowoczesny program komputerowej ewidencji i śledzenia ruchu kontenerów w magazynie czasowego składowania Bazy Kontenerowej w Szczecinie. Program ten zapewnia możliwość zdalnego sterowania kontrolą i elektroniczne przekazywanie danych z różnych służb adresowanych do gestora kontenera. Zainteresowany odbiorca kontenera jest w stanie śledzić „on line” ruchy kontenera i zdalnie z każdego miejsca podjąć decyzję o odbiorze kontenera, oraz wygenerować odpowiednie do tej czynności dokumenty.

W dniu 8 czerwca 2009 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli Ministerstwa Finansów oraz izb celnych w Gdyni i w Szczecinie w celu wypracowania jednolitych rozwiązań i standardów traktowania Upoważnionych Przedsiębiorców (AEO), które stałyby się podstawą działania w oddziałach, urzędach i izbach celnych oraz stanowiłyby podstawę opracowania materiału informacyjnego dla przedsiębiorców promującego instytucję AEO i wskazujący obszary szczególnego traktowania. Ponadto, MF zorganizowało spotkanie z przedstawicielami Izb Celnych w Białej Podlaskiej, w Białymstoku, w Gdyni, w Olsztynie, w Przemyśle i w Szczecinie, Głównego Inspektoratu Weterynarii, Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa oraz Głównego Inspektoratu Sanitarnego. Spotkanie miało na celu wypracowanie zasad współpracy służb celnych z innymi służbami granicznymi, umożliwiających szybszą obsługę upoważnionych przedsiębiorców (AEO) na przejściach granicznych.

Kolejnym zagadnieniem jest funkcjonowanie na terenie portu różnych odrębnych służb związanych z kontrolą towarów na granicy, takich jak: Graniczny Inspektorat Weterynarii, Wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno - Spożywczych, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Graniczny Punkt Kontroli Sanitarno – Epidemiologicznej. W celu poprawienia współpracy tych instytucji z organami Służby Celnej zawarto szereg porozumień na szczeblu dyrektora izby celnej lub naczelnika urzędu celnego, regulujących kwestie współdziałania.

W 2009 r. w izbach celnych obsługujących porty morskie zostały zorganizowane cykle spotkań z przedsiębiorcami, podmiotami zajmującymi się obsługą i zaopatrzeniem statków oraz z przedstawicielami agencji morskich, których celem było przybliżenie przepisów

regulujących obrót towarowy w transporcie morskim z krajami trzecimi oraz wskazanie możliwości korzystania z ułatwień przewidzianych dla przedsiębiorców w tym zakresie. Spotkania dotyczyły m.in.: procedury odprawy czasowej i uszlachetniania czynnego środków transportu (statków morskich) – udzielania pozwoleń, przebiegu procedury i jej prawidłowego zakończenia, regulacji prawnych odnośnie Wolnych Obszarów Celnych, korzystania przez podmioty z przywileju wynikającego z art. 33 a ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.) (uproszczonego trybu rozliczania podatku należnego z tytułu importu towarów), etc.

Ponadto, we wrześniu 2009 r. w Izbie Celnej w Szczecinie odbyło się spotkanie z naukowcami z Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, którzy przedstawili możliwość podjęcia współpracy ze Służbą Celną w zakresie identyfikacji genetycznej ryb wprowadzanych na obszar Unii Europejskiej przez największy oddział celny obsługujący port w Szczecinie - Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia”.

Identyfikacja ta stanowiłaby jedną z form uproszczenia procedur obrotu portowego, ponieważ miałyby polegać na wiarygodnym rozstrzygnięciu (poprzez badania genetyczne), czy ryby deklarowane w zgłoszeniu celnym rzeczywiście odpowiadają opisowi i załączonym dokumentom.

3.3. Sytuacja polskiego przemysłu stoczniowego

Sytuacja polskiego przemysłu stoczniowego uwarunkowana jest kształtowaniem się koniunktury w sektorze okrętowym nie tylko w samej Europie, ale również na świecie. Przemysł stoczniowy działa na silnie konkurencyjnym globalnym rynku statków, a światowy popyt na statki determinowany jest aktywnością ekonomiczną świata (procesami umiędzynaradawiania rynków będących wynikiem postępującej globalizacji) oraz stanem istniejącej floty, koniecznością złomowania i wymianą dotychczasowej floty. Obecnie światowa produkcja statków w ponad 80% realizowana jest przez kraje azjatyckie, a portfel zamówień tych krajów stanowi niemal 90% światowych zamówień. Zwiększenie roli krajów azjatyckich na światowym rynku statków odbywa się kosztem krajów europejskich, których udział w produkcji, globalnym portfelu zamówień i nowych zamówieniach wykazuje postępującą tendencję spadkową.

Światowy kryzys, który rozpoczął się w 2008 r. znalazł swoje odbicie także na rynku okrętowym. W 2009 r. nastąpiło załamanie dotychczas wyższkujących indeksów cen statków i portfela zamówień. Liczba zawartych przez stocznie na świecie nowych kontraktów drastycznie spadła. Wielkość światowych nowych zamówień na statki wynosiła w kolejnych latach: w 2007 r. - 85 mln CGT, w 2008 r. - 43 mln CGT, a w 2009 r. – zaledwie 11,1 mln CGT. Drastycznie zmniejszył się także portfel zamówień, armatorzy w 2009 r. zrezygnowali z budowy wielu już zakontraktowanych statków m.in. ze względu na bardzo niskie stawki frachtowe oraz brak możliwości pozyskania kredytów bankowych na finansowanie budowy statków. Sytuacja polskiego sektora stoczniowego jest bardzo trudna. Polskie stocznie wybudowały w 2009 r. tylko 25 jednostek o łącznej pojemności 240 tys. CGT (w 2006 r. 24

statki o pojemności 500 tys. CGT), oraz zawarły nowe kontrakty na budowę jedynie 4 statków o łącznej pojemności 18 tys. CGT. Tak niski poziom produkcji związany był z wygaszaniem produkcji statków w dwóch największych polskich stoczniach, tj. Stoczni Gdynia i Szczecińskiej Stoczni Nowa, których majątek – zgodnie z decyzjami Komisji Europejskiej z dnia 6 listopada 2008 r. (w decyzjach tych Komisja Europejska stwierdziła, że pomoc publiczna udzielona została Stoczni w Gdyni i w Szczecinie z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu WE, nakazując sprzedaż aktywów tych stoczni w drodze otwartego i przejrzystego przetargu) - miał być sprzedany nowym inwestorom do końca 2009 r. Proces sprzedaży majątku dwóch stoczni nie został jeszcze zakończony. Do końca 2009 r. sprzedano większość składników majątku trwałego Stoczni Gdynia S.A., natomiast w odniesieniu do Stoczni Szczecińskiej zdecydowanie mniej. Procedury związane ze sprzedażą obu stoczni zostaną najprawdopodobniej powtórzone wobec pojawiającego się zainteresowania potencjalnych inwestorów. Na wolniejsze od zakładanego tempo sprzedaży majątku stoczni istotny wpływ miała światowa dekonunktura w sektorze produkcji statków.

Z uwagi na wyżej opisaną skomplikowaną sytuację polskiego przemysłu stoczniowego w 2009 r. opracowano „Uwarunkowania funkcjonowania polskiego sektora stoczniowego” w celu dokonania oceny czynników kształtujących sytuację w tym przemyśle i wypracowania propozycji mechanizmów dla jego funkcjonowania. Propozycje te zostaną wykorzystane w pracach nad „Programem rozwoju przemysłu”, który swoim zakresem obejmie także przemysł stoczniowy. Podstawowym celem tego dokumentu jest wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw przemysłowych, w oparciu o stworzenie odpowiednich warunków instytucjonalnych, prawnych oraz finansowych dla ich efektywnego funkcjonowania.

4. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju

4.1. Przygotowanie infrastruktury morskiej i budowa terminala LNG w Świnoujściu

Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu to jedna z największych inwestycji ostatnich lat. Jest to inwestycja ważna zarówno dla Województwa Zachodniopomorskiego, jak i dla całego kraju, ponieważ wprowadza możliwość dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych do Rzeczypospolitej Polskiej.

Przyjęta w 2009 r. ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. Nr 84, poz. 700 oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 358), zwana dalej „ustawą o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu”, określa zasady przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji w zakresie terminalu wymaganych ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa oraz inwestycji towarzyszących. Celem leżącym u podstaw opracowywania i uchwalenia ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu była poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju oraz rozwój rynku gazu ziemnego poprzez budowę terminalu regazyfikacyjnego w Świnoujściu wraz z gazociągami przesyłowymi i podziemnymi

magazynami gazu niezbędnymi do funkcjonowania terminalu oraz rozbudowę infrastruktury w zakresie przesyłu gazu ziemnego. Jednocześnie ustawa stanowi element realizacji wyrażonych przez Radę Ministrów „Kierunków działań Rządu na rzecz bezpieczeństwa energetycznego kraju w obszarach gazu ziemnego i energetyki jądrowej”.

Przed wszystkim ustawa o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu ma umożliwić uruchomienie w 2014 r. gazoportu w Świnoujściu dzięki uproszczeniu procedur administracyjnych i przetargów. Tzw. specustawa wprowadziła m.in. szczególny tryb wywłaszczania gruntów pod inwestycję, pozwoliła także na pomijanie procedury ogłaszania przetargów publicznych na niektóre prace przy budowie terminalu, ze względu na uzasadniony interes bezpieczeństwa państwa.

Ustawa o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu dotyczy nie tylko samego terminalu do odbioru skroplonego gazu LNG w Świnoujściu, ale także tzw. inwestycji towarzyszących, czyli gazociągów do transportu gazu z terminalu oraz podziemnych magazynów gazu. Ustawa o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu określa też inwestycje wchodzące w zakres budowy terminalu oraz wyznacza podmioty i zadania inwestycyjne wchodzące w zakres realizacji inwestycji.

W świetle ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu Urząd Morski w Szczecinie odpowiada za budowę infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zewnętrznego, w tym falochronu, poszerzenie toru wodnego w Świnoujściu oraz za przebudowę istniejącego falochronu w Świnoujściu.

Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A. odpowiada za budowę infrastruktury portowej oraz infrastruktury umożliwiającej zamontowanie instalacji do przesyłu gazu i poboru wody z morza. Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A. zabiega o dofinansowanie w ramach EEPR (*European Energy Program for Recovery*) w wysokości 25 mln euro z przeznaczeniem na budowę infrastruktury portowej.

Spółka Gaz-System S.A. jest odpowiedzialna za budowę gazociągu Świnoujście-Szczecin łączącego terminal z systemem przesyłowym wraz z infrastrukturą, natomiast Spółka Polskie LNG Sp. z o.o. odpowiada za budowę terminalu.

W odniesieniu do inwestycji realizowanej przez Urząd Morski w Szczecinie – budowy nowego falochronu osłonowego, w 2009 r. uzyskano niezbędne decyzje administracyjne, które umożliwiły rozpoczęcie procedury przetargowej na wykonawcę robót budowlanych w zakresie budowy terminalu. Planowany termin ukończenia procedury oceny ofert i wybór wykonawcy robót - koniec kwietnia 2010 r. Obecnie trwają prace nad przygotowaniem dokumentacji przetargowej w celu wyboru Inżyniera Kontraktu, którego zadaniem będzie pełnienie nadzoru inwestorskiego i wykonywanie monitoringu przyrodniczego w trakcie realizacji inwestycji.

W ramach zadania budowy falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu Urząd Morski w Szczecinie w 2009 r. zlecił opracowania i podjął działania, w wyniku

których otrzymał kompletną dokumentację projektowo-kosztorysową oraz uzyskał szereg niezbędnych decyzji administracyjnych związanych z realizacją tej inwestycji

Ponadto, w ramach obsługi inwestycji Urząd Morski w Szczecinie podjął działania związane z wykonawstwem robót, a mianowicie wszczął procedurę przetargową na wykonawstwo robót w trybie przetargu ograniczonego, zgodnie z *Regulaminem udzielania zamówień w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu* (prekwalifikacja).

Urząd Morski w Szczecinie w 2009 r. podjął też szereg działań związanych z przebudową falochronu wschodniego w Świnoujściu, m.in. podpisano kontrakt na wykonanie robót inżyniersko-budowlanych z Konsorcjum firm „Energopol-Szczecin Spółka Akcyjna” – liderem projektu oraz „Hydrobudowa-Gdańsk Spółka Akcyjna” – partnerem konsorcjum. Kwota kontraktowa wynosi 44 469 965,11 zł.

Odnosnie poszerzenia toru podejściowego północnego do Świnoujścia Urząd Morski w Szczecinie przeprowadził analizę niezbędnych prac. Obliczono kubaturę prac czerpalnych, którą określono na 387 tys. m³. Szacunkowy koszt tych robót wyniesie 14 mln zł.

Na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie Akademia Morska w Szczecinie opracowywała analizę w zakresie warunków dla obsługi statków LNG, która stanowić będzie podstawę do przygotowania zmiany przepisów portowych.

4.2. Rozwój morskiej energetyki wiatrowej

W opracowaniu w Ministerstwie Infrastruktury znajduje się projekt mapy wskazującej potencjalne lokalizacje dla farm wiatrowych na morzu, zgodnie z działaniem 4.6 zadanie 4 Programu działań wykonawczych na lata 2009-2012, stanowiącym załącznik do „Polityki energetycznej Polski do 2030 r.”. Potencjalne lokalizacje muszą zostać uzgodnione z ministrami wskazanymi w art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej”. Projekt zmiany procedury wydawania pozwolenia na wznoszenie konstrukcji w polskich obszarach morskich, obejmujący rozdział 4 w dziale II „sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia, podmorskie kable i rurociągi” oraz zmiany w zakresie zagospodarowania przestrzennego na obszarach morskich ujęty jest w projekcie ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw. W 2009 r. ukończono etap uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy.

5. Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego

5.1. Zrównoważony rozwój rybołówstwa i akwakultury

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi zgodnie ze swoimi kompetencjami skupiło się na zmianach legislacyjnych dotyczących organizacji inspekcji rybackiej oraz współpracy regionalnej, które miały na celu eliminowanie nielegalnych, nieraportowanych i nieuregulowanych połowów (tzw. IUU). Z uwagi na szczególnie szkodliwy wpływ takich połowów, zarówno na stan światowych zasobów, jak i mechanizmy gospodarcze związane z legalnie prowadzonym rybołówstwem, również Komisja Europejska i FAO prowadziły w tym aspekcie polityki rybackiej szerokie działania.

Na poziomie krajowym MRiRW nawiązało współpracę z Ministerstwem Finansów (służby celne), Komendą Główną Straży Granicznej, Inspekcją Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Głównym Inspektoratem Weterynarii oraz Ministerstwem Infrastruktury. Celem tej współpracy jest stworzenie zintegrowanego systemu kontroli, pozwalającego skutecznie przeciwdziałać nielegalnym połowom za pomocą narzędzi dostępnych w każdej z powyższych instytucji. Prowadzone konsultacje międzyresortowe mają istotny wpływ na rozpoznanie potrzeb w zakresie niezbędnych zmian w obowiązujących regulacjach prawnych, umożliwiających stworzenie zintegrowanego systemu kontroli.

Ponadto, wprowadzono nowe zasady prowadzenia połowów w polskich obszarach morskich związane z konieczną restrukturyzacją floty rybackiej i racjonalnym zarządzaniem eksploatacją żywych zasobów morza. Działania te podniosą również dochodowość w rybołówstwie bałtyckim, zarówno w segmencie floty dorszowej, jak i pelagicznej. W celu złagodzenia potencjalnych negatywnych skutków społecznych i gospodarczych wdrożenia i wsparcia ww. procesu wypłacono armatorom rybackim i ich załogom rekompensaty za tymczasowe zaprzestanie działalności połowowej w wysokości ok. 150 mln zł. Restrukturyzację sektora, w tym floty rybackiej, wspierano środkami finansowymi z Programu Operacyjnego *Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013* (PO RYBY 2007-2013).

Wieloletnie starania strony polskiej doprowadziły w 2009 r. do pozytywnej zmiany w wymowie doradztwa naukowego ICES, polegającej na odejściu od stosowanych wcześniej przez ICES zdezaktualizowanych punktów referencyjnych biomasy stada dorszy wschodniobałtyckich, co przyczyniło się wprost do podniesienia limitu połowowego na 2010 r. na ten gatunek o 15%.

Działania w 2009 r. w sektorze dalekomorskim prowadzone były w celu zapewnienia Rzeczypospolitej Polskiej jak największych możliwości połowowych, szczególnie na wodach południowego Pacyfiku i zachodniej Afryki.

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi w 2009 r. kontynuowało restytucję wielu cennych gatunków ryb poprzez m.in. finansowanie (ok. 5 mln zł) zarybiania obszarów morskich tak cennymi gatunkami ryb, jak łosoś i troć wędrowną.

W dniach 22-23 kwietnia 2009 r. w Szczecinie odbyło się spotkanie Międzynarodowej Grupy Roboczej do spraw zwalczania przestępczości ekonomicznej w sektorze rybnym na Morzu Barentsa i na Morzu Bałtyckim, które odbyło się w Urzędzie Kontroli Skarbowej w Szczecinie. W pracach Grupy – poza Rzeczpospolitą Polską – brali udział przedstawiciele administracji podatkowej i celnej Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Republiki Federalnej Niemiec, Norwegii, Federacji Rosyjskiej oraz Szwecji. Głównym zainteresowaniem Grupy było zagadnienie zwalczania nielegalnego, nieuregulowanego i nie raportowanego (*Illegal Unregulated and Unreported – IUU*) połowu dorsza na Morzu Barentsa i na Morzu Bałtyckim.

Przy wykorzystaniu jednostek pływających **Straż Graniczna** realizowała ścisłą współpracę z Okręgowymi Inspektoratami Rybołówstwa Morskiego, między innymi w formie wspólnych kontroli jednostek rybackich, zarówno na poziomie krajowym, jak również w ramach wspólnych kampanii kontrolnych rybołówstwa UE na Morzu Bałtyckim. Ponadto, na bieżąco wymieniano informacje o działalności jednostek rybackich. Prowadzono również działania skierowane na zwalczanie kłusownictwa oraz monitorowano działalność statków posiadających zezwolenia na skup organizmów morskich, jak również statków posiadających zezwolenia na prowadzenie prac naukowo-badawczych na polskich obszarach morskich.

Akademia Morska w Szczecinie w ramach Programu Operacyjnego *Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013* (PO RYBY 2007-2013). *środek 3.5* Projekty pilotażowe opracowała i złożyła do Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa trzy projekty:

1. „Energooszczędne i proekologiczne układy energetyczne dla wybranych typów jednostek polskiej floty rybackiej”.
2. „Zmniejszenie zużycia paliwa i obniżenie toksyczności gazów wylotowych silników rybackich jednostek pływających”.
3. „Opracowanie i weryfikacja metody oceny efektywności energetycznej jednostek floty rybackiej”.

Morski Instytut Rybacki w Gdyni w 2009 r. zrealizował *Wieloletni Program Zbioru Danych Rybackich* oraz wykonał dla Departamentu Rybołówstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi następujące opracowania:

- opracowanie biologicznych podstaw zarządzania rybołówstwem bałtyckim i dalekomorskim w ramach wspólnej polityki rybackiej UE oraz przygotowanie ekspertyz i opinii dotyczących ochrony i gospodarowanie zasobami rybackimi,
- badania ekonomiczne z zakresu rybołówstwa morskiego i przetwórstwa rybnego za 2008 r., przewidziane w Programie Badań Statystycznych Statystyki Publicznej na rok 2008,
- przygotowanie danych połowowych dla organów administracji państwowej,
- opracowanie statystyk dla międzynarodowych organizacji rybackich za 2008 r., przewidziane w Programie Badań Statystycznych Statystyki Publicznej na rok 2008,
- analiza rentowności wykonywania rybołówstwa morskiego i przetwórstwa rybnego w Rzeczypospolitej Polskiej,

- kompleksowa ocena segmentu pelagicznego polskiego rybołówstwa bałtyckiego celem wskazania możliwości podniesienia jego efektywności poprzez wdrażanie Programu Operacyjnego *Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013, w szczególności Osi 1-Środek 1.3, Osi 2-Środek 2.5 i osi 3- Środek 3.3 i 3.4.*,
- ekspertyza dotycząca zmian wskaźników wydajności zasobów ryb na Zalewie Wiślanym w III kwartale 2009 r. na potrzeby polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej,
- opracowanie projektu planu gospodarowania zasobami węgorza europejskiego w formie dokumentu w języku polskim i w języku angielskim.

Ponadto, na zlecenie WWF **Morski Instytut Rybacki w Gdyni** opracował dokument pod nazwą „Mniej statków – więcej ryb? Społeczne skutki redukcji floty rybackiej na Morzu Bałtyckim”.

6. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów

6.1. Udostępnianie i wydobywanie morskich zasobów mineralnych

Państwowy Instytut Geologiczny prowadził badania geologiczne dna morskiego, których wyniki mają służyć potrzebom gospodarowania zasobami naturalnymi, zarządzania obszarem i ochroną środowiska morskiego – powinny być częścią bazy danych niezbędnych do planowania przestrzennego na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

W 2009 r. Instytut zakończył projekt *Rozpoznanie i wizualizacja budowy geologicznej Zatoki Gdańskiej dla potrzeb gospodarowania zasobami naturalnymi* i rozpoczęto analogiczny projekt dla obszaru Zatoki Pomorskiej wraz z polską częścią Ławicy Odrzanej. Prace prowadzone były przez konsorcjum: Państwowy Instytut Geologiczny (lider projektu) i Instytut Morski w Gdańsku (członek konsorcjum). Projekty były realizowane na zamówienie Ministra Środowiska, a finansowane były ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Instytut realizował również projekt badawczy *Wpływ eksploatacji piasku z dna południowego Bałtyku na strukturę dna i zbiorowiska meio- i makrozoobentosu* w ramach Europejskiego Programu Współpracy w Dziedzinie Badań Naukowo-Technicznych, Akcja COST638 – Investigating and managing the impacts of Marine Sand and gravel extraction and use (MASS).

Państwowy Instytut Geologiczny aktywnie uczestniczy również w badaniach polarnych. Na obszarze Antarktyki Zachodniej realizowany jest obecnie projekt finansowany ze środków MNiSW *Geochronologia izotopowa i paleomagnetizm trzeciorzędowych formacji wulkanogenicznych z rejonu stacji badawczej im. Henryka Arctowskiego (Szetlandy Południowe)*. Instytut uczestniczy również w polskiej części międzynarodowego programu *Antarctic Climate Evolution (ACE)*, będącego międzynarodową inicjatywą powołaną pod

patronatem SCAR (*Scientific Committee on Antarctic Research*) w ramach IV Międzynarodowego Roku Polarnego. Polska część ACE wykonywana jest pod kierunkiem Zakładu Biologii Antarktyki PAN jako wydzielony grant MNiSW pt.: *Zapis geochemiczny i paleomagnetyczny ewolucji klimatu Antarktyki Zachodniej w kenozoicznej sukcesji skalnej na Wyspie Króla Jerzego, Archipelag Szetlandów Południowych*".

Na wniosek wojewody pomorskiego **Minister Obrony Narodowej** wyraził zgodę, aby Siły Zbrojne RP udzieliły pomocy w przeprowadzeniu badań gazowego rurociągu podmorskiego należącego do przedsiębiorstwa „Energobaltic Sp. z o.o.” w Gdańsku. Rurociąg dostarczający gaz ziemny do Elektrociepłowni we Władysławowie zostanie sprawdzony pod kątem współrzędnych położenia oraz określona zostanie grubość warstwy pokrywającej rurociąg.

Na obszarach morskich polskiej strefy ekonomicznej obowiązuje na dzień dzisiejszy osiem koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, cztery koncesje na wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego oraz dwie koncesje na wydobywanie kruszywa naturalnego (z obszaru Ławicy Słupskiej). Koncesje na poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie węglowodorów udzielone są na rzecz Spółki PETROBALTIC S.A. W ramach tych koncesji prowadzone są prace badawcze, które pozwalają lepiej poznać wgłębną budowę geologiczną polskiej strefy ekonomicznej Morza Bałtyckiego.

W 2009 r. Minister Środowiska zmienił koncesję nr 35/2001/p z dnia 14 grudnia 2001 r. udzieloną na rzecz Przedsiębiorstwa Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu „PETROBALTIC” S.A. w Gdańsku na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej oraz gazu ziemnego w rejonie „Gaz Północ”, położonym we wschodniej części obszaru morskiego RP w zakresie poszerzenia zakresu prac badawczych (nowe prace sejsmiczne).

Decyzją z dnia 17 czerwca 2009 r. Minister Środowiska stwierdził wygaśnięcie koncesji Nr 12/2003/p z dnia 22 sierpnia 2003 r. na poszukiwanie i rozpoznawanie złoża bursztynu w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w przybrzeżnej strefie Zatoki Gdańskiej - dla Rejonu 1, położonego między Terminalem Rudowym Portu Północnego a plażą Gdańsk-Stogi.

Ponadto, w 2009 r. zakończyły się prace w ramach tematów wykonanych na zlecenie Ministerstwa Środowiska i finansowanych ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej:

- „Systemy naftowe i perspektywy poszukiwawcze utworów staropaleozoicznych polskiego sektora Morza Bałtyckiego między Łebą a Kamieniem Pomorskim”. Opracowanie stanowi syntezę warunków ropotwórczości i roponośności systemów naftowych staropaleozoicznego kompleksu strukturalnego zachodniej części obszaru platformy proterozoicznej i wschodniej części obszaru platformy paleozoicznej w polskiej strefie akwenu Morza Bałtyckiego, obejmującej bloki tektoniczne Gryfic, Kołobrzegu, Darłowa i Słupska oraz zachodni fragment bloku Łeby.

- „Rozpoznanie i wizualizacja budowy geologicznej Zatoki Gdańskiej dla potrzeb gospodarowania zasobami naturalnymi”. Efekt pracy (mapy tematyczne: osadów dna, rzeźby dna, surowców mineralnych – głównie okrucowych, infrastruktury na tle osadów, zagrożeń geochemicznych) będzie służył zarządzaniu obszarem i celom ochrony środowiska morskiego.

Jednocześnie w 2009 r. rozpoczęto realizację pracy pt.: „Rozpoznanie i wizualizacja budowy geologicznej Zatoki Pomorskiej dla potrzeb gospodarowania zasobami naturalnymi”.

W 2009 r. odbyło się kolejne spotkanie Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (MODM) oraz Wspólnej Organizacji Interoceanmetal (WOI), których Rzeczpospolita Polska jest członkiem. Podczas 15 Sesji Zgromadzenia i Rady MODM kontynuowane były prace nad stworzeniem międzynarodowych zasad, przepisów prawnych i procedur związanych z poszukiwaniem i dokumentowaniem żelazistych naskorupień kobaltonośnych na dnie oceanicznym, a także sprawy związane z m.in. budżetem organizacji. Działania MODM i WOI skupione były na przeprowadzeniu rejsu badawczego w rejon działki należącej do organizacji zlokalizowanej na dnie oceanicznym na Pacyfiku i przeprowadzeniem programu badań w celu wytypowania i szczegółowego rozpoznania fragmentu działki najkorzystniejszego do przyszłej eksploatacji koncentracji polimetalicznych.

6.2. Rozwój turystyki morskiej i nadmorskiej

Ministerstwo Sportu i Turystyki w 2009 r. realizowało swoje zadania dotyczące „Rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej”, zgodnie z *Założeniami polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, w ramach następujących działań:

- **„Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”** – projekt realizowany przez Województwo Pomorskie, który zakłada kompleksowy rozwój turystyki wodnej w obszarze Delt Wisły i Zalewu Wiślanego. Obszar objęty projektem to teren Żuław i Zalewu Wiślanego wraz z Mierzeją Wiślaną. W ramach projektu przewidziano stworzenie portów i przystani żeglarskich i jachtowych oraz pomostów cumowniczych, służących zarówno aktywnemu uprawianiu sportów wodnych, jak również innym formom turystyki. Kwota dofinansowania projektu to ponad 50 mln zł.
- **„Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku”** – realizowany przez miasto Gdańsk. Przedsięwzięcie polega na aktywizacji dróg wodnych na terenie miasta znajdującego się w rejonie ujścia Wisły. Produktem wynikającym z realizacji projektu będzie zmodernizowany i dostosowany dla potrzeb turystów szlak wodny. Planowane zadania obejmują budowę przystanków tramwaju wodnego oraz budowę trzech obiektów dla potrzeb wodniaków. Ponadto, zostaną wybudowane i zmodernizowane nabrzeża, zostanie zabudowana strefa brzegowa pływającymi i stałymi pomostami cumowniczymi, wybudowane zostaną pochylnie dla wodowania jednostek pływających i inne urządzenia hydrotechniczne. Kwota dofinansowania projektu to ponad 17 mln zł.

- **„Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – Sieć Portów Turystycznych Pomorza Zachodniego”** – projekt realizowany przez Zachodniopomorską Regionalną Organizację Turystyczną. Przedmiotem realizacji projektu jest budowa i modernizacja infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Porty te tworzą najważniejsze centra jachtowe sieci portów i przystani Pomorza Zachodniego, połączonych Zachodniopomorskim Szlakiem Żeglarskim. Kwota dofinansowania projektu to ponad 39 mln zł.

Okres realizacji inwestycji to lata 2009–2011. Przedsięwzięcia są w fazie końcowego, długotrwałego i złożonego procesu przygotowania inwestycji, gdyż do podjęcia prac budowlanych wymaga się kilku lub często nawet kilkunastu pozwoleń na budowę. Ponadto, z uwagi na fakt, iż projekty dotyczą terenów cennych przyrodniczo (Natura 2000), niezbędne jest również przedstawienie oceny oddziaływania projektu na środowisko. Jednakże efekty prac budowlanych będą widoczne już w 2010 r.

W dniach 24-25 września 2009 r. w Wilnie odbyło się Drugie Forum Turystyczne Państw Bałtyckich (*2nd Baltic Sea Tourism Forum*), w którym wzięła udział delegacja Ministerstwa Sportu i Turystyki na czele z Katarzyną Sobierajską - Podsekretarzem Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki. Forum poświęcone było tematowi współpracy w zakresie turystyki 9 państw leżących w basenie Morza Bałtyckiego ze szczególnym zwróceniem uwagi na kwestie aktualnych wyzwań i możliwości stojących przed państwami tego regionu. Przedstawiciel RP - Pani Katarzyna Sobierajska - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki zaprezentowała założenia polityki morskiej RP w oparciu o dokument opracowany przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP oraz stworzony w oparciu o dokumenty unijne. Istotnym punktem wystąpienia Pani Minister była kwestia wspólnej promocji oraz tworzenia ponadregionalnych produktów turystycznych (np. ścieżki rowerowe łączące sąsiadujące kraje).

W ramach udzielania wsparcia dla rozwoju lecznictwa sanatoryjnego i uzdrowiskowego Ministerstwo Sportu i Turystyki dofinansowało dwie konferencje:

1. Turystyka Uzdrowiskowa – Stan i perspektywy (Gdańsk 2009) - konferencja zorganizowana przez Wyższą Szkołę Turystyki i Hotelarstwa w Gdańsku. Podczas konferencji przedstawiciele 10 ośrodków akademickich z kraju i 2 z zagranicy przedstawili 48 referatów. Uczestnicy konferencji zapoznali się z bieżącą sytuacją lecznictwa uzdrowiskowego oraz perspektyw i kierunkach jego rozwoju.

2. Kongres Uzdrowisk Polskich w Muszynie (Muszyna 2009) - Kongres zgromadził liczną reprezentację przedstawicieli świata naukowego i praktyków, a także przedstawicieli polityki i biznesu. Uczestnicy biorący udział w czterech panelach dyskusyjnych zwracali uwagę na najważniejsze aspekty życia uzdrowisk, jak również dyskutowali o kierunkach rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego.

Ponadto, promowano polską turystykę morską za granicą. W dniach od 15 do 19 marca 2009 r. odbyły się w Miami targi turystyki morskiej - *Cruise Shipping Miami 2009*. Była to już 25 edycja najważniejszych na świecie targów turystyki morskiej. Rzeczpospolita Polska prezentowała się po raz siódmy, występując pod szyldem „Cruise Poland – Polish National Tourist Office” w sektorze Cruise Europe - organizacji skupiającej ponad 100 portów morskich w Północnej Europie, w tym porty w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie-Świnoujściu oraz Baltic Gateway, czołowego organizatora lądowych programów pobytu pasażerów statków w portach bałtyckich. Zalety polskiej turystyki morskiej podczas targów przedstawiały uczestniczący na polskim stoisku: POIT Nowy Jork, delegaci z Rzeczypospolitej Polskiej, reprezentujący Baltic Gateway Group oraz Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście reprezentowany przez przedstawiciela Polsteam Shipping Agency. Prezentacja polskiej oferty na targach była szczególnie interesująca, ze względu na ciągle rosnące zainteresowanie turystów amerykańskich Europą z Morzem Śródziemnym i Bałtykiem. Targi gromadzą organizatorów i dostawców usług turystyki morskiej z całego świata. Corocznie targi odwiedza ponad 10 tys. osób z ponad 100 krajów.

Akademia Morska w Gdyni systematycznie prowadzi badania naukowe dotyczące turystyki morskiej. Wyniki badań wykorzystywane są przez władze samorządowe oraz przedsiębiorstwa i organizacje odpowiedzialne za rozwój turystyki w Rzeczypospolitej Polskiej. Katedra Organizacji Usług Turystyczno – Hotelarskich jest wydawcą Zeszytów Naukowych „Problemy Turystyki i Hotelarstwa”. Ponadto, Akademia Morska w Gdyni, we współpracy z Uniwersytetem Szczecińskim wydaje Zeszyty Bałtyckie. Na co dzień pracownicy Akademii Morskiej jako eksperci biorą udział w pracach krajowych i międzynarodowych instytucji zajmujących się turystyką morską (*Baltic Sea Tourism Commission, Union of the Baltic Cities, Baltic Development Forum.*) Udział ekspertów w otwartych i zamkniętych spotkaniach (w tym w spotkaniach polsko – rosyjskich) pozwala na stworzenie transnarodowych produktów turystyki morskiej. Na szczególną uwagę zasługuje cykliczna konferencja naukowa „Forum Europa Nostra”. W 2009 r. w ramach II Forum Europa Nostra odbyła się konferencja naukowa eksponująca Rok Europy Bałtyckiej. Patronat korpusu konsularnego Federacji Rosyjskiej i Szwecji w Rzeczypospolitej Polskiej oraz Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej zaowocował konkretnymi inicjatywami, które sfinansowane zostaną z funduszy UE. Efektem konferencji jest ponadto zbiór studiów pt.: „Granice, współpraca i turystyka w Europie Bałtyckiej”. Konferencja ta została wyróżniona przez Parlament Europejski w artykule w prestiżowym „Regional Review”, zaś inicjator konferencji został nagrodzony przez Ministra Sportu i Turystyki Dyplomem „Honorowego Ambasadora Kongresów Polskich.”

7. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego

7.1. Wdrożenie międzynarodowych standardów ochrony środowiska morskiego

7.1.1. Wdrożenie Bałtyckiego Planu Działania HELCOM

Bałtycki Plan Działań HELCOM (BPD) przyjęty został na Konferencji Ministerialnej Państw Stron Konwencji Helsińskiej, która odbyła się w Krakowie, w dniu 15 listopada 2007 r. BPD zakłada osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego Bałtyku do 2021 r., a główne wymienione w nim kierunki działań skoncentrowane są na eutrofizacji, substancjach niebezpiecznych, bioróżnorodności i ochronie środowiska naturalnego oraz działalności na morzu.

Istotne znaczenie w implementacji i realizacji założeń HELCOM mają także pozostałe obszary działań wymienione w BPD, o charakterze wspierającym opracowanie narzędzi ocen i metodologii, finansowania, podnoszenia świadomości i tworzenia zdolności produkcyjnych oraz wdrożenia i uaktualniania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM.

Bałtycki Program Działań jest projektem spójnym z innymi projektami i programami mającymi na celu ochronę wód, a założone w nim działania wpisują się w cele określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 164 z 25.6.2008, str. 19), zwanej dalej „dyrektywą 2008/56/WE”, po jej transpozycji staną się częścią opracowanej dla Morza Bałtyckiego Strategii Morskiej.

Opracowany w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska Wstępny Krajowy Program Wdrażania BPD (WKPW BPD) znajdował się na koniec 2009 r. na etapie zbierania uwag wewnątrz GIOŚ. Prace nad Krajowym Planem Wdrażania BPD koordynuje Główny Inspektor Ochrony Środowiska, w związku z decyzją ministra środowiska w sprawie lokalizacji krajowego sekretariatu Konwencji Helsińskiej i strategii morskiej w części dotyczącej środowiska w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska.

W październiku 2009 r. Ministerstwo Infrastruktury przekazało do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wkład dotyczący stanu wdrożenia BPD w zakresie modułu dotyczącego działań morskich (Maritime Activities).

7.1.2. Prowadzenie nadzoru nad obszarami NATURA 2000

Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska odpowiedzialna jest za wyznaczanie i zarządzanie obszarami Natura 2000, w tym położonych na obszarach morskich. Obecnie można wyselekcjonować 16 obszarów obejmujących wody morskie w rozumieniu przepisów ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

Obszary specjalnej ochrony ptaków: Ujście Wisły, Zatoka Pucka, Zalew Wiślany, Delta Świny, Zalew Kamieński i Dziwna, Zalew Szczeciński, Przybrzeżne Wody Bałtyku, Zatoka Pomorska.

Specjalne obszary ochrony siedlisk: Ostoja Słowińska, Zatoka Pucka i Półwysep Helski, Ostoja w Ujściu Wisły, Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana, Ujście Odry i Zalew Szczeciński, Wolin i Uznam, Ostoja na Zatoce Pomorskiej.

Ostoja będąca jednocześnie obszarem specjalnej ochrony ptaków i specjalnym obszarem ochrony siedlisk: Ławica Słupska.

W listopadzie 2009 r. w Sopocie odbyło się seminarium biogeograficzne dla regionu Morza Bałtyckiego, na którym oceniono kompletność sieci na Bałtyku. Organizatorem seminarium była Komisja Europejska, natomiast Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska przygotowała spotkanie od strony logistycznej. Wyniki seminarium posłużą do zakończenia wyznaczania sieci Natura 2000 na Morzu Bałtyckim. W obrębie polskiej części Bałtyku zdecydowano o poszerzeniu dwóch ostoi (Zatoka Pucka i Półwysep Helski, Ostoja Słowińska) oraz utworzeniu jednego obszaru w okolicach Gdyni Redłowo.

Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska przyjęła na siebie rolę jednostki wiodącej w zakresie segmentu „Bioróżnorodność i Ochrona Przyrody” w ramach Konwencji o ochronie środowiska Morza Bałtyckiego (Konwencji Helsińskiej)³. W październiku 2009 r. przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska wziął udział w spotkaniu Grupy Implementacyjnej Bałtyckiego Planu Działań HELCOM w Kopenhadze. Podczas spotkania przedstawiciel GDOŚ zaprezentował dotychczasowe działania Rzeczypospolitej Polskiej na rzecz wypełniania postanowień Bałtyckiego Planu Działania (Baltic Sea Action Plan)⁴.

Ponadto, dnia 31 grudnia 2009 r. Minister Środowiska nominował, zgodnie z zaleceniami Bałtyckiego Planu Działania, morskie obszary Natura 2000 jako Bałtyckie Obszary Chronione. Nominowano 5 obszarów (Ujście Odry i Zalew Szczeciński, Zatoka Pomorska, Przybrzeżne Wody Bałtyku, Ławica Słupska, Ujście Wisły) i uaktualniono 4 zgłoszone wcześniej (Wolin i Uznam, Ostoja Słowińska, Zatoka Pucka, Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana).

Państwowy Instytut Geologiczny uczestniczył w zakończonym w 2009 r. interdyscyplinarnym projekcie *Przyrodnicze uwarunkowania planowania przestrzennego w polskich obszarach Morskich z uwzględnieniem sieci „Natura 2000”* w zakresie badań środowiska abiotycznego siedlisk. Przy realizacji projektu Instytut korzystał ze wsparcia finansowego udzielonego przez Islandię, Lichtenstein i Norwegię poprzez środki Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Koordynatorem projektu był Instytut Oceanologii PAN w Sopocie.

³ Konwencja sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346).

⁴ Patrz: pkt 2 „Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego”.

7.1.3. Procedura postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

Procedura postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko stanowi narzędzie realizacji zasady zrównoważonego rozwoju poprzez swój prewencyjny charakter, wynikający z praktycznego stosowania zasady prewencji i przezorności, zapewniając w możliwie najwcześniejszej fazie planowania technicznego i podejmowania decyzji uwzględnienie wymogów ochrony środowiska.

W myśl ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”, dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przed uzyskaniem decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w tym decyzji o pozwoleniu na budowę, należy uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z kompetencjami nałożonymi ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organem właściwym do wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć realizowanych na obszarach morskich jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Ponadto, w przypadku przedsięwzięcia innego niż przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które nie jest bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony, regionalny dyrektor ochrony środowiska może nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000. Do takich przedsięwzięć można zaliczyć m.in. inwestycję wymagającą pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, wydawanego na podstawie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. W tym miejscu należy wskazać, że w toku postępowania zmierzającego do wydania pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, wymagana jest opinia ministra właściwego do spraw środowiska.

Postępowania zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć realizowanych na obszarach morskich lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 przedsięwzięć zlokalizowanych częściowo lub w całości na morzu, w 2009 r. były na bieżąco przeprowadzane przez właściwych terytorialnie regionalnych dyrektorów ochrony środowiska.

7.1.4. Wdrażanie planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy na terenie kraju wykonywanych na podstawie dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. WE L 327 z 22.12.2000, str. 1, z późn. zm.) w odniesieniu do wód przejściowych i przybrzeżnych

Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy są narzędziem planistycznym, które ma usprawnić proces osiągania celów środowiskowych wymaganych ramową dyrektywą wodną 2000/60/WE. Głównym celem nałożonym na państwa członkowskie UE jest osiągnięcie do 2015 r. dobrego stanu wszystkich wód, w tym również wód przejściowych, a więc części wód powierzchniowych, położonych w obszarach ujść rzek, oraz wód przybrzeżnych, które znajdują się w odległości jednej mili morskiej od linii podstawowej morza terytorialnego. Ramowa dyrektywa wodna 2000/60/WE w art. 4 w ust. 4 przewiduje możliwość ustalenia odstępstw od tego celu dla poszczególnych jednolitych części wód do 2021 r. lub 2027 r., jeżeli jego osiągnięcie w ustalonym terminie nie będzie możliwe ze względu na przynajmniej jedną z następujących przyczyn: ze względu na możliwości techniczne skala wymaganych popraw może być osiągnięta tylko w etapach przekraczających określony czas, gdy zakończenie poprawy w tej skali czasowej byłoby nieproporcjonalnie kosztowne lub gdy naturalne warunki nie pozwalają na zgodne z czasem poprawienie się stanu części wód. Ramowa dyrektywa wodna 2000/60/WE w uzasadnionych przypadkach dopuszcza również możliwość dążenia do osiągnięcia mniej restrykcyjnych celów. Powyższe odstępstwa od osiągnięcia celów są wymienione i opisane w planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy.

Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy są publikowane w ciągu dziewięciu lat od wejścia w życie ramowej dyrektywy wodnej 2000/60/WE i będą poddane przeglądowi i uaktualnione do 2015 r., a następnie co 6 lat, zgodnie z trwającymi kolejnymi cyklami gospodarowania wodami. Stanowią syntezę przeprowadzonych na obszarze dorzecza w danym cyklu planistycznym prac.

Szczególną rolę w planach zajmuje podsumowanie działań, zawartych w programie wodno – środowiskowym kraju. Działania te winny zostać zrealizowane na obszarze dorzecza w celu zapewnienia utrzymania lub poprawy jakości wód. Dotyczą one zarówno konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych, jak i środków o charakterze administracyjnym, ekonomicznym, badawczym, informacyjnym, czy edukacyjnym. Dla części wód przejściowych i przybrzeżnych zakłada się, że wszystkie działania wyznaczone dla osiągnięcia dobrego stanu wód powierzchniowych rzek będą miały pozytywny wpływ na poprawę ich stanu jakościowego.

Ponadto, w 2009 r. przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury brali udział w pracach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nad rozwiązaniami dotyczącymi ograniczania emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, przede wszystkim w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) oraz w spotkaniach koordynacyjnych UE (w tym EMSA).

7.2. Prowadzenie efektywnego nadzoru i monitoringu obszaru morskiego

Monitoring Bałtyku prowadzony jest w ramach Programu Państwowego Monitoringu Środowiska. Koordynatorem CleanSeaNet (CSN) jest Urząd Morski w Gdyni. Polska administracja morska bierze stały udział w programie monitoringu satelitarnego.

W 2009 r. badania prowadzone były w ramach dwóch zadań: *Badania i klasyfikacja/ocena stanu wód przejściowych i przybrzeżnych* oraz *Badania i ocena jakości środowiska morskiego Bałtyku*.

Program monitoringu wód przejściowych i przybrzeżnych realizowano w 31 punktach pomiarowo-kontrolnych zlokalizowanych na Zatoce Gdańskiej i Pomorskiej, Zalewach: Pomorskim, Kamieńskim oraz Wiślanym, oraz 16 wzdłuż wybrzeża. Polski program monitoringu wód otwartego Bałtyku obejmuje regularne badania (6 razy w roku) stanu środowiska morskiego polskiej strefy południowego Bałtyku na stacjach położonych w strefie głębokowodnej - w rejonie Głębi Gdańskiej (stacja P1=BMP L1), Głębi Bornholmskiej (stacja P5=BMPK2), na płd.-wsch. skłonie Głębi Gotlandzkiej (stacja P140=BMP K1) oraz na stacjach umiejscowionych w strefie przybrzeżnej, ale poza linią 1 mili morskiej od brzegu, będącą granicą wód przybrzeżnych.

W 2009 r. prace badawczo-pomiarowe zrealizowano podczas rejsów na r/v „Baltica” oraz innych małych jednostkach. Podczas rejsów pobierano próbki wody morskiej do oznaczeń chemicznych, biologicznych i radionuklidów długożyciowych, analiz zawartości substancji toksycznych w organizmach dennych.

Wykonana w 2009 r., na podstawie danych z monitoringu zrealizowanego w 2008 r. klasyfikacja stanu wód Morza Bałtyckiego wykazała, iż stan ten zawiera się w granicach od umiarkowanego do złego. W żadnym z klasyfikowanych akwenów i jednolitych części wód nie stwierdzono dobrego stanu ekologicznego. Jednocześnie jednak, w porównaniu z 1998 r., odnotowano spadek ładunków BZT5, fosforu ogólnego oraz azotu ogólnego odprowadzanych rzekami do Morza Bałtyckiego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jest to w głównej mierze wynik znacznych inwestycji w zakresie oczyszczalni ścieków komunalnych, usuwania różnego rodzaju źródeł przemysłowych „hot-spot” i poprawy praktyk rolniczych, niestety jednak wciąż nie znajduje on wyraźnego odzwierciedlenia w wynikach klasyfikacji stanu wód Morza Bałtyckiego.

7.3. Zapewnienie skutecznego zwalczania zanieczyszczeń morza

Projekt dotyczący sporządzenia oceny ryzyka dla polskich obszarów morskich w ramach udziału w projekcie BRISK – Ocena Ryzyka dla Morza Bałtyckiego, ze strony Rzeczypospolitej Polskiej realizowany jest we współpracy przez Instytut Morski w Gdańsku, Urząd Morski w Gdyni oraz Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa.

Marynarka Wojenna kontynuowała współpracę w ramach *Maritime Situational Awareness* (MSA) z krajami bałtyckimi poprzez zaangażowanie w program państw regionu Morza Bałtyckiego pod nazwą *Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea* (SUCBAS) oraz Wielonarodowym Eksperymentem 6 (MNE-6).

Straż Graniczna realizowała działania własne oraz w ramach współpracy z administracją morską oraz Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) ukierunkowane na wykrywanie i zwalczanie zanieczyszczeń środowiska morskiego (wspólne patrole morskie

i powietrzne, pobieranie próbek wykrytych zanieczyszczeń, bieżąca wymiana informacji, wspólne ćwiczenia). W ramach powyższego objęto monitorowaniem rejon zatonięcia pogłębiarki „Rozgwiazda”. Sprawowano nadzór nad przestrzeganiem przepisów i zarządzeń porządkowych administracji morskiej, obejmujących swym zasięgiem obszary morskie i strefę brzegową.

8. Poprawa bezpieczeństwa morskiego

8.1. Zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie

- W dniu 2 lutego 2009 r. w Ministerstwie Infrastruktury zatwierdzono plan monitoringu instytucji klasyfikacyjnych na lata 2009-2013. Monitoring RO zostanie wprowadzony ustawowo po wejściu w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.
- W 2009 r. rozpoczęto prace nad aktualizacją programów szkoleń marynarzy tak, by dostosować je do aktualnych wymogów międzynarodowych i zmian związanych z szybkim rozwojem technicznym i technologicznym.
- Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt rozporządzenia w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).

- W celu wdrożenia ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), zwanej dalej „ustawą o ochronie żeglugi i portów morskich”, opublikowanych zostało 9 aktów, w opracowaniu znajduje się sześć aktów prawnych.

Uchwałą Nr 75/2009 Rady Ministrów z dnia 9 czerwca 2009 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007-2009” realizacja Programu została przedłużona do 2010 r. W 2009 r. w ramach realizacji programu oddano do użytku bazę zwalczania zanieczyszczeń w Świnoujściu oraz morską stację ratowniczą w Ustce.

- Podkomitet Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi (IMO NAV) na swojej 55-tej sesji zatwierdził wspólną propozycję Królestwa Danii, Republiki Federalnej Niemiec i Rzeczypospolitej Polskiej dotyczącą ustanowienia nowych systemów rozgraniczenia ruchu statków, w tym m.in. systemu rozgraniczenia ruchu statków TSS „Słupska Bank” w południowej części Morza Bałtyckiego.
- **Straż Graniczna** w zakresie współpracy międzynarodowej realizowała działania pod kątem ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad obszarami morskimi na płaszczyźnie dwustronnej z Policją Federalną Republiki Federalnej Niemiec, Służbą Graniczną Federalnej Służby Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej, Policją i Strażą Przybrzeżną Szwecji, Strażą Graniczną Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii. Na płaszczyźnie wielostronnej współdziałano ze służbami granicznymi innych państw, w ramach projektów pod egidą Agencji Operacyjnego Zarządzania Granicami Zewnętrznymi Unii

Europejskiej – FRONTEX, Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (BSRBCC), a także działań w zakresie polityki morskiej pod kątem ochrony granic morskich UE (projekt EUROSUR).

- Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Dowódca Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej kontynuowali współpracę z administracją morską w zakresie wymiany informacji monitorowanych jednostek pływających, których zachowanie świadczy o działalności, która może mieć wpływ na szeroko rozumiane bezpieczeństwo. System SWIBŻ pełni funkcję platformy dystrybucji informacji pomiędzy służbami operacyjnymi współpracującymi w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Dystrybucja informacji odbywa się pomiędzy Centrum Operacji Morskich MW, Służbą Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych BHMW, Centralnym Ośrodkiem Nadzoru Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich urzędami morskimi oraz innymi ogniwami pozamilitarnymi.
- **Marynarka Wojenna** podejmowała następujące działania w zakresie bezpieczeństwa morskiego:
 - współpraca z państwami leżącymi w basenie Morza Bałtyckiego w ramach programu *Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea* (SUCBAS), z zakresu wymiany danych uzyskanych z narodowych źródeł informacji oraz wymiany wiedzy uzyskanej z analizy narodowych danych i informacji,
 - udział Marynarki Wojennej w programie *Maritime Surveillance* (MARSUR), którego celem jest znalezienie rozwiązań, pozwalających na stworzenie wspólnego rozpoznanego obrazu sytuacji morskiej – *Recognized Maritime Picture* (RMP), niezbędnego do wykonywania zadań związanych ze Wspólną Europejską Polityką Bezpieczeństwa i Obrony,
 - udział w pracach nad przygotowaniem projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie trybu postępowania i sposobu współdziałania organów w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego wskutek użycia statku lub obiektu pływającego,
 - realizacja zapisów ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich w zakresie ochrony portów przed zagrożeniami terrorystycznymi,
 - współpraca ze Strażą Graniczną oraz innymi jednostkami administracji morskiej nad stworzeniem planu zintegrowanej ochrony i obrony portów, uwzględniającym użycie dostępnych sił Marynarki Wojennej na wypadek bezpośredniego zagrożenia atakiem terrorystycznym,
 - udział w akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu SAR (search and rescue) oraz zwalczaniu zagrożeń na morzu (neutralizacja bomb, min głębinowych, torped oraz innych materiałów niebezpiecznych),

- kontynuowanie przedsięwzięć rozpoznania hydrograficzno-oceanograficznego na polskich obszarach morskich dla zbierania danych morskiej informacji geoprzestrzennej, niezbędnych do systemów baz danych Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej (w tym map elektronicznych oraz krajowej bazy danych wraków i obiektów mino podobnych),
- opracowanie przez Centralne Muzeum Marynarki Wojennej aktualnego stanu wraków zalegających na dnie Morza Bałtyckiego w zakresie morskiej granicy państwa,
- udział sił Marynarki Wojennej w wyjaśnieniu przyczyn zatonięcia kutra WŁA 127 u brzegu wyspy Bornholm.

8.2. Integrowanie cywilnych i wojskowych systemów nadzoru i monitoringu morskiego

Nadzór morski stanowiący jeden z czterech podstawowych instrumentów realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE jest też elementem składowym polityki morskiej RP. Koncepcja integracji systemów nadzoru i monitoringu morskiego w oparciu o idee wspólnego mechanizmu wymiany informacji ma na celu zwiększenie efektywności wykorzystania już istniejących systemów nadzoru morskiego, efektywności ekonomicznej połączenia różnych warstw informacji morskich, uwzględniający interoperacyjność i wspólne normy oraz potrzebę zapewnienia spójności międzynarodowej w tym zakresie.

W 2009 r. kontynuowała prace Grupa do spraw Zintegrowania Krajowych Systemów Monitoringu i Nadzoru Morskiego, ustanowiona w dniu 21 listopada 2008 r. z inicjatywy Kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury. W skład Grupy wchodzi przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwa Finansów, Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

Grupa odbyła w 2009 r. pięć spotkań, które poświęcone były m.in. analizie istniejących systemów monitoringu i nadzoru morskiego oraz regulujących je instrumentów prawnych, realizacji inwestycji budowy światłowodu w relacji Gdańsk-Świnoujście oraz pokrywania kosztów jego utrzymania i eksploatacji, omówiono również kwestie organizacyjne i prawne tej inwestycji.

Grupa ekspertów do spraw technicznych wykazała konieczność budowy Północnej Magistrali Teleinformatycznej (PMT) wraz z określeniem jej parametrów technicznych. Grupa wskazała beneficjentów i potencjalnych użytkowników PMT.

Straż Graniczna uczestniczyła w pracach w zakresie realizacji projektu EUROSUR, ukierunkowanego na stworzenie europejskiego systemu nadzoru granic, który uwzględnia zintegrowane podejście do spraw ochrony morskich granic UE. Jednocześnie SG występuje jako partner w ramach planowanego do realizacji w latach 2010-2011 projektu MARE 2009/04, którego celem jest integracja systemów nadzoru morskiego basenów morskich

Europy Północnej, zgodnie z zaleceniami zintegrowanej polityki morskiej UE (*Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego*). Obydwa projekty zostały zaplanowane do realizacji pod egidą Komisji Europejskiej.

Ponadto, Straż Graniczna prowadziła monitorowanie uprawiania żeglugi i przestrzegania przez statki 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 i funkcjonariuszy Wydziału Zabezpieczenia Działań – do podejmowania działań na wypadek zagrożenia bezpieczeństwa morskiego,
- prowadzenie czynności w celu rozpoznawania i przeciwdziałania zagrożeniom żeglugi terroryzmem, np. poprzez eskortowanie statków z ładunkami niebezpiecznymi (broń, paliwa, substancje chemiczne),
- doskonalenie działań skierowanych na zwalczanie zagrożeń terrorystycznych poprzez udział sił i środków SG 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.

8.3. Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi

W celu poprawy bezpieczeństwa w transporcie morskim w 2007 r. polska Służba Celna przystąpiła do realizacji amerykańskiego **Programu CSI (Container Security Initiative - Inicjatywa Bezpieczeństwa Kontenerowego dla Portów Dowozowych w Transporcie Morskim)**. Program jest realizowany w porcie Szczecin we współpracy ze Służbą Celną i Ochrony Granic Stanów Zjednoczonych. Zasadniczym celem programu jest zapewnienie bezpieczeństwa ze względu na ewentualne zagrożenie wynikające z przewożenia drogą morską materiałów niebezpiecznych. Jednym z podstawowych założeń programu jest

przedwysyłkowa kontrola kontenerów pod względem bezpieczeństwa, oparta na zasadach analizy ryzyka. Projekt CSI realizowany jest od wielu lat, między innymi, w UE na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy UE a USA. W 2005 r. podpisane zostało porozumienie rozszerzające współpracę pomiędzy UE i USA w ramach bezpieczeństwa kontenerowego na porty dowozowe - „fedder ports” (CSI FP).

Rzeczpospolita Polska, członek unii celnej funkcjonującej w ramach UE, do projektu pilotażowego CSI dla portów dowozowych zgłosiła 3 porty: Szczecin, Gdynię oraz Gdańsk. Do realizacji pilotażu zaakceptowany został w 2006 r. tylko port w Szczecinie. Faktyczna realizacja odbyła się w 2007 r. Po dokonaniu wspólnej ewaluacji projektu, strony wypracowały zmodyfikowane zasady działania (zawarte w dokumencie tzw. *Standard Operating Procedures*), które zgodnie z ustaleniami na poziomie unijnym, miały mieć zastosowanie dla potrzeb wszystkich unijnych portów dowozowych uczestniczących w programie. Strony uzgodniły również harmonogram działań, mających na celu rozpoczęcie projektu w porcie Szczecin na stałe, zgodnie z którym, mając potwierdzone stanowiska obu stron, rozpoczęcie projektu wyznaczone było na kwiecień 2008 r. Oprócz decyzji dotyczącej dalszej współpracy szczecińskiego portu w ramach CSI FP, strona amerykańska miała podjąć decyzję co do rozszerzenia programu na inne polskie i unijne porty.

Od stycznia 2009 r. polska Służba Celna kontynuuje współpracę z USA (tylko w porcie Szczecin) poza oficjalnym programem na zasadach wypracowanych dla potrzeb programu CSI FP. Propozycja takiej współpracy (aż do momentu oficjalnych rozwiązań) została złożona przez stronę amerykańską i zaaprobowana przez Komisję Europejską. Jednakże do chwili obecnej brak jasnego stanowiska partnera amerykańskiego na temat oficjalnej kontynuacji programu, jak również „losów” pozostałych portów.

Negocjacje w przedmiotowym zakresie, w imieniu krajów członkowskich UE, z zasady prowadzone są przez Komisję Europejską. Jednakże Rzeczpospolita Polska podejmuje temat uczestnictwa w programie CSI FP również podczas spotkań dwustronnych.

Polska Służba Celna jest zainteresowana rozpoczęciem jak najszybszej oficjalnej kontynuacji programu CSI FP w porcie Szczecin oraz objęciem programem portów Gdynia i Gdańsk. Stanowisko Rzeczypospolitej Polskiej prezentowane było wielokrotnie stronie amerykańskiej podczas bilateralnych spotkań pomiędzy PL i USA. Ze względu na brak konkretnych decyzji w tej sprawie, oprócz monitów ze strony UE, Rzeczpospolita Polska kontynuowała prezentacje swojego stanowiska podczas spotkań dwustronnych na różnych forach, między innymi za pośrednictwem Ministerstwa Gospodarki.

Załogi jednostek pływających **Straży Granicznej** w ramach patrolowania polskich obszarów morskich, dokonywały kontroli statków na tych obszarach, zgodnie z ustawowymi uprawnieniami Straży Granicznej. W ramach kontroli sprawdzane były dokumenty statku, załogi i ładunku. Kontrola obejmowała również sprawdzenie wymaganego stosownymi przepisami wyposażenia statku pod kątem bezpieczeństwa żeglugi. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości odpowiednie wnioski o wyciągnięcie sankcji

administracyjnych były kierowane do właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich. Funkcjonariusze Straży Granicznej uczestniczyli regularnie w szkoleniach organizowanych przez urzędy morskie w zakresie prowadzenia działań kontrolnych w ramach inspekcji morskiej. Zakres, formy i tryb współpracy Straży Granicznej z innymi instytucjami w zakresie zapewniania bezpieczeństwa morskiego uregulowany jest w stosownych porozumieniach/planach współpracy, które stanowią wykonanie postanowień aktów prawnych wyższego rzędu.

Ponadto, Straż Graniczna wykonywała zadania w zakresie ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi głównie poprzez:

- bieżące opiniowanie oceny stanu ochrony obiektów portowych oraz planów ochrony obiektów portowych w zakresie przewidzianym w ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich,
- utrzymywanie w gotowości sił i środków – jednostek pływających Straży Granicznej, statków powietrznych Straży Granicznej i funkcjonariuszy Wydziału Zabezpieczenia Działań – do podejmowania działań na wypadek zagrożenia bezpieczeństwa morskiego,
- prowadzenie czynności w celu rozpoznawania i przeciwdziałania zagrożeniom żeglugi terroryzmem,
- prowadzenie szkoleń specjalistycznych na poziomie krajowym i międzynarodowym dla funkcjonariuszy Straży Granicznej z jednostek pływających Straży Granicznej.

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 2007-2011” (Dz. U. Nr 35, poz. 213 oraz z 2009 r. Nr 144, poz. 1174) zakupiono dwanaście lekkich środków pływających do realizacji zadań w ochronie morskiej granicy państwowej. Trwała też budowa dwóch pomocniczych jednostek pływających dla MOSG.

Jednostki pływające i statki powietrzne Straży Granicznej uczestniczyły również w akcjach ratowniczych na morzu. Straż Graniczna uczestniczy także w bieżącej wymianie informacji pomiędzy służbami zaangażowanymi w prowadzenie akcji ratunkowych na morzu, a w celu zapewnienia właściwego poziomu realizacji zadań ratowniczych załogi Straży Granicznej uczestniczyły we wspólnych ćwiczeniach z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa SAR.

9. Usprawnienie zarządzania morskiego

9.1. Działalność Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej

Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej powołany został zarządzeniem w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Przewodniczącym Zespołu jest Minister Infrastruktury, Wiceprzewodniczącym Zespołu jest Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, prowadzący sprawy gospodarki morskiej, a Członkami Zespołu są przedstawiciele większości resortów w randze sekretarza lub podsekretarza stanu.

Głównym zadaniem Zespołu jest przygotowanie projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w powiązaniu ze zintegrowaną polityką morską UE, a także koordynowanie oraz monitorowanie przebiegu realizacji polityki morskiej RP.

W 2009 r. odbyło się osiem posiedzeń Zespołu, podczas których m. in. przedstawiono informację na temat Krajowego Programu Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań (HELCOM) oraz realizacji dyrektywy 2008/56/WE, informację na temat udziału Rzeczypospolitej Polskiej w pracach Rady Państw Morza Bałtyckiego oraz powołania Grupy Ekspertów do spraw Polityki Morskiej, informację dotyczącą integracji krajowych systemów nadzoru morskiego, informację na temat realizacji członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Międzyrządowej Komisji Oceanograficznej (IOC), informację dotyczącą *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego*, a także informację o realizacji Strategii rozwoju nauki w części dotyczącej nauki i badań morskich.

W 2009 r. Zespół wypracował dokument pt.: ***Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej***, stanowiący podstawę do przygotowania dokumentu strategicznego dla polskiej polityki morskiej pt.: ***Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do 2020 roku***.

Projekt dokumentu ***Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej*** został przyjęty przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej na posiedzeniu w dniu 18 marca 2009 r., a następnie w kwietniu 2009 r. został poddany konsultacjom społecznym, w których wzięli udział przedstawiciele władz samorządowych, partnerzy społeczni, środowisko naukowe oraz organizacje branżowe gospodarki morskiej. W lipcu 2009 r. zostały przeprowadzone uzgodnienia międzyresortowe.

W dniu 28 sierpnia 2009 r. dokument ***Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej*** został przyjęty przez KERM z uwzględnieniem uwag zgłoszonych przez Ministerstwo Finansów, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Skarbu Państwa oraz Ministerstwo Środowiska oraz zarekomendowany do rozpatrzenia Komitetowi Rady Ministrów. Komitet Rady Ministrów na posiedzeniu w dniu 14 września 2009 r. przyjął

Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 oraz zobowiązał Ministra Infrastruktury do dalszej pracy nad **Polityką Morską Rzeczypospolitej Polskiej**.

W dniu 10 listopada 2009 r. **Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020** zostały przekazane Radzie Ministrów do wiadomości jako materiał informacyjny.

W dniu 22 września 2009 r. przedstawiciele Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej wzięli udział w spotkaniu z delegacją Komisji Europejskiej – Dyrekcji Generalnej do spraw Morskich (DG MARE) - z Dyrektorem Generalnym DG MARE, panem Fokionem Fotiadisem na czele, która przebywała w Rzeczypospolitej Polskiej w celu oceny postępów naszego kraju we wdrażaniu zintegrowanej polityki morskiej UE.

Ponadto, Członkowie Zespołu uczestniczyli w obchodach Europejskiego Dnia Morza 2009 w Kołobrzegu oraz wzięli udział w XV Międzynarodowych Targach Morskich BALTEXPO 2009 w Gdańsku.

9.2. Działalność Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego

W 2009 r. odbyło się osiem posiedzeń **Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego**, powołanej na podstawie *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 2007 r. 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 oraz opiniowanie aktów prawnych przygotowywanych przez Ministerstwo Infrastruktury w zakresie **bezpieczeństwa morskiego**. Następujące zagadnienia stanowiły przedmiot prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w 2009 r.: badanie przyczyn wypadków morskich, problematyka izb morskich, zmiany w ustawie o bezpieczeństwie morskim, wynikające z implementacji III pakietu bezpieczeństwa morskiego. Ponadto, KKPM szczegółowo omówiła i zaopiniowała projekt nowej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, przedłożonego przez Ministerstwo Infrastruktury.

9.3. Wdrażanie rozwiązań europejskich i międzynarodowych w zakresie morskiego planowania przestrzennego

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego reprezentuje Rzeczpospolitą Polską w programie współpracy międzynarodowej na polu planowania przestrzennego w regionie Morza Bałtyckiego, zwanym „Wizje i Strategie wokół Morza Bałtyckiego” (*Vision And Strategies Around the Baltic Sea - VASAB 2010*). W Komitecie uczestniczą wszystkie kraje bałtyckie reprezentowane przez ministrów odpowiedzialnych za rozwój regionalny i planowanie przestrzenne, w tym także Federacja Rosyjska i Białoruś. Republika Federalna Niemiec i Federacja Rosyjska biorą udział w tej współpracy również poprzez reprezentantów regionów nadmorskich (odpowiednio – landów w RFN oraz okręgów w Federacji Rosyjskiej).

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, jako członek Komitetu CSPD BSR (zwanego także Komitetem VASAB) w 2009 r. było zaangażowane w opracowanie „Długookresowej Perspektywy dla Obszaru Morza Bałtyckiego” (*Long Term Perspective of the BSR - LTP*).

W dniu 16 października 2009 r. w Wilnie odbyła się VII Konferencja Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój regionalny w krajach bałtyckich, w której udział wzięła Pani Elżbieta Bieńkowska - Minister Rozwoju Regionalnego. Na VII Konferencji Ministrów przyjęto wspólną Deklarację Ministrów dotyczącą przyszłości Komitetu CSPD BSR oraz wspomniany powyżej dokument programowy LTP, obejmujący te sektory, w których międzynarodowa współpraca w planowaniu przestrzennym prowadzi do osiągnięcia znaczących wartości dodatnich. Sektory te określono jako:

- kreowanie sieci miast współpracujących oraz współpracę miejsko-wiejską,
- dostępność,
- morskie planowanie przestrzenne.

W omawianym dokumencie sformułowano wytyczne dla polityk i propozycje działań dla osiągnięcia komplementarności i synergii we wspólnych inicjatywach podejmowanych przez różne organizacje działające na rzecz zrównoważonego rozwoju i terytorialnej spójności regionu Morza Bałtyckiego. Obejmuje to, między innymi, działania HELCOM skoncentrowane na walce z zanieczyszczeniem Morza Bałtyckiego oraz akcje Unii Miast Bałtyckich organizowane w celu promowania trwałego rozwoju miast bałtyckich.

Praca nad LTP zainspirowana została przez Radę Państw Morza Bałtyckiego (CBSS), zaś jednym z ważkich ustaleń Konferencji jest nawiązanie przez Komitet CSPD BSR ścisłej współpracy z CBSS.

Komitet wprowadza nowe wartości do współpracy państw regionu Morza Bałtyckiego przez prezentowanie wspólnej wizji krajów bałtyckich ukierunkowanej na efektywną współpracę wykorzystującą środki planowania przestrzennego dla zwalczania nierówności społecznych oraz gospodarczych pomiędzy krajami i regionami. Ponadto, Komitet VASAB od lat wykorzystuje specjalistyczną wiedzę ekspertów dla rozwijania inicjatyw makroregionalnych, takich jak planowanie przestrzenne obszarów morskich, stanowiące instrument wdrażania zintegrowanej polityki morskiej UE.

Kluczowym zagadnieniem wspólnej Deklaracji Ministrów była rola Komitetu CSPD BSR w nadchodzących latach i jego funkcja w dalszej przyszłości. Deklaracja Ministrów wyraża wolę zacieśnienia współpracy Komitetu z innymi organizacjami działającymi na forum bałtyckim, a zwłaszcza z Komisją Helsińską (HELCOM), oraz dążenie do współpracy z Radą Państw Morza Bałtyckiego (CBSS).

9.4. Udział w przygotowaniu projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) do 2030 r.

W 2009 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego kontynuowało intensywne prace nad „Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”, których zakończenie przewiduje

się w 2010 r. „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” m. in. poszerza zasięg terytorialny kraju o polską strefę ekonomiczną na morzu. Polska polityka morska wpisuje się tym samym w europejską zintegrowaną politykę morską, wyrażaną w ostatnich latach w kolejnych dokumentach europejskich związanych z tą tematyką.

W KPZK problematyka zagospodarowania obszarów morskich będzie po raz pierwszy ujęta w krajowym dokumencie planistycznym i będzie potraktowana równorzędnie z planowaniem na terytorium lądowym. Ze względu na otoczenie prawne w coraz większym stopniu stanowiące pochodną regulacji i norm prawa międzynarodowego, a także ze względu na wzrost presji procesów inwestycyjnych na obszarach morskich związanych z rozwojem gospodarczym, jednym z podstawowych zadań KPZK jest ustalenie zasad zagospodarowania obszarów morskich.

Zagospodarowanie obszarów morskich jest dziedziną, w której narastają liczne konflikty przestrzenne, społeczne i ekologiczne, posiadającą także duże znaczenie polityczne. Obszary morskie stanowią 10% terytorium kraju i są wykorzystane ekstensywnie. Podstawową formą ich zagospodarowania przestrzennego jest ochrona środowiska, a obszary Natura 2000 pokrywają 62,3% polskich wód wewnętrznych i terytorialnych.

Intensywność wykorzystania przestrzeni morskiej będzie rosła ze względu na:

- prognozowane zmiany klimatyczne (ocieplenie), które będą skutkowały wieloma nowymi szansami a zarazem zagrożeniami wykorzystania polskiej przestrzeni morskiej,
- dyrektywy UE, które wywierają coraz większy wpływ na zagospodarowanie polskiej przestrzeni morskiej, takie jak: dyrektywy Natura 2000, przygotowywana obecnie dyrektywa morska, polityka energetyczna UE zmierzająca do wzrostu produkcji energii odnawialnej, zakończenie prac nad ramową dyrektywą 2008/56/WE, czy też wspólna polityka w dziedzinie rybołówstwa,
- wzrost poziomu życia mieszkańców miast, który będzie skutkował zapotrzebowaniem na drugie domy w pobliżu brzegów morza, bardziej aktywnym uprawianiem turystyki morskiej (wędkowanie morskie, surfing, jachting),
- pojawiające się wraz z postępem technicznym nowe możliwości ekonomicznie wykorzystywania przestrzeni morskiej do innych, obecnie nieznanych celów.

Obecnie wykorzystanie przestrzeni morskiej jest domeną kilku branż (żegluga, rybołówstwo, wydobywanie surowców mineralnych, energetyka wiatrowa, turystyka, ochrona środowiska i bezpieczeństwo narodowe) i ma charakter ekstensywny i zdeintegrowany. Prawo międzynarodowe pozwala także na swobodę żeglugi oraz swobodę układania infrastruktury liniowej w wyłącznej strefie ekonomicznej dowolnego kraju bez konieczności wnoszenia opłat za wykorzystanie przestrzeni morskiej. Rodzi to konflikty przestrzenne i utrudnia racjonalny rozwój przestrzenny na morzu. Polska strefa bałtycka wymaga wypracowania spójnej strategii w celu wykorzystania nowych kierunków i potencjałów związanych z gospodarką na morzu.

Intensyfikacja i racjonalizacja wykorzystania przestrzeni morskiej wymaga przede wszystkim odpowiednich rozwiązań o charakterze planistycznym, fiskalnym i prawnym, których zarys zostanie przedstawiony w „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”.

9.5. Dostosowanie administracji morskiej do standardów i wymogów europejskich

W dniu 5 marca 2009 r. Minister Infrastruktury złożył wniosek do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o przeprowadzenie dobrowolnego audytu polskiej administracji morskiej (VIMSAS – *Voluntary IMO Member State Audit Scheme*). Celem przeprowadzenia audytu jest ocena efektywności działania administracji w zakresie wdrażania obowiązujących przepisów konwencji IMO. Termin audytu wyznaczono w dniach 10-19 kwietnia 2010 r. Ocena funkcjonowania i organizacji administracji morskiej została dokonana podczas audytu wewnętrznego, który odbył się w terminie od dnia 30 listopada 2009 r. do dnia 4 grudnia 2009 r. Ocena ta została potwierdzona podczas VIMSAS w kwietniu 2010 r. Na podstawie wyników audytów wewnętrznych i zewnętrznego zostanie opracowana propozycja kierunków zmian strukturalnych w administracji morskiej.

9.6. Dialog społeczny w ramach Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

Zadaniem Zespołu jest wypracowanie wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa oraz interesów pracowników i pracodawców m.in. w sprawach rozwiązywania problemów związanych z dostosowaniem polskiego prawa pracy na morzu do standardów międzynarodowych, prowadzenia działań na rzecz stabilizacji rynku pracy marynarzy, zwiększenia ilości statków zarejestrowanych pod polską banderą, a przede wszystkim działań zmierzających do obniżenia dla polskich armatorów kosztów zatrudnienia marynarzy.

W 2009 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu. Podczas spotkań przedstawione zostały m.in.:

- informacja na temat ratyfikacji Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) o pracy na morzu z 2006 r. oraz Konwencji 188 MOP dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r.,
- informacja o projekcie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych,
- informacja o notyfikacji programu pomocowego związanego z przepisami ustawy o podatku tonażowym z dnia 24 sierpnia 2006 r.,
- informacja dotycząca europejskich systemów zabezpieczenia społecznego oraz opodatkowania marynarzy,
- informacja na temat umowy polsko-norweskiej dotyczącej zabezpieczeń społecznych polskich marynarzy.

Ponadto, członkowie Zespołu informowani byli o pracach nad dokumentem pt.: *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, przygotowywanym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.