

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

Akceptuję:

Raport
z przebiegu realizacji polityki morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej
w 2010 roku

Warszawa, lipiec 2011 r.

Spis treści:

Wstęp	str. 2
I. Realizacja zintegrowanej polityki morskiej UE w Rzeczypospolitej Polskiej	4
II. Działania legislacyjne Rządu RP w zakresie polityki morskiej	7
Załącznik do „Raportu z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2010 r.	18
III. Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich	18
IV. Rozwój portów morskich i ich ochrony	27
V. Ułatwienia dla transportu morskiego	37
VI. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju	44
VII. Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego	46
VIII. Zrównoważone wykorzystanie pozostałych zasobów naturalnych mórz i oceanów	51
IX. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego	58
X. Poprawa bezpieczeństwa morskiego	67
XI. Usprawnienie zarządzania morskiego	79

Wstęp

Niniejszy raport jest dokumentem rządowym, przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP, przedstawiającym działania podjęte w 2010 r. przez Rzeczpospolitą Polską na rzecz wdrażania zintegrowanej polityki morskiej UE oraz wypracowania standardów prowadzenia 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, z 2009 r. Nr 34, poz. 503 oraz z 2010 r. Nr 87 poz. 1025).

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 2010 r.**” został przygotowany w ujęciu tematycznym działań resortów, instytucji naukowych i podmiotów gospodarczych w zakresie polityki morskiej. Umożliwia to całościowe spojrzenie na przebieg podejmowanych działań z obszaru zintegrowanej polityki morskiej, jakie miały miejsce w Rzeczypospolitej Polskiej w 2010 r.

Trzeci rok realizacji polityki morskiej RP w odejściu od sektorowego na rzecz zintegrowanego podejścia do spraw morskich przyniósł znaczne zwiększenie wartości dodanej w niemal wszystkich dziedzinach morskich w Rzeczypospolitej Polskiej. Do porządku prawnego wprowadzono kilkadziesiąt niezbędnych ustaw i rozporządzeń umożliwiających faktyczną realizację polityki morskiej państwa. Negocjowano oraz zawierano umowy międzynarodowe wielostronne i dwustronne – o transporcie morskim, unikaniu podwójnego opodatkowania i inne. Z sukcesami kontynuowano przekazywanie funduszy unijnych, przede wszystkim w ramach programów operacyjnych: Infrastruktura i Środowisko oraz PO RYBY 2007-2013, a także z budżetu państwa i samorządów. Polska Akademia Nauk, akademie morskie, uniwersytety i uczelnie techniczne rozwijały ofertę dydaktyczną związaną z morzem oraz pogłębiały zaangażowanie w różnorakie morskie projekty badawcze krajowe i międzynarodowe.

Należy szczególnie podkreślić wyraźną tendencję poprawy sytuacji gospodarczej w polskich portach morskich. W 2010 r. porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przełamały dekoniunkturę wynikającą z kryzysu ekonomicznego, który dotknął znaczną część państw po 2007 r., osiągając historyczne rekordy zysków i przeładunków. Wzrost przeładunków wszystkich grup towarowych bezpośrednio przełożył się na wyniki finansowe oraz wskaźniki ekonomiczne spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, których akcjonariuszem jest Skarb Państwa i nad którymi Minister Skarbu Państwa sprawuje nadzór właścicielski. Podmioty te wykazywały dobrą kondycję w 2010 r., a wszystkie wskaźniki ekonomiczno-finansowe, tj. wskaźniki rentowności, sprawności działania, zadłużenia i płynności w stosunku do roku poprzedniego uległy znaczącej poprawie.

Zarządy portów podejmowały działania organizacyjne i inwestycyjne w zakresie rozbudowy i poprawy infrastruktury portowej, wpisujące się w realizację głównego celu strategii rozwoju portów morskich, którym jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich, wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju oraz podniesienie ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej.

Urzędy morskie kontynuowały realizację rozpoczętych wcześniej inwestycji modernizacyjnych finansowanych zarówno z funduszy unijnych, jak i ze środków własnych oraz przygotowywały do realizacji kolejne projekty związane z poprawą infrastruktury od strony morza, bezpieczeństwem żeglugi i ochroną brzegu morskiego. Kontynuowano realizację programów wieloletnich, m.in.: „Budowa falochronu osłonowego dla portu

zewnątrznego w Świnoujściu”, „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, „Program ochrony brzegów morskich”.

W 2010 r. kontynuowano konkretne działania legislacyjne i szkoleniowe służące prowadzeniu działalności gospodarczej w biznesie morskim. Udało się także stworzyć warunki dla restrukturyzacji podmiotów polskiego przemysłu stoczniowego oraz kontynuowano zgodnie z założeniami wysiłki na rzecz dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych dla potrzeb krajowego przemysłu. Z pomocą wypłacanych środków z funduszy unijnych oraz z budżetu państwa, a także konkretnych działań legislacyjnych, wspierano rozwój rybołówstwa morskiego i akwakultury. Działania z zakresu wykorzystania zasobów mineralnych polskiego szelfu kontynentalnego oraz działki eksploatacyjnej położonej poza granicami jurysdykcji państw w 2010 r. pozwalają z optymizmem patrzeć w przyszłość.

Z uwagi na znaczenie gospodarki turystycznej dla rozwoju województw nadmorskich, samorządy wszystkich trzech województw nadmorskich wraz z samorządami lokalnymi i pozostałymi partnerami, z sukcesem podejmowały rozmaite działania związane z promocją produktów turystycznych oraz aktywizacją turystyczną regionów nadmorskich, przy zachowaniu ich unikatowych walorów środowiskowych.

Rzeczpospolita Polska pogłębiała zaangażowanie w inicjatywy i wydarzenia związane z ochroną stanu środowiska Morza Bałtyckiego. Ponadto aktywnie realizowano politykę morską RP w kwestii ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego, wydając liczne decyzje administracyjne i inwentaryzując wraki spoczywające w polskich obszarach morskich. Dzięki podjętym w okresie sprawozdawczym działaniom zwiększono poziom bezpieczeństwa żeglugi morskiej oraz potwierdzono wysokie standardy działania i profesjonalizm administracji morskiej, a także służb odpowiedzialnych za hydrografię, kartografię i prognozowanie morskie. Intensywnie podejmowano prace dotyczące wszystkich trzech instrumentów przekrojowych zintegrowanej polityki morskiej: morskiego planowania przestrzennego, integracji systemów nadzoru morskiego i wiedzy o morzu.

I. Realizacja polityki morskiej UE w Rzeczypospolitej Polskiej

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 morską 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.

W Rzeczypospolitej Polskiej za monitorowanie przebiegu oraz wdrażanie zintegrowanej polityki morskiej UE odpowiedzialny jest Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, który został powołany w dniu 17 września 2008 r.

W 2010 r. Zespół rozpoczął prace nad podstawowym dokumentem pt.: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”, w którym zostaną wyznaczone zasadnicze cele i kierunki polskiej polityki morskiej.

W 2010 r. Rzeczypospolitej Polskiej przyznano prawo do organizacji czwartej edycji obchodów Europejskiego Dnia Morza w 2011 r. w uznaniu dotychczasowych osiągnięć w obszarze wdrażania zintegrowanego podejścia do spraw morskich. Europejski Dzień Morza (EDM) to najważniejsze święto morza organizowane co roku w innym państwie członkowskim UE. Decyzja o organizacji obchodów EDM w 2011 r. w Gdańsku została zawarta w Konkluzjach Rady UE z dnia 14 czerwca 2010 r.

W dniach 21-22 lipca 2010 r. przebywała w Warszawie oraz w Trójmieście delegacja przedstawicieli Komisji Europejskiej na czele z Komisarz UE do spraw Morskich i Rybołówstwa, panią Marią Damanaki. Podczas wizyty w Gdańsku Komisarz Damanaki m.in. zwiedziła obiekty, w których zaplanowano organizację najważniejszych wydarzeń związanych z uroczystymi obchodami Europejskiego Dnia Morza 2011. W siedzibie Ministerstwa Infrastruktury w czasie spotkania z przedstawicielami Komisji Europejskiej Przewodniczący Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej RP przedstawił informację na temat zaangażowania Rzeczypospolitej Polskiej we wdrażaniu zintegrowanej polityki morskiej UE, co spotkało się z uznaniem Komisarz Damanaki. Komisarz stwierdziła, że międzyresortowa współpraca na rzecz rozwoju sektora morskiego w RP jest przykładem dla innych państw Unii Europejskiej. Podkreśliła również dobrą współpracę między KE a Rzeczpospolitą Polską w zakresie systemów monitoringu i nadzoru bezpieczeństwa morskiego na Morzu Bałtyckim oraz morskiego planowania przestrzennego.

W dniu 29 września 2010 r. Komisja Europejska przedstawiła projekt rozporządzenia dotyczącego programu wsparcia finansowego, wynoszącego 50 mln euro, na dalszą realizację zintegrowanej polityki morskiej UE – COM (2010) 494. Planowane finansowanie pozwoli na kontynuowanie działań w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej, rozpoczętych dzięki pracom przygotowawczym i projektom pilotażowym, które miały zapewnione finansowanie tylko do końca 2010 r. Zapewnienie finansowania jest warunkiem niezbędnym dla dalszego wdrażania zintegrowanej polityki morskiej zgodnie z założeniami zawartymi w sprawozdaniu z postępu prac z dnia 15 października 2009 r. (COM (2009) 540). Mając na uwadze znaczenie realizacji zintegrowanej polityki morskiej na rzecz realizacji zrównoważonego rozwoju, Rząd RP poparł propozycje i oceny zawarte w przedmiotowym projekcie rozporządzenia, co zostało wyrażone w stanowisku Rządu RP z dnia 19 października 2010 r.

W listopadzie 2010 r. złożyła swoją pierwszą wizytę w Rzeczypospolitej Polskiej pani Lowri Evans, nowa Dyrektorka Generalna Dyrekcji Generalnej KE do spraw Morskich i Rybołówstwa (DG MARE). W siedzibie Ministerstwa Infrastruktury zorganizowano spotkanie poświęcone planom RP na czas przewodnictwa RP w Radzie UE w zakresie polityki morskiej. Podczas spotkania omówiono m.in. integrację systemów nadzoru morskiego, morskie planowanie przestrzenne, a także kwestię zapewnienia finansowania działań z zakresu polityki morskiej (projekt rozporządzenia). Strona polska przedstawiła również podjęte działania, mające na celu wdrożenie zintegrowanej polityki morskiej w RP. Ponadto przedstawiono informację

o stanie przygotowań do organizacji centralnych obchodów Europejskiego Dnia Morza 2011 w Gdańsku. Delegacja Komisji Europejskiej wysoko oceniła stan wdrażania zintegrowanej polityki morskiej w Rzeczypospolitej Polskiej.

Rok 2010 był pierwszym pełnym rokiem wdrażania *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego* (SUE RMB) po jej przyjęciu przez Radę Europejską podczas posiedzenia, które odbyło się w dniach 29-30 października 2009 r. W czasie przewodnictwa Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie UE zostanie przeprowadzony pierwszy przegląd SUE RMB. Zakłada się, że konkluzje w sprawie *Strategii* zostaną przyjęte przez Radę do spraw Ogólnych w listopadzie 2011 r. Podczas polskiej Prezydencji planowane jest także II Forum *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego* w Gdańsku (24-26 października 2011 r.), skupiające wszystkie podmioty zaangażowane w *Strategię*. Forum organizacyjnie ma być połączone ze szczytem Bałtyckiego Forum Rozwoju (*Baltic Development Forum – BDF*).

Wdrażanie SUE RMB opiera się na realizacji Planu Działania zawierającego 15 obszarów priorytetowych i około 80 projektów flagowych. Część z nich przyczynia się do realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE. Rzeczpospolita Polska pełni funkcję koordynatora obszaru priorytetowego nr 1 *Redukcja zrzutów substancji biogennej do morza do akceptowalnego poziomu* (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska wspólnie z Finlandią) oraz nr 7 *Pełne wykorzystanie potencjału regionu w zakresie badań oraz innowacyjności* (Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego wspólnie ze Szwecją). Ponadto, w ramach SUE RMB Rzeczpospolita Polska pełni również funkcję lidera w odniesieniu do kilku projektów flagowych, z których trzy mają związek z polityką morską:

1. *Ocena potrzeb w zakresie usuwania broni chemicznej*, w ramach obszaru priorytetowego nr 3¹⁾ (GIOŚ);
2. *Stworzenie sieci centrów doskonalenia i kształcenia morskiego* w ramach obszaru priorytetowego nr 13²⁾ (Ministerstwo Infrastruktury);
3. *Przeprowadzenie formalnej oceny ryzyka w przypadku zbiornikowców do przewozu skroplonego gazu ziemnego w obszarze Morza Bałtyckiego* w ramach obszaru priorytetowego nr 13 (Ministerstwo Infrastruktury).

W 2010 r. przedstawiciele Rządu (Narodowy Koordynator do spraw SUE RMB) dwukrotnie uczestniczyli w posiedzeniach Grupy Wysokiego Szczebla (HLG) do spraw *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego*³⁾, które odbyły się w dniach 12 kwietnia 2010 r. i 13 grudnia 2010 r. w Brukseli.

¹⁾ OP nr 3: Ograniczenie stosowania i oddziaływania substancji niebezpiecznych.

²⁾ OP nr 13: Osiągnięcie przez region czołowej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu.

³⁾ HLG powołana przez KE “to assist it in the exercise of its powers and responsibilities concerning the operation of the macro-regional strategy for the EU Strategy for the Baltic Sea Region”, na nieokreślony czas, spotyka się przynajmniej dwa razy w roku (pierwsze spotkanie odbyło się dnia 12 kwietnia 2010 r.), może być rozwiązana przez KE. W jej skład wchodzi po jednym przedstawicielu z każdego Państwa Członkowskiego, posiedzeniom przewodniczy KE. Przedstawicielom Państw Członkowskich mogą towarzyszyć eksperci z różnych dziedzin. Po spotkaniu sporządza się sprawozdanie, które umieszczane jest na stronie internetowej KE.

II. Działania legislacyjne Rządu RP w zakresie polityki morskiej

II.1. Ustawy i rozporządzenia

W okresie sprawozdawczym prowadzone były prace nad następującymi ustawami i projektami ustaw:

1. *Ustawa z dnia 22 października 2010 r. o zmianie ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2010 r. Nr 230, poz. 1508)*, której głównym celem jest przeniesienie kompetencji i zadań wojewodów w zakresie zatwierdzania planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na marszałków województw. W 2010 r. projekt ustawy został poddany konsultacjom społecznym, wewnątrzresortowym oraz międzyresortowym, a następnie został zatwierdzony przez Komitet do Spraw Europejskich, Komitet Rady Ministrów oraz przyjęty przez Radę Ministrów. W dniu 24 listopada 2010 r. Prezydent RP podpisał przedmiotową ustawę.
2. *Ustawa o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw*. Projekt ustawy po raz pierwszy integruje planowanie przestrzenne na lądzie i w obszarach morskich oraz jednoznacznie przedstawia w przepisie generalnym podział kompetencji w systemie planowania przestrzennego. Szczegółowe regulacje prawne w zakresie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, wyłącznej strefy ekonomicznej, w tym morskiej strefy przyległej, reguluje dodany rozdział 3a ustawy pt.: „Planowanie przestrzenne na obszarach morskich”. W 2010 r. w dniach od 17 września do 25 października odbyło się szereg posiedzeń Komisji Prawniczych, w trakcie których uzgadniano brzmienie ustawy.
3. *Ustawa o rybołówstwie*. Projekt ustawy o rybołówstwie powstał w związku ze zmianą przepisów dotyczących wykonywania rybołówstwa morskiego obowiązujących państwa członkowskie UE oraz koniecznością dostosowania mechanizmów prawnych regulujących funkcjonowanie tego sektora w związku z procesem jego restrukturyzacji. Najważniejsze przepisy ww. projektu mają na celu ustalenie zasad wykonywania rybołówstwa w wodach morskich oraz trybu postępowania w zakresie nieuregulowanym w przepisach Unii Europejskiej, dotyczących Wspólnej Polityki Rybackiej lub nakazanym albo umożliwiającym w tych przepisach do uregulowania przez państwo członkowskie Unii Europejskiej. W dniu 22 stycznia 2010 r. projekt przekazano do Sejmu RP, gdzie został skierowany do Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi.
4. *Ustawa o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy – Prawo o miarach*. W grudniu 2010 r. projekt ustawy został skierowany do Marszałka Sejmu RP. Projekt wprowadza kolejne ułatwienia dla podmiotów dokonujących rozliczeń podatku VAT związanego z importem towarów lub świadczeniem usług na obszarze

portów morskich. Przedmiotowa ustawa zawiera regulację w zakresie rozszerzenia opodatkowania obniżoną do wysokości 0% stawką podatku od towarów i usług w odniesieniu do usług świadczonych na obszarze portów morskich.

5. *Ustawa o pracy na morzu.* W 2010 r. odbyło się szereg spotkań roboczych z przedstawicielami Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Projekt przekazano do analizy przez organizacje reprezentujące Strony Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Od listopada 2010 r. projekt ustawy był uzgadniany z Rządowym Centrum Legislacji.
6. *Ustawa o zmianie ustawy o podatku tonażowym.* Opracowany został projekt założeń przedmiotowej ustawy, który został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 21 grudnia 2010 r.

W 2010 r. opracowano również założenia do projektów następujących ustaw:

- *ustawa o bezpieczeństwie morskim* – projekt ustawy ma na celu implementację do polskiego porządku prawnego dyrektyw wchodzących w skład pakietu bezpieczeństwa morskiego ERIKA III. W 2010 r. projekt ustawy był przedmiotem konsultacji społecznych, wewnątrzresortowych oraz międzyresortowych. Został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich, Komitet Rady Ministrów, Radę Ministrów oraz przekazany do Rządowego Centrum Legislacji w celu stworzenia projektu ustawy,
- *ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (PKBWM)* – projekt ustawy ma na celu implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114). W 2010 r. projekt został poddany konsultacjom społecznym oraz uzgodniony wewnątrzresortowo. Na koniec 2010 r. w ramach konsultacji międzyresortowych pozostały do uzgodnienia stanowiska Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej,
- *ustawa o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki* – projekt ustawy ma na celu implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz. Urz. UE L 280 z 27.10.2009, str. 52, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2009/123/WE”. Dyrektywa 2009/123/WE dotyczy przede wszystkim klasyfikacji określonych zanieczyszczeń jako przestępstwa w rozumieniu ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.). W 2010 r. projekt był przedmiotem konsultacji społecznych, wewnątrzresortowych oraz międzyresortowych, a następnie został zatwierdzony przez Komitet do Spraw

Europejskich, Komitet Rady Ministrów i w dniu 20 grudnia 2010 r. rekomendowany Radzie Ministrów,

- *ustawa o zmianie ustawy – Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw* – opracowany projekt założeń do projektu ustawy ma na celu transpozycję do polskiego systemu prawnego dyrektywy 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) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19).

W 2010 r. wydano następujące rozporządzenia:

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2010 r. w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim (Dz. U. z 2010 r. Nr 14 poz. 74);
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 9, poz. 43);
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 grudnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 249, poz. 1669);
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 55, poz. 334);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 czerwca 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. Nr 111, poz. 739);
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2010 r. w sprawie sposobu przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz wysokości wynagrodzenia ekspertów (Dz. U. Nr 137, poz. 915);
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie sposobu przekazywania i obiegu informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów (Dz. U. Nr 217, poz. 1431);
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 listopada 2010 r. w sprawie listy przedmiotów i substancji zabronionych oraz metod i środków ochrony przewozu broni na statkach (Dz. U. Nr 233, poz. 1529);
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 24 marca 2010 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Wolinie od strony lądu (Dz. U. 2010 r. Nr 55. poz. 333);

10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2010 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu (Dz. U. 2010 r. Nr 190 poz. 1275);
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1398);
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2010 r. w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (Dz. U. z 2010 r. Nr 207, poz. 1368);
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2010 r. Nr 224, poz. 1460);
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 września 2010 r. w sprawie powierzenia zadań organu pomiarowego instytucji klasyfikacyjnej (Dz. U. Nr 184, poz. 1239);
15. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 15 czerwca 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenia przepisów o rybołówstwie (Dz. U. Nr 125, poz. 849);
16. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 17 grudnia 2010 r. w sprawie sposobu i warunków wykorzystania ogólnej kwoty połowowej w 2011 r. (Dz. U. Nr 240, poz. 1607);
17. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 1 października 2010 r. w sprawie sposobu prowadzenia przez armatorów opodatkowanych podatkiem tonażowym wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych (Dz. U. Nr 191, poz. 1280);
18. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 sierpnia 2010 r. w sprawie trybu postępowania i sposobu współdziałania organów w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego (Dz. U. Nr 163, poz. 1096);
19. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2010 r. Nr 77, poz. 510).

W 2010 r. prowadzone były prace nad następującymi rozporządzeniami:

1. Ministra Infrastruktury w sprawie unormowania granic portów morskich w Kamieniu Pomorskim, we Fromborku, w Elblągu, w Gdańsku oraz Stepnicy.

2. Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 9 maja 2008 r. w sprawie zasad podziału dotacji z budżetu państwa dla uczelni publicznych i niepublicznych (Dz. U. Nr 89, poz. 544, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”. Na wniosek Ministerstwa Infrastruktury zmianie ulegnie załącznik nr 7 do niniejszego rozporządzenia, dotyczący zasad podziału dotacji dla publicznych uczelni morskich na zadania związane z utrzymaniem statków morskich i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych dla kadr morskich.
3. Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 12 kwietnia 2011 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu i warunków prowadzenia połowów w celach sportowo-rekreacyjnych oraz wzorów sportowych zezwoleń połowowych (Dz. U. Nr 87, poz. 490).

II.2. Konwencje międzynarodowe

1. Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (Konwencja STCW)

Konferencja dyplomatyczna dla przyjęcia zmian do Konwencji STCW odbyła się w dniach 21 - 25 czerwca 2010 r. w Manili. Obecnie trwa okres przyjęcia nowej Konwencji przez państwa zgodnie z ich systemami prawnymi. Rzeczpospolita Polska również prowadzi prace w celu ratyfikacji Konwencji. Zmiany do Konwencji STCW wejdą w życie dnia 1 stycznia 2012 r. pod warunkiem, że odpowiednia liczba państw do dnia 1 lipca 2011 r. nie zgłosi sprzeciwu co do ich wprowadzenia – obecnie do IMO nie wpłynęły żadne zastrzeżenia dotyczące zmian w Konwencji.

2. Protokół do Konwencji HNS (Protokół z 2010 r. do Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r.)

Przedmiotowy Protokół został przyjęty podczas Konferencji Dyplomatycznej Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wiosną 2010 r. w Londynie, przy udziale delegacji polskiej. Rzeczpospolita Polska nie jest stroną Konwencji HNS. Konwencja ta, oprócz uregulowania kwestii odpowiedzialności, przewiduje również powołanie specjalnego funduszu, podobnego do Funduszu Szkód Olejowych, ustanowionego na mocy Konwencji Ustanawiającej Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami. Na forum IMO trwają obecnie prace zmierzające do ratyfikacji Protokołu przez jak największą liczbę państw.

3. Konwencja o pracy na morzu (MLC)

W 2010 r. trwały prace Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury zmierzające do przygotowania wniosku dotyczącego ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu (MLC), przyjętej przez Konferencję Ogólną

Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. Resortem odpowiedzialnym za złożenie wniosku ratyfikacyjnego jest Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej.

Konwencja MLC wprowadza nowy ujednolicony standard pracy na morskich statkach handlowych, który po wejściu w życie będzie stanowił czwarty filar międzynarodowego reżimu regulującego transport morski, uzupełniając główne instrumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej: konwencje SOLAS (Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu), MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki) i STCW (Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht).

4. Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. (LLMC) (Protokół zmieniający Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976r., sporządzony w Londynie w 1996 r.)

W 2010 r. Rzeczpospolita Polska rozpoczęła proces ratyfikacji Protokołu z 1996 r. zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., zwanego dalej „Protokołem z 1996 r.”. 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 (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128). Ponadto w 2009 r. państwa członkowskie UE przyjęły oświadczenie, w którym jednomyślnie potwierdziły wagę stosowania Protokołu z 1996 r. w całej UE.

II.3. Umowy międzynarodowe bilateralne

W 2010 r. prowadzono prace nad następującymi umowami dotyczącymi transportu morskiego:

1. *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi szkodliwymi substancjami na obszarze Morza Bałtyckiego, włączając Zalew Wiślany/Kaliningradzki.* Umowa została podpisana w Warszawie dnia 6 grudnia 2010 r. Zawiera szczegółowe zasady i tryb wzajemnego informowania o rozlewach olejowych, obowiązkach Umawiających się Stron i działaniu powypadkowym, współpracy regionalnej, łącznie z gwarancjami do swobodnego przemieszczania się środków technicznych i personelu, zaangażowanych w likwidację skutków katastrofalnego rozlewu olejowego lub innych niebezpiecznych substancji na obszarze morskim Umawiającej się Strony.
2. *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu o transporcie morskim.* W związku z obecnie istniejącymi sankcjami międzynarodowymi wobec Iranu, projekt Umowy nie może zostać podpisany, do momentu zniesienia tych sankcji.

3. *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o transporcie morskim.* W dniu 26 listopada 2010 r. Prezes Rady Ministrów wyraził zgodę na rozpoczęcie negocjacji przedmiotowej Umowy.
4. *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o transporcie morskim.* Strony podpisały Umowę w dniu 6 grudnia 2010 r. w Warszawie. Wniosek o jej zatwierdzenie został skierowany na Radę Ministrów.
5. *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o transporcie morskim.* Strona polska zaprosiła stronę ukraińską na negocjacje projektu Umowy, które odbyły się w dniach 9-10 grudnia 2010 r. w Warszawie.
6. *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi substancjami szkodliwymi w obszarze Morza Bałtyckiego.* Projektowana umowa ustala wymianę informacji, współpracę na obszarze Zatoki Pomorskiej, a także wspólne ćwiczenia. Umowa ta, podobnie jak umowa polsko-rosyjska, będzie stanowiła realizację wymagań zawartych w artykułach 13 i 14 oraz przepisów Załącznika VII do Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28 poz. 346 i 347), zwanej dalej „Konwencją Helsińską”, jak również realizację wymagań zawartych w Międzynarodowej Konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie (Konwencja OPRC) sporządzonej w Londynie, dnia 30 listopada 1990 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 36, poz. 323 i 324).
7. *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie.* W 2010 r. trwały prace nad projektem wniosku o zatwierdzenie.

II.4. Konwencje w sprawie unikania podwójnego opodatkowania

Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania rozdzielają pomiędzy Umawiające się Państwa m.in. prawo do opodatkowania zysków osiągniętych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich oraz opodatkowania marynarzy, wykonujących pracę na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym.

W 2010 r. w tym zakresie podjęto następujące działania:

1. Zakończono negocjacje Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Stanami Zjednoczonymi w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu.
2. Zakończono negocjacje i uzyskano zgodę na podpisanie umowy między Rzeczpospolitą Polską a Wyspą Man w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w odniesieniu do przedsiębiorstw eksploatujących statki morskie lub statki powietrzne w transporcie międzynarodowym.

3. Zakończono negocjacje i uzyskano zgodę na podpisanie Konwencji między Rzeczpospolitą Polską i Arabią Saudyjską w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz Protokołu do tej Konwencji.
4. Zakończono negocjacje nowej Konwencji pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Kanadą w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz Protokołu do tej Konwencji.
5. W 2010 r. weszła w życie nowa Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Norwegii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu.

II.5. Stanowiska Rządu RP przyjęte przez Komitet do Spraw Europejskich do następujących dokumentów legislacyjnych UE:

1. Wniosek w sprawie decyzji Rady dotyczącej zatwierdzenia, w imieniu Unii Europejskiej, zmian do Konwencji o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na północnozachodnim Atlantyku (COM(2010) 075) - przyjęty przez KSE w dniu 23 marca 2010 r.;
2. Wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie podpisania w imieniu Unii Europejskiej Konwencji w sprawie ochrony pełnomorskich zasobów rybnych na południowym Oceanie Spokojnym i zarządzania nimi (COM(2010) 152) - przyjęty przez KSE w dniu 30 kwietnia 2010 r.;
3. Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady (UE) ustanawiającego uprawnienia do połowów sardeli w Zatoce Biskajskiej na okres połowu 2010-2011 oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 53/2010 (COM(2010) 374) - przyjęty przez KSE w dniu 23 lipca 2010 r.;
4. Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 708/2007 w sprawie wykorzystania w akwakulturze gatunków obcych i niewystępujących miejscowo (COM(2010) 393) - przyjęty przez KSE w dniu 28 września 2010 r.;
5. Wniosek w sprawie rozporządzenia Rady ustalającego uprawnienia do połowów na 2011 rok dla pewnych stad ryb i grup stad ryb, stosowane na wodach Morza Bałtyckiego (COM(2010) 470) - przyjęty przez KSE w dniu 28 września 2010 r.;
6. Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady (UE) ustalającego uprawnienia do połowów na 2011 rok dla pewnych stad ryb, stosowane na wodach Morza Czarnego (COM(2010) 693) - przyjęty przez KSE w dniu 10 grudnia 2010 r.;
7. Wniosek w sprawie rozporządzenia Rady ustalającego na rok połowowy 2011 ceny orientacyjne oraz wspólnotowe ceny producenta na niektóre produkty rybołówstwa na mocy rozporządzenia (WE) nr 104/2000 (COM(2010) 711) - przyjęty przez KSE w dniu 10 grudnia 2010 r.;

8. Zmieniony wniosek w sprawie decyzji Rady dotyczącej przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. (COM(2010) 686) - przyjęty przez KSE w dniu 21 grudnia 2010 r.;
9. Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej (COM(2010) 494) - przyjęty przez KSE w dniu 19 października 2010 r.

II.6. Stanowiska Rządu RP przyjęte przez Komitet do Spraw Europejskich do następujących dokumentów pozalegisłacyjnych UE:

1. Raport Komisji – Drugie sprawozdanie roczne na temat realizacji Europejskiego Funduszu Rybackiego (COM(2009) 696) - przyjęty przez KSE w dniu 16 lutego 2010 r.;
2. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Warianty wizji i celu UE w zakresie różnorodności biologicznej na okres po 2010 r. (COM(2010) 004) - przyjęty przez KSE w dniu 30 marca 2010 r.;
3. Dokument roboczy Komisji - Konsultacje na temat przyszłej polityki w zakresie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (COM(2010) 212) - przyjęty przez KSE w dniu 2 czerwca 2010 r.;
4. Komunikat Komisji: Consultation on Fishing Opportunities for 2011 (COM(2010) 241) - przyjęty przez KSE w dniu 6 lipca 2010 r.;
5. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Action Plan on Global Navigation Satellite System (GNSS) Applications (COM(2010) 308) - przyjęty przez KSE w dniu 16 lipca 2010 r.;
6. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady: WIEDZA O MORZU 2020 - dane morskie i obserwacje środowiska morskiego na rzecz inteligentnego i zrównoważonego wzrostu (COM (2010) 461) – przyjęty przez KSE w dniu 22 października 2010 r.

II.7. Działania Rządu RP w obszarze prawnym – międzynarodowym

W 2010 r. przedstawiciele RP aktywnie uczestniczyli w pracach grup roboczych Rady Unii Europejskiej, Komisji Europejskiej, organizacji międzynarodowych systemu Narodów Zjednoczonych oraz regionalnych, których zakres działalności dotyczył spraw morskich. W szczególności podkreślić należy zaangażowanie w prace ciał bezpośrednio zajmujących się sprawami zintegrowanej polityki morskiej takich, jak:

- Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej, wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE),

- Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady Unii Europejskiej do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej,
- Grupa Eksperska Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej.

Aktywność na forum UE i ONZ dotycząca problematyki prawa morza w 2010 r.:

- Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR) - spotkania grupy poświęcone są różnorodnym zagadnieniom dotyczącym problematyki międzynarodowego prawa morza (jak np.: układanie podmorskich kabli i rurociągów na szelfie kontynentalnym), w tym w szczególności wypracowaniu stanowiska państw UE, które następnie jest prezentowane na forum Zgromadzenia Ogólnego (ZO) ONZ. Na forum tej grupy m.in. podejmowano działania w celu zagwarantowania swobody żeglugi do portów Szczecin i Świnoujście w związku z kwestią układania rurociągu Nord Stream,
- Rezolucja ZO ONZ „*Oceany i prawo morza*” (dokument A/RES/65/37)⁴⁾,
- Rezolucja ZO ONZ „*Zrównoważone rybołówstwo*” (dokument A/RES/65/38),
- 11 spotkanie Nieformalnego Procesu Konsultacyjnego dotyczącego rezolucji ZO ONZ „*Oceany i prawo morza*”, poświęconego problematyce „*Budowanie zdolności państw (capacity-building) w zakresie praw morskich, w tym oceanologii*” (dokument A/65/164),
- spotkanie nieformalnej Grupy roboczej do spraw bioróżnorodności morskiej poza granicami jurysdykcji państw (dokument A/65/68).

Podstawowe problemy z zakresu międzynarodowego prawa morza poruszane na szczeblu UE oraz ONZ w 2010 r.:

- zachowanie i ochrona morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw (a więc w morzu otwartym oraz Obszarze). Kontrowersyjny w tym zakresie jest zwłaszcza status prawny oraz możliwości wykorzystania morskich zasobów genetycznych (i ewentualny podział korzyści płynących z ich wykorzystania), a także transfer biotechnologii znajdujących się w tych strefach morskich;
- bezpieczeństwo morskie i zagrożenia wynikające z piractwa morskiego – zwłaszcza u wybrzeży Somalii. W ramach ONZ powstała także specjalna *Contact Group on Piracy of the Coast of Somalia* (CGPCS), koordynująca wysiłki państw biorących udział w zwalczaniu piractwa we wskazanym rejonie. Rzeczpospolita Polska (przedstawiciele Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwa Infrastruktury) bierze udział w pracach Podgrupy Prawnej CGPCS.

Uczestnictwo w pracach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO):

- 87 i 88 sesja Komitetu Bezpieczeństwa Statków Morskich (MSC),
- 60 i 61 sesja Komitetu Ochrony Środowiska Mórz i Oceanów (MEPC),
- 36 sesja IMO Komitetu Ułatwień (FAL),
- 97 sesja Komitetu Prawnego (LEG),
- 60 sesja Komitetu Współpracy Technicznej (TC),

⁴⁾ Wszystkie podane dokumenty pochodzą z ONZ i są dostępne na stronie internetowej: <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>.

- 41 sesja Podkomitetu do spraw szkolenia zawodowego i obowiązków wachtowych (STW),
- 14 sesja Podkomitetu do spraw radiokomunikacji oraz poszukiwań i ratownictwa (COMSAR) - 56 sesja Podkomitetu do spraw bezpieczeństwa żeglugi (NAV),
- 15 sesja Podkomitetu do spraw transportu towarów niebezpiecznych, ładunków stałych i kontenerów (DSC),
- 14 sesja Podkomitetu do spraw. masowych ładunków cieczy i gazów (BLG),
- 54 sesja Podkomitetu do spraw konstrukcji i wyposażenia statków (DE),
- 52 sesja Podkomitetu do spraw stateczności i linii ładunkowych oraz bezpieczeństwa statków rybackich (SLF),
- 18 sesja Podkomitetu do spraw wdrażania konwencji (FSI).

Załącznik do „Raportu z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2010 r.”

III. Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich

III.1. Kształtowanie warunków w celu osiągnięcia pozycji lidera w kształceniu kadr morskich Europy

W 2010 r. w części tematycznej „Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich” Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, wypełniając swoje kompetencje podejmowało następujące działania z obszaru polityki morskiej:

1. finansowanie z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w 2010 r. działalności statutowej 23⁵⁾ jednostek naukowych realizujących badania morskie wyniosło 59 520 838 zł;
2. przekazanie dotacji na utrzymanie specjalnych urzędzeń badawczych w 8 jednostkach naukowych realizujących badania morskie w łącznej kwocie 15 374 000 zł;
3. finansowanie inwestycji aparaturowych i budowlanych w 6 jednostkach naukowych realizujących badania morskie (suma dotacji wyniosła 9 407 440 zł);
4. realizacja projektów w ramach programów ramowych Unii Europejskiej (6 PR UE oraz 7 PR UE) na łączną kwotę 1 962 603,00 zł;
5. przekazanie na projekty międzynarodowe niewspółfinansowane z obszaru badań morza, gospodarki i polityki morskiej, finansowanych z budżetu na naukę łącznej kwoty 3 083 740,00 zł;
6. realizacja 72 projektów badawczych dotyczących problematyki morskiej na łączną kwotę 4 168 684,00 zł.

Za pośrednictwem Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego (FRUG) ze środków budżetowych na naukę finansowane są międzynarodowe projekty badawcze w ramach programu ERA-NET BONUS PLUS w obszarze badań Morza Bałtyckiego. Program realizowany jest przez Europejskie Zgrupowanie Interesów Gospodarczych BONUS – Baltic Organisations Network for Funding Science EEIG, w którym Rzeczpospolita Polska jest reprezentowana przez FRUG. Jest to łącznie 11 projektów wykonywanych przez sześć polskich jednostek naukowych. W 2010 r. na realizację tych projektów Fundacja przekazała polskim instytucjom ze środków dotacji celowej przyznanej przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego kwotę 1 013 659 zł. Tematyka programu wskazuje, że projekty te wpisują się w ramy realizacji polityki morskiej.

⁵⁾ Wchodzących w skład 16 instytucji.

III.2. Osiągnięcia instytucji naukowych we wdrażaniu polityki morskiej RP w 2010 r.

Misją Akademii Morskich jest kształcenie kadr oficerskich dla floty handlowej oraz menedżerskich dla przedsiębiorstw lądowego zaplecza gospodarki morskiej, spełniające krajowe, europejskie i światowe wymagania edukacyjne oraz dające absolwentom podstawy kariery zawodowej w warunkach gospodarki rynkowej na globalnym rynku pracy.

1. Akademia Morska w Gdyni

W 2010 r. odbywały się spotkania związane m.in. z przygotowaniem i realizacją projektów w programach: The Baltic Sea Region Programme 2007-2013, Leonardo – MarEng Plus, TEMPUS IV, MARTEC oraz w ramach współpracy dwustronnej w oparciu o umowy międzyrządowe (projekt polsko-singapurski, projekt polsko-chiński), a także wyjazdy na międzynarodowe konferencje naukowe. Akademia Morska w Gdyni prowadzi współpracę naukowo-dydaktyczną w oparciu o podpisane umowy bilateralne, m.in. z uczelniami z Niemiec, Ukrainy, Rosji, Chin, Gruzji, Japonii, Wietnamu, Australii. W 2010 r. zostały podpisane umowy o współpracy z uczelniami:

- Odessa National Maritime Academy, Ukraina,
- Mokpo National Maritime University, Korea Płd,
- National Kaohsiung Marine University, Tajwan.

Rozpoczęto realizację ważnych inwestycji realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, których planowe zakończenie przewidywane jest pod koniec 2011 r., tj.:

- „Podwyższenie jakości infrastruktury naukowo-dydaktycznej przez nadbudowę, rozbudowę i zakup wyposażenia do budynku administracyjno - magazynowego Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni ”,
- „Przebudowa i wyposażenie pomieszczeń Akademii Morskiej w Gdyni w istniejącym obiekcie przy Al. Jana Pawła II 3 na cele dydaktyczne”.

2. Akademia Morska w Szczecinie

W wyniku badań własnych i statutowych prowadzonych w 2010 r. przez pracowników Akademii Morskiej w Szczecinie wydano szereg artykułów naukowych oraz przedstawiono referaty na konferencjach krajowych i zagranicznych. Duża część artykułów dotyczyła problemów szacowania ryzyka w systemach transportu, w tym zagadnień budowy i eksploatacji projektowanego terminalu LNG w Świnoujściu, bezpieczeństwa morskiego, w tym tras przepływu statków na Morzu Bałtyckim.

Statek szkolno-badawczy m/s „Nawigator XXI” oprócz zadań z zakresu szkolenia studentów polskich, został też wykorzystany do realizacji zawodowych praktyk morskich dla studentów z innych krajów Unii Europejskiej.

W 2010 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie podjęto następujące działania:

- na Wydziale Nawigacyjnym uruchomiono studia drugiego stopnia dla studentów z krajów członkowskich UE, które w zakresie kierunków morskich nie posiadają takich uprawnień,
- na Wydziale Mechanicznym uruchomiono nowy kierunek studiów Mechatronika, gdzie jedną ze specjalności jest „elektroautomatyka okrętowa”,
- uruchomiono studia II-go stopnia (MSc) prowadzone w języku angielskim dla osób z UE, którym wykształcenie takie jest potrzebne do kontynuacji pracy na uczelniach, w administracji i przemyśle (projekt: BeSeaMaster),
- na Wydziale Nawigacyjnym na kierunku Nawigacja uruchomiono nowe specjalności: „transport morski i śródlądowy” oraz „eksploatacja jednostek typu off-shore”,
- uruchomiono studia podyplomowe w zakresie inspekcji morskich,
- na Wydziale Nawigacyjnym na kierunku Informatyka uruchomiono specjalność „informatyka morska”,
- na Wydziale Nawigacyjnym na kierunku Nawigacja w ramach specjalności „połowy morskie” kontynuowano kształcenie studentów z Białorusi,
- zrealizowano m.in. projekt międzynarodowy finansowany z funduszy strukturalnych „Budowa Centrum Symulacyjnego Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowego Statków do Przewozów Ładunków Ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013,
- utworzono Europejskie Centrum Szkoleniowe LNG.

3. Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni

Akademia aktywnie uczestniczyła w procesie realizacji badań naukowych realizowanych na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej. Są to następujące projekty badawcze:

- opracowanie technologii rezerwowego zasilania elektrycznego OP z zastosowaniem wodorowego ogniwa paliwowego,
- opracowanie technologii wykrywania i lokalizacji obiektów minopodobnych w osadach dennych,
- detekcja i zwalczanie celów dywersji podwodnej.

Oprócz środków przeznaczonych bezpośrednio na prowadzenie badań złożono szereg wniosków o finansowanie inwestycji służących rozwojowi bazy badawczej AMW. Między innymi są to następujące realizowane przedsięwzięcia:

- rozbudowa laboratorium łączności morskiej wraz ze stanowiskami do badania jakości systemów łączności zewnętrznej okrętów Marynarki Wojennej RP,
- rozbudowa uczelnianej sieci komputerowej,
- wielosensorowy stabilizowany system kamer,
- system zachowania życia dla Doświadczalnego Głębokowodnego Kompleksu Nurkowego DGKN-120.

Wyniki prowadzonych w AMW prac badawczych znalazły odzwierciedlenie w wielu publikacjach, zarówno zagranicznych, jak i krajowych. Poszczególne zespoły badawcze lub poszczególni pracownicy uzyskali nagrody ministra, nagrody na wystawach międzynarodowych, patenty lub nagrody za działalność racjonalizatorską.

Uniwersytet Gdański i Szczeciński w okresie sprawozdawczym również prowadziły wymierne działania wpisujące się w proces realizacji polityki morskiej RP, zarówno jeżeli chodzi o proces dydaktyczny, jak również badania naukowe.

4. Uniwersytet Gdański

Uniwersytet Gdański jest wiodącym uniwersytetem polskim prowadzącym interdyscyplinarne badania związane z Morzem Bałtyckim oraz kształcącym kadry o wysokich kwalifikacjach, niezbędne do realizacji polityki morskiej kraju. Na Uniwersytecie Gdańskim organizowane są nowe kierunki i specjalności ściśle związane z tematyką morską, ważne dla kształcenia specjalistów różnych dziedzin wiedzy do realizacji polityki morskiej. Od roku akademickiego 2010/2011 na Wydziale Oceanografii i Geografii zostały uruchomione studia niestacjonarne I stopnia na kierunku „gospodarka przestrzenna”, gdzie planowanie przestrzenne na morzu zajmuje istotne miejsce, przygotowano również studia podyplomowe w zakresie Geograficznych Systemów Informacyjnych – GIS. W roku akademickim 2010/2011 przy Wydziale Oceanografii i Geografii UG zostały uruchomione Środowiskowe Studia Doktoranckie w zakresie oceanologii, geografii, geodezji i kartografii oraz budownictwa. Uczestnikami tych studiów są następujące instytucje:

- Uniwersytet Gdański (UG) – Wydział Oceanografii i Geografii,
- Instytut Oceanologii PAN,
- Instytut Budownictwa Wodnego PAN,
- Morski Instytut Rybacki,
- Akademia Marynarki Wojennej.

W 2010 r. w ramach programu Erasmus w zagranicznych uczelniach uczestniczyło 293 studentów UG, przyjęto zaś 134 studentów z krajów Unii Europejskiej.

Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego jest jednym z jedenastu głównych partnerów (full partner) projektu MARES (*Doctoral Programme on Marine Ecosystem Health and Conservation*). Jest to projekt międzynarodowych studiów doktoranckich finansowany przez Komisję Europejską w ramach programu „Erasmus Mundus”, w których udział bierze 24 partnerów (uniwersytety oraz instytuty naukowo-badawcze) z Europy, USA i Australii. W 2010 r. został przyjęty wniosek o finansowanie tego projektu, umowa na realizację projektu zostanie podpisana w pierwszej połowie 2011 r. Instytut Oceanografii Uniwersytetu

Gdańskiego bierze udział w Programie Stażowym w ramach projektu pt.: „Pomorska Platforma Innowacyjnej Współpracy Akademicko-Przemysłowej” (INNOPOMERANIA).

Ponadto należy odnotować, ważną z punktu widzenia realizacji opracowywanej polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, inicjatywę Uniwersytetu Gdańskiego powołania oraz koordynowania działań „Narodowego Centrum Badań Bałtyckich” (NCBB). Zasadniczym celem powstania NCBB w postaci spółki z o.o. o charakterze *non-profit* jest poprawa efektywności współpracy oraz lepsza integracja polskich instytucji naukowych, naukowo-dydaktycznych oraz badawczo-rozwojowych zlokalizowanych na polskim wybrzeżu, która ma przyczynić się do podniesienia poziomu zarówno interdyscyplinarnych badań naukowych, jak i dydaktyki związanej z sektorem morskim.

W 2010 r. projekt „Narodowego Centrum Badań Bałtyckich” wysłany został na konkurs ogłoszony przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, dotyczący tworzenia Polskiej Mapy Drogowej Infrastruktury Badawczej i decyzją Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego został umieszczony na Mapie.

W 2010 r. na Uniwersytecie Gdańskim realizowano 58 projektów naukowo-badawczych, finansowanych przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego dotyczących badań w regionie Morza Bałtyckiego, przy całkowitym finansowaniu na pełny okres realizacji projektów w kwocie 8 570 285,92 zł.

Należy również podkreślić, iż Stacja Morska w Helu Uniwersytetu Gdańskiego aktywnie uczestniczy w akcjach edukacyjnych i informacyjnych. W 2010 r. Stację Morską odwiedziło w celach edukacyjno – naukowych 40 zagranicznych naukowców i studentów.

5. Uniwersytet Szczeciński

Uniwersytet Szczeciński realizuje zadanie inwestycyjne „Przebudowa i modernizacja wraz ze zmianą sposobu użytkowania budynku położonego w Szczecinie przy ul. Mickiewicza 16 dla potrzeb Instytutu Nauk o Morzu”, na którego realizację w latach 2008 – 2010 otrzymał dotację w wysokości 3,5 mln zł, ze środków pozostających w dyspozycji Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego, w tym 1,0 mln zł w 2010 r.

6. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie jest jednym z udziałowców konsorcjum sześciu uczelni europejskich realizujących projekt EMSHIP w ramach programu „Erasmus Mundus”. Na kierunkach oceanotechnika, transport oraz inżynieria bezpieczeństwa zostały utworzone nowe specjalności studiów w zakresie zdobywania nowoczesnych, poszukiwanych specjalności zawodowych i spełnienia oczekiwań przyszłych pracodawców, w tym z sektora przemysłu okrętowego i sektora „offshore”. ZUT podjął także prace nad utworzeniem nowych rodzajów kształcenia na studiach pierwszego stopnia, ukierunkowanych na projektowanie, budowę i eksploatację jachtów i małych jednostek, w tym użytkowanych w rybołówstwie bałtyckim.

ZUT uczestniczy także w Inicjatywie Środkowo-Europejskiej wspierającej wymianę wykładowców i studentów pomiędzy uniwersytetami krajów środkowej i południowej Europy. Razem z Odeskim Narodowym Morskim Uniwersytetem (Ukraina) w 2010 r. współorganizował szkołę letnią „Maritime Transport of Refrigerating Cargoes 2010”, poświęconą aktualnym problemom morskiego transportu ładunków szybko psujących się i transportowi ładunków chłodzonych.

W 2010 r. w celu utrzymywania właściwego poziomu kontroli w zakresie importowanych gatunków ryb, Izba Celna w Szczecinie prowadziła aktywną współpracę z Zachodniopomorskim Uniwersytetem Technologicznym w opracowaniu mapy genetycznej ryb i produktów akwakultury. Współpraca prowadzona była w ramach programu „Celfish - ryby na celowniku” i służyła wykrywaniu nadużyć związanych z fałszerstwem żywności pochodzenia rybnego wprowadzanych na obszar Unii Europejskiej. Identyfikacja ta stanowi jedną z form uproszczenia procedur obrotu portowego, ponieważ polega na wiarygodnym rozstrzygnięciu (poprzez badania genetyczne), czy ryby deklarowane w zgłoszeniu celnym rzeczywiście odpowiadają opisowi i załączonym dokumentom. Kontrola prowadzona w oparciu o tak nowoczesne metody genetyczne może przyczynić się do ograniczenia nieprawidłowości, przynieść dodatkowe dochody związane z naliczeniem właściwych stawek celnych oraz przyczynić się do rozwoju wiedzy funkcjonariuszy wykonujących kontrole w obrocie towarowym.

7. Politechnika Gdańska

Politechnika Gdańska prowadziła szereg prac naukowo-badawczych i rozwojowych na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa oraz efektywności transportu morskiego, projektowania nowych energooszczędnych oraz ekologicznych systemów technicznych transportu morskiego oraz ochrony środowiska morskiego. Wśród ważniejszych programów międzynarodowych wymienić należy zakończony w 2010 r. program DE-LIGHT Transport („Rozwój lekkich modułów dla systemów transportowych, wykazujących korzyści produkcyjne i eksploatacyjne przy strukturalnej i funkcjonalnej integralności, projektowanych w oparciu o analizę ryzyka”). W 2010 r. Politechnika Gdańska uruchomiła kierunek kształcenia „transport” na studiach I-go stopnia obejmujący specjalności z zakresu szeroko rozumianego sektora morskiego. Ponadto pierwszy raz uruchomiono studia II stopnia w systemie bolońskim na kierunku „oceanotechnika i energetyka”.

W 2010 r. pracownicy naukowcy Politechniki Gdańskiej zgłosili wiele wynalazków i wzorów przemysłowych służących gospodarce morskiej. Na Targach INNOWACJE 2010 Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej otrzymał srebrny medal za regatową łódź zasilaną energią słoneczną ENERGASOLAR. Ponadto w 2010 r. zostało wydanych osiem publikacji poświęconych zagadnieniom związanym z polityką morską.

W ramach współpracy międzynarodowej prowadzono m.in. projekt pn.: „Trwałe związki organiczne w środowisku Zatoki Gdańskiej”. Program badawczy projektu obejmuje opracowanie nowych rozwiązań metodycznych i aparaturowych w zakresie przygotowania próbek oraz izolacji i/lub wzbogacania przed etapem oznaczeń końcowych, a także

praktyczne wykorzystanie tych rozwiązań do kontroli i monitoringu stopnia zanieczyszczenia wody morskiej i osadów dennych przez trwałe związki organiczne. W 2010 r. prowadzono również działania m.in. w ramach Centrum Morskich Technologii Militarnych, które realizuje wydzieloną działalność gospodarczą w zakresie technologii militarnych.

Działalność instytutów badawczo – rozwojowych, instytutów naukowych oraz pozostałych jednostek naukowych w 2010 r.

Według obowiązujących ustaw przywoływane w dokumencie jednostki naukowe realizujące działania na rzecz polityki morskiej RP należy sklasyfikować jako:

- a) instytuty naukowe Polskiej Akademii Nauk – art. 42 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o Polskiej Akademii Nauk (Dz. U. z 2010 r. Nr 96, poz. 619 oraz z 2011 r. Nr 84, poz. 455) – Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie,
- b) instytuty badawcze – art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z 2010 r. Nr 96, poz. 618 oraz z 2011 r. Nr 112, poz. 654) – Instytut Morski w Gdańsku, Morski Instytut Rybacki w Gdyni,
- c) pozostałe jednostki naukowe, o których mowa w art. 2 pkt 9 lit. f ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki (Dz. U. z 2010 r. Nr 96, poz. 615 oraz z 2011 r. Nr 84, poz. 455) – Ośrodek Badawczo – Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A.

1. Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie

W 2010 r. Instytut Oceanologii PAN kontynuował badania podstawowe środowiska morskiego, w szczególności dotyczące zjawisk i procesów w nim zachodzących. Tematyka badawcza dotyczyła roli oceanu w kształtowaniu klimatu i skutków zmian klimatu w morzach europejskich, zmienności naturalnej i antropogenicznej środowiska Morza Bałtyckiego, współczesnych zmian ekosystemów u brzegów mórz szelfowych oraz genetycznych i fizjologicznych mechanizmów funkcjonowania organizmów morskich, w tym zastosowania osiągnięć biotechnologii morskiej. W ramach działalności statutowej zrealizowano 50 zadań badawczych skupionych w 15 tematach statutowych.

W dniu 14 lutego 2010 r. w Sopocie zawarto porozumienie o utworzeniu Konsorcjum Naukowego SatBałtyk. Umowę podpisali przedstawiciele Instytutu Oceanologii PAN, Uniwersytetu Gdańskiego, Akademii Pomorskiej w Słupsku i Uniwersytetu Szczecińskiego. Rok 2010 to również kolejny rok realizacji koordynowanego przez Instytut Oceanologii PAN projektu o nazwie „Zintegrowany System Przetwarzania Danych Oceanograficznych”. Pracownicy Instytutu aktywnie uczestniczą w badaniach prowadzonych w rejonie Arktyki Europejskiej. Rozpoczęto realizację zadań w projekcie „Svalbard Integrated Arctic Earth Observing System – Preparatory Phase” (SIOS-PP), którego celem jest rozwinięcie współpracy istniejących placówek obserwacyjnych SIOS.

Instytut jest właścicielem i armatorem statku badawczego „Oceania”, z pokładu którego prowadzone są prace badawcze na Morzu Bałtyckim i Północnym Atlantyku. W 2010 r. ze środków budżetowych na naukę dofinansowano modernizację statku w kwocie 7 193 000 zł, co rozszerzy możliwości realizacji prac badawczych z udziałem tego statku. Ponadto należy zaznaczyć, że w 2010 r. zwiększono o 2 613 000 zł środki przeznaczone na utrzymanie specjalnego statku badawczego „Oceania”. W 2010 r. odbyło się 11 rejsów naukowo-badawczych, w których oprócz pracowników Instytutu, uczestniczyli naukowcy z innych placówek krajowych i zagranicznych, doktoranci - słuchacze Studium Doktoranckiego przy IO PAN oraz studenci i praktykanci trójmiejskich uczelni wyższych.

2. Instytut Morski w Gdańsku

W 2010 r. Instytut Morski obchodził jubileusz 60 rocznicy powstania. Z tej okazji placówka zorganizowała międzynarodową konferencję poświęconą polskim drogom polityki morskiej. Ponadto w 2010 r. Instytut Morski uczestniczył w realizacji polityki morskiej państwa poprzez zaangażowanie w realizację licznych programów badawczych Unii Europejskiej, udział w krajowych projektach badawczych oraz poprzez współpracę międzynarodową, w tym organizację i uczestnictwo w seminariach i konferencjach.

W 2010 r. Instytut Morski w Gdańsku wykonywał również bieżące ekspertyzy, ściśle związane z polityką morską. W Instytucie Morskim opracowano m.in. „Krajową strategię wdrożenia Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami”. Od połowy 2010 r. Instytut pełni rolę Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska Morskiego (EMODNET). Ponadto prowadzono szeroko zakrojoną współpracę międzynarodową, poszerzając systematycznie grono partnerów. W 2010 r. nawiązano m.in. współpracę naukową z partnerami z Obwodu Kalinigradzkiego w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja 2007-2013. Zaproponowano wspólne badania, których celem jest optymalne zagospodarowanie obszaru Mierzei Wiślanej.

3. Ośrodek Badawczo – Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A.

W 2010 r. Centrum Techniki Morskiej prowadziło wiele znaczących projektów badawczo – rozwojowych: opracowano pięć tematów badawczych, których wyniki mogą stanowić materiał wyjściowy do realizacji projektów celowych, projektów badawczych zamawianych lub projektów rozwojowych. Wśród nich najważniejsze to:

- „Demonstrator technologii przetwornika hydroakustycznego (hydrofonu) z przetwarzaniem cyfrowym przeznaczonego do pracy w sieciowych systemach antenowych”,
- „Zastosowanie technik fuzji informacji w bezpieczeństwie bezprzewodowych sieci sensorycznych oraz mobilnych, typu ad-hoc”,
- „Koncepcja systemu dowodzenia przebiegiem misji i zarządzania informacją”.

W okresie sprawozdawczym zakończono również wiele projektów rozwojowych, mających na celu m.in. wykrywanie podwodnych obiektów na rozległych obszarach portów i kotwicowisk, demonstrację szerokopasmowego łącza radiowego dla potrzeb lokalizacyjnych na morzu, wykrywania i lokalizacji podwodnych celów terrorystycznych. Ponadto prowadzono badania dotyczące identyfikacji bojowej platform morskich i improwizowanych ładunków wybuchowych oraz detekcji podwodnej nurków - terrorystów, a także monitoringu obszarów o szczególnym znaczeniu dla obronności i bezpieczeństwa. Prowadzono też prace realizowane w ramach konsorcjów międzynarodowych oraz w ramach grupy doradców NATO z ramienia przemysłu NIAG (NATO Industrial Advisory Group).

4. Morski Instytut Rybacki w Gdyni

W 2010 r. Morski Instytut Rybacki w Gdyni prowadził działania dotyczące realizacji polityki morskiej RP zgodnie z zakresem swojej misji, którą jest rozwój potencjału naukowego i eksperckiego w celu określania wpływu działalności człowieka, a szczególnie rybołówstwa na morskie ekosystemy, a także oddziaływania czynników naturalnych na rybołówstwo. W związku z powyższym opracowywano opinie naukowe dla polskiej administracji rybackiej, Komisji Europejskiej i właściwych organizacji międzynarodowych. Prowadzono i promowano badania oraz prace badawczo-rozwojowe w dziedzinie nauk fizycznych, chemicznych, biologicznych i interdyscyplinarnych środowiska morskiego, a także w zakresie technologii przetwórstwa, oceny wartości odżywczej w surowcach i produktach rybołówstwa oraz ekonomiki i techniki rybackiej. Aktywność Instytutu dotyczyła również kształtowania świadomości społecznej na temat funkcjonowania i racjonalnego eksploataowania ekosystemu morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem zrównoważonego zarządzania rybołówstwem morskim.

W 2010 r. MIR prowadził ogółem 33 programy badawcze zarówno wieloletnie, cykliczne, jak i realizowane w określonym czasie. Szczególne znaczenie dla realizacji polityki morskiej RP miało prowadzenie badań w zakresie Programu wieloletniego pn.: „Wieloletni Narodowy Program Zbierania Danych Rybackich (NPZDR) na lata 2007-2013”, który został szerzej omówiony w rozdziale VII niniejszego Raportu.

III.3. 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)*,

w ramach 13 priorytetu Planu Działania. Realizacja projektu flagowego w początkowej fazie polegać będzie na nawiązaniu współpracy z państwami regionu Morza Bałtyckiego w zakresie kształcenia morskigo.

W 2010 r. opracowano koncepcję funkcjonowania Morskiego Centrum Doskonałości z włączeniem Certyfikatu Doskonałości. Podjęto też prace nad opracowaniem standardów szkolenia marynarzy w Rzeczypospolitej Polskiej.

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. W dniu 1 października 2010 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie odbyło się pierwsze spotkanie przedstawicieli państw regionu i instytucji UE, otwierające projekt „Utworzenie sieci centrów doskonalenia i kształcenia morskigo”. Celem konferencji było wskazanie kierunku rozwoju projektu, z jednoczesnym uwzględnieniem potrzeb i wyzwań dla edukacji morskigo tak w regionie, jak i w całej Unii Europejskiej.

IV. Rozwój portów morskigo i ich ochrony

IV.1. Podstawowe dane finansowe i ekonomiczne portów morskigo o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdyni S.A. i Zarząd Morskigo Portów Szczecin i Świnoujście S.A., których akcjonariuszem jest Skarb Państwa i nad którymi Minister Skarbu Państwa sprawuje nadzór właścicielski, powołane zostały na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskigo (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179) w celu zarządzania portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Jako podmioty użyteczności publicznej wyłączone są one z procesów prywatyzacyjnych. Wyniki finansowe oraz wskaźniki ekonomiczne tych spółek w sposób najpełniejszy oddają rzeczywistą sytuację poszczególnych portów oraz mogą być uznane za reprezentatywne dla ogółu podmiotów funkcjonujących w danym porcie. Wyniki finansowe i wskaźniki ekonomiczne spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wskazują na dobrą kondycję tych podmiotów w 2010 r.

Podstawowe dane finansowe i ekonomiczne (w tys. zł)⁶⁾:

	ZMP Gdynia S.A.		ZMP Gdańsk S.A.		ZMP Szczecin- Świnoujście S.A.	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Przychody ze sprzedaży	139.299,7	139.446,6	120.324,1	130.108,7	117.707,5	127.011,5
Zysk/strata ze sprzedaży	22.263,5	21.702,0	9.816,7	16.318,5	6.517,8	15.2372,4
Zysk/strata na działalności operacyjnej	15.931,5	22.789,1	12.318,9	18.903,7	9.857,2	39.623,3
Zysk/strata netto	31.252,9	43.400,2	11.096,7	18.477,0	7.847,2	39.687,6
Aktywa	901.954,6	983.295,0	509.953,7	562.009,4	886.768,7	918.292,3
Aktywa obrotowe	207.590,9	267.220,6	32.725,3	38.743,3	81.648,7	135.935,2
Zapasy	1.207,1	453,8	1.152,9	1.070,2	55,0	46,0
Aktywa trwale	694.363,7	716.074,4	477.228,4	523.266,1	805.120,0	782.357,1
Zobowiązania (bez rezerw na zobowiązania)	21.743,4	15.571,9	33.240,4	39.357,2	121.871,7	147.138,6
Zobowiązania krótkoterminowe	21.743,4	15.571,9	19.606,0	33.587,7	31.029,3	32.633,2
Należności krótkoterminowe	13.246,7	12.310,8	17.407,0	13.958,9	36.872,3	23.595,4
Kapitały własne	857.334,7	901.093,1	384.503,8	393.403,7	655.550,7	689.747,8
Zatrudnienie średnioroczne	327,4	323,0	267,75	261,75	325,63	288

Wszystkie podjęte bądź zakończone już działania organizacyjne i inwestycyjne wpisują się w pełni w realizację głównego celu strategii rozwoju portów morskich, którym jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich, wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju oraz podniesienie ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej. Działania zarządów portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej realizują również priorytety strategii, jakimi są: rozwój oferty usługowej w portach, poprawa stanu infrastruktury portowej oraz budowa wizerunku portu jako bieguna zrównoważonego rozwoju regionu i gminy. W rozwoju usług portowych jednym z istotnych wskaźników jest wzrost obrotów portowych. Za kolejny ważny wskaźnik należy uznać wzrost potencjału przeładunkowo-składowego portu.

⁶⁾ Źródło: MSP. Należy zastrzec, że mimo iż są to podmioty działające w tej samej branży, to specyfika każdego z portów (uwarunkowana m.in. ich położeniem, parametrami torów podejściowych, infrastrukturą oraz związaną z tym różną ofertą przeładunkową) wyklucza wyprowadzenie miarodajnych wniosków wyłącznie w oparciu o dane liczbowe.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

W 2010 r. podejmowane były działania mające na celu podniesienie konkurencyjności portu, wykorzystanie atutów portu głębokowodnego, dostosowanie infrastruktury i potencjału do obecnych i spodziewanych trendów na rynku portowym oraz dywersyfikacji dotychczasowej struktury ładunkowej w kierunku uniwersalności.

W 2010 r. nastąpił znaczny wzrost przychodów od momentu załamania w 2008 r., który związany jest zarówno z podpisaniem nowych znaczących umów dzierżawnych, jak i wyższymi przeładunkami praktycznie we wszystkich grupach towarowych. Odnotować należy znaczny wzrost majątku trwałego w związku z zakończeniem inwestycji realizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego SPO-T oraz zakupem bazy promowej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, a także odkupieniem infrastruktury portowej wybudowanej przez inwestora zastępczego DCT Gdańsk S.A. Ponadto sytuacja ZMPG w 2010 r. warunkowana była przez stały spadek zobowiązań krótko (zmniejszenie wynika z trybu rozliczenia należności i zobowiązań między ZMPG S.A. a DCT Gdańsk S.A.) i długo-okresowych (głównie spłata zobowiązań kredytowych). Kontynuowano rozpoczęty w 2008 r. program restrukturyzacji zatrudnienia.

Projektem rozwojowym, który zdecydowanie zwiększył zdolności przeładunkowe portu, a także w pełni realizował dążenia do uniwersalności, było wybudowanie i uruchomienie głębokowodnego i wydajnego terminalu kontenerowego DCT Gdańsk. Terminal zwiększył zdolność przeładunkową portu o 1 mln TEU i uchodzi za jeden z najnowocześniejszych na Morzu Bałtyckim. Zaowocowało to gwałtownym wzrostem przeładunków kontenerów w Gdańsku i w 2010 r. Port Gdańsk przeładował najwięcej kontenerów wśród polskich portów. W styczniu 2010 r. operator oceaniczny „Maersk Line” rozpoczął zawinięcia do Gdańska dużymi statkami oceanicznymi (8000 TEU), obsługującymi połączenia bezpośrednie z największymi portami dalekowschodnimi (porty chińskie, japońskie, malezyjskie, Singapur). Zawinięcia tak dużymi kontenerowcami i w relacji bezpośredniej stanowią całkowicie nowe zjawisko na Bałtyku. Równocześnie uruchomiono serwis feederowy do portów bałtyckich (St. Petersburg, Helsinki, Kotka), a tym samym Port Gdańsk uzyskał status pierwszego na Bałtyku hubu kontenerowego.

W obrębie granic portu i na terenach ZMPG S.A. przeładunki morskie wykonywało w 2010 r. 12 podmiotów o zróżnicowanym potencjale. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. posiada jedną spółkę eksploatacyjną – Port Gdański Eksploatacja S.A. W 2010 r. Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. została przekształcona w spółkę akcyjną i obecnie Zarząd ZMPG S.A. przygotowuje się do sprzedaży wszystkich posiadanych przez siebie akcji (98,68 %).

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Zawarta w „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015” wizja rozwoju gdyńskiego portu zakłada utrzymywanie stabilnej i mocnej pozycji Portu w regionie bałtyckim, jako wiodącego w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie „ro-ro”, w oparciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych

z zapleczem oraz liczne linie regularne żeglugi bliskiego zasięgu, połączenia promowe i żeglugę wycieczkową. Mocna pozycja portu będzie wynikała z zapewniania odpowiednich standardów bezpieczeństwa obsługi osób i ładunków oraz standardów ochrony środowiska, a także stałej dbałości o wysoką sprawność i efektywność funkcjonowania portu. Misją Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. są konsekwentne i stale udoskonalane działania, planowane w długim horyzoncie czasowym, w celu zapewniania warunków do stabilnego i zrównoważonego rozwoju sektora usługowego Portu Gdynia poprzez rozwój infrastruktury, wspieranie dobrych praktyk rynkowych i dbałość o dobro otoczenia społecznego.

Globalna wielkość nakładów inwestycyjnych w 2010 r. osiągnęła wartość 75,9 mln zł, a wysokość uzyskanego dofinansowania z Funduszu Spójności UE wyniosła 48,5 mln. Plan inwestycyjny na lata 2011 – 2013 zakłada dalsze inwestycje w infrastrukturę portową (w rozbudowę i modernizację) w wysokości około 500 mln zł i uzyskanie około 300 mln dofinansowania unijnego.

Potwierdzeniem dobrej kondycji finansowej Portu jest niesłabnące tempo inwestycji w infrastrukturę portową, która pozwoli w przyszłości zapewnić prawidłowe funkcjonowanie i rozwój portu. W ciągu ostatnich trzech lat wyniosły one 290 mln zł. W 2010 r. zakończono prace przy budowie górnej rampy stanowiska ro-ro przy nabrzeżu Rumuńskim (15 mln zł), oddano do użytku magazyn wysokiego składowania o powierzchni 8 000 m² (12 mln zł) oraz dokończono modernizację nabrzeża Pomorskiego (23 mln zł).

W 2010 r. w Porcie Gdynia przeładunki morskie prowadziły 22 podmioty o zróżnicowanym potencjale. Dla Portu w Gdyni rok 2010 był pierwszym rokiem ożywienia obrotów portowych po dwuletnim kryzysie. Wzrostowi masy towarowej (o 11,1% w stosunku do 2009 r.) towarzyszyło zwiększenie ilości zawinięć statków (z 3400 w roku 2009 do 3519 w roku 2010). W 2010 r. przeładowano o 372 tys. ton więcej (tj. 20,0%), niż w ubiegłym roku towarów z grupy inne masowe. Wzrost wynika zwłaszcza z większych o 172 tys. ton przeładunkom kruszyw (łącznie 973 tys. ton) i ładunkom klasyfikowanym jako biomasy/ekspelery (66 tys. ton).

Do dnia 31 października 2010 r. został przeprowadzony proces prywatyzacyjny wszystkich spółek sfery eksploatacyjnej oraz jednej spółki spoza tej grupy podmiotów. Procesy prywatyzacyjne obejmowały: przygotowanie procedury prywatyzacyjnej podlegającej na zatwierdzeniu przez Radę Nadzorczą, prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych kierowanych do potencjalnych inwestorów branżowych oraz, w zależności od przyjętego trybu prywatyzacji, negocjacje z inwestorami lub ocena i wybór oferty w przetargu.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

W 2010 r. prowadził działania w oparciu o Strategię Rozwoju Portów w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007-2020. Spółka zgodnie z ustawą z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 700 oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 358) jest jednym z kilku podmiotów realizujących inwestycję w zakresie budowy terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego (LNG), wymaganej z uwagi na istotny interes bezpieczeństwa

państwa. Do zadań postawionych spółce w zakresie tej inwestycji należą: budowa infrastruktury portowej, w tym stanowiska statkowego wyposażonego w urządzenia cumownicze, odbojowe i nawigacyjne, a także infrastruktury umożliwiającej zamontowanie instalacji do przesyłu gazu i poboru wody z morza.

Obok powyższej inwestycji spółka kontynuowała działania w zakresie budowy i przedłużenia nabrzeży portu oraz przebudowy infrastruktury kolejowej i drogowej. Na realizację szeregu inwestycji służących poprawie infrastruktury portowej spółka w 2010 r. poniosła łącznie wydatki w wysokości około 20 mln zł.

W 2010 r. w portach w Szczecinie i w Świnoujściu przeładowano 26,3 % towarów więcej niż w kryzysowym 2009 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w 2010 r. kładł duży nacisk na budowę infrastruktury technicznej. Umożliwia ona realizację inwestycji suprastrukturalnych przez spółki przeładunkowe działające w portach w Szczecinie i Świnoujściu, a także stwarza dogodne warunki dla inwestorów zewnętrznych zainteresowanych działalnością przeładunkowo-składową. W wyniku tych działań w 2010 r. spółki przeładunkowe działające na terenie ZMPSiŚ prowadziły szereg inwestycji dla zwiększenia potencjału przeładunkowego, wpływających na poprawę jakości obsługi w porcie. W końcowej fazie budowy były dwa nowoczesne magazyny płaskiego składowania produktów zbożowych: spółki Elewator Ewa przy nabrzeżu Słowackim w Szczecinie o pojemności 45 000 ton (budowa już zakończona) oraz grupy Bunge o pojemności 50 000 ton przy nabrzeżu Portowców w Świnoujściu. Obie te inwestycje zdecydowanie zwiększą i poprawią potencjał przeładunkowo-składowy dla zboża i przetworów zbożowych. Są one dedykowane głównie do obsługi importu śrutu sojowej i umożliwiają przyjmowanie całostatkowych partii ładunku bezpośrednio z Ameryki Południowej. Mogą też stanowić potencjał przeładunkowy dla nowej grupy ładunków – importowanych surowców do produkcji biopaliw, których coraz więcej jest obsługiwanych w portach Szczecina i Świnoujścia. W 2010 r. dokonano również zakupu wyposażenia przyszłego terminalu kontenerowego przy nabrzeżu Fińskim, tj. dwóch suwnic nadbrzeżnych i pięciu suwnic placowych. Po przeniesieniu na nowe miejsce obsługi ruchu kontenerowego, które planowane jest w połowie 2011 r., istotnie poprawi się tempo przeładunków i zwiększy potencjał portu w tym zakresie. Należy również zaznaczyć, iż w odniesieniu do lat poprzednich, w zakresie przeładunków masowych spółka Bulk Cargo Port Szczecin zwiększyła swój potencjał przeładunkowo-składowy poprzez budowę krytej zasobni na nawozy o pojemności 5000 ton. W 2010 r. w portach Szczecina i Świnoujścia odnotowano najwyższe w historii portu przeładunki drobnicy, najlepszy wynik osiągnęły też przeładunki drobnicy promowej, a przeładunki węgla były najwyższe od 2002 r. Łącznie przeładunki wszystkich grup towarowych były w 2010 r. najwyższe w ostatnim pięcioleciu. Do portów w Szczecinie i Świnoujściu zawinęło więcej statków, co przyczyniło się do wzrostu przychodów z opłat portowych. Ponadto w 2010 r. nastąpił wzrost przychodów z tytułu obsługi ładunków w Bazie Promów Morskich. Wzrost obrotów ładunkowych bezpośrednio przełożył się na osiągnięty w 2010 r. wynik finansowy Spółki. Zysk netto za 2010 r. wyniósł 39 687,6 tys. zł. Jest to najlepszy wynik finansowy osiągnięty przez Spółkę w historii.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. dopełnił ustawowego obowiązku sprzedaży udziałów i akcji posiadanych w spółkach eksploatacyjnych, sprzedając udziały posiadane we wszystkich spółkach eksploatacyjnych.

IV.2. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej oraz połączeń morskich z ich zapleczem

W 2010 r. kontynuowano działania zmierzające do realizacji działań inwestycyjnych, wynikających ze „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”. Strategia przewiduje realizację projektów w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury portowej oraz dostępu do portów finansowanych ze środków UE w ramach 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

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 w celu rozwoju portów morskich istnieje możliwość realizacji projektów przede wszystkim w ramach Działania 7.2 „Rozwój transportu morskiego”, Priorytet VII „Transport przyjazny środowisku” oraz 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego”.

Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego

W 2010 r. zidentyfikowano 23 projekty związane z modernizacją infrastruktury portowej, ochroną wód strefy nadmorskiej oraz ochroną brzegów morskich. Uwzględnione zostały również dwie inwestycje związane z zagospodarowaniem terenów przyportowych na cele turystyczne oraz projekt budowy Centrum Symulacyjnego Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowego Statków do Przewozu Ładunków Ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie. Łączna wartość projektów, dla których podpisano umowy o dofinansowanie przekracza 1,3 mld zł, w tym dofinansowanie UE wyniosło około 870 mln zł. Przedsięwzięcia te realizowane są przede wszystkim w ramach POIiŚ (95% ogólnej kwoty dofinansowania UE), zakontraktowanego dla ww. grupy projektów, mniejsze inwestycje zaś wdrażane są w programach regionalnych województw: zachodniopomorskiego i pomorskiego. Ponadto, na *Liście projektów indywidualnych dla POIiŚ* znajdują się 23 inwestycje związane z rozwojem transportu morskiego. Ich łączna wartość to około 4,4 mld zł.

Alokacja środków UE wynosi 606,85 mln EUR. W ramach w/w Listy wyodrębnione są projekty podstawowe (w tym projekty „duże”) i rezerwowe. Beneficjentami są zarządy portów morskich, miasta portowe, które mogą uzyskać maksymalny poziom dofinansowania w wysokości 85% kosztów kwalifikowalnych, Urzędy Morskie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz PKP PLK S.A. (maksymalny poziom dofinansowania – 100%).

W 2010 r. przeprowadzone zostały dwie aktualizacje Listy projektów indywidualnych. W wyniku pierwszej aktualizacji (stan na koniec stycznia 2010 r.) łączna kwota dofinansowania ze środków UE dla projektów z Listy podstawowej wyniosła 2 363,57 mln zł. W ramach drugiej aktualizacji został ujęty 1 nowy projekt Urzędu Morskiego w Gdyni (nr POIiŚ 7.2-22.1 „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) etap IIA”), łączna kwota dofinansowania ze środków UE dla projektów z Listy wyniosła 2 481,32 mln zł.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2010 r. w ramach Działania podpisano łącznie 9 umów o dofinansowanie na łączną kwotę 771,27 mln zł, wydatki kwalifikowane 681,59 mln zł, kwota dofinansowania UE 476,37 mln zł. W 2010 r. podpisano 6 umów na łączną kwotę 581,39 mln zł, wydatki kwalifikowane 524,12 mln zł, kwota dofinansowania UE 342,52 mln zł. W Działaniu występują nieznaczne opóźnienia, które są spowodowane przede wszystkim długotrwałym procesem uzyskiwania decyzji środowiskowych.

<p>Projekty Zarządów Portów:</p>	
<p>Zarząd Morskiego Portu Gdynia (4 projekty):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt POIiŚ 7.2-3 „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia”; 2. Projekt POIiŚ 7.2-2 „Infrastruktury dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”; 3. Projekt POIiŚ 7.2-10 „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowymi i kolejowym w Porcie Gdynia”; 4. Projekt POIiŚ 7.2-31 „Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia”. <p>Zarząd Morskiego Portu Gdańsk (1 projekt własny + 7 projektów we współpracy):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt POIiŚ 7.2-23 „Modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej w Porcie Gdańsk.”; 2. Projekt POIiŚ 7.2-4.1 „Projekt poprawy dostępu kolejowego do portu Gdańsk – most + dwutorowa linia kolejowa”; 3. Projekt POIiŚ 7.2-4.2 „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk – most + dwutorowa linia kolejowa” – prace przygotowawcze; 4. Projekt POIiŚ 7.2-5 „Połączenie portu lotniczego z portem morskim w Gdańsku – Trasa Słowackiego; 5. Projekt POIiŚ 8.2-23 Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego; 6. Projekt POIiŚ 7.2-7 „Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap I – przebudowa falochronu wschodniego.” 	<ol style="list-style-type: none"> 7. Projekt POIiŚ 7.2-8 „Modernizacja do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie”; 8. Projekt POIiŚ 7.2-25 „Port Północny – modernizacja toru podejściowego i falochronu wyspowego”. <p>Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (5 projektów):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt POIiŚ 7.2-11 Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu; 2. Projekt POIiŚ 7.2-12 Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Płw. EWA w porcie w Szczecinie; 3. Projekt POIiŚ 7.2-13 Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu; 4. Projekt POIiŚ 7.2-14 Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu; 5. Projekt POIiŚ 7.2-28 Budowa infrastruktury portowej na Płw. Katowickim w porcie w Szczecinie – II etap.
<p>Projekty Urzędów Morskich:</p>	
<p>Urząd Morski w Gdyni (4 projekty na liście podstawowej i 3 projekty na liście rezerwowej):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt POIiŚ 7.2-6 Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap I; 2. Projekt POIiŚ 7.2-7 Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap I - przebudowa falochronu wschodniego; 	<p>Urząd Morski w Szczecinie (2 projekty na liście podstawowej i jeden na liście rezerwowej):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt POIiŚ 7.2-1 „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia”; 2. Projekt POIiŚ 7.2-9 „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu”;

3. Projekt POIiŚ 7.2-8 Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) Etap II przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie;	3. Projekt POIiŚ 7.2-26 „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne”. Projekt umieszczony pierwotnie na liście rezerwowej pod nazwą „Pogłębienie toru wodnego Świnoujście - Szczecin, etap I”.
4. Projekt POIiŚ 7.2-22.1 Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap II A;	
5. Projekt POIiŚ 7.2-22.2 Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap II B;	
6. Projekt POIiŚ 7.2-24 Przebudowa wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego;	
7. Projekt POIiŚ 7.2-25 „Port Północny – modernizacja toru podejściowego i falochronu wyspowego”.	

• Działanie 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego”

O dofinansowanie w ramach Działania 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego” mogą się ubiegać:

1. operatorzy terminali kontenerowych i centrów logistycznych,
2. zarządy portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście oraz Police, Darłowo, Kołobrzeg, Elbląg),
3. przedsiębiorcy wykonujący lub zamierzający wykonywać działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego.

Kwota środków przeznaczona na dofinansowanie projektów z Funduszu Spójności w ramach konkursu wynosi 451 882 490, 00 zł. W dniu 1 września 2010 r. rozpoczął się nabór wniosków o dofinansowanie. Zakończenie naboru wniosków planowane było pierwotnie na dzień 2 listopada 2010 r. W związku z trwającymi konsultacjami i wyjaśnieniami m.in. organów wydających pozwolenia i decyzje w zakresie środowiska dla projektów przygotowywanych przez Beneficjentów oraz wydaniem przez Ministra Infrastruktury interpretacji do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2009 r. w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ 2007-2013 (Dz. U. Nr 150, poz. 1212), przedłużono nabór wniosków do dnia 30 grudnia 2010 r.

• Działania w ramach Programu TEN-T

Projekt „Autostrada morska Karlskrona – Gdynia”.

Po uzyskaniu pozytywnej opinii i akceptacji projektu przez Komisję Europejską do dofinansowania w ramach funduszu przeznaczonego na rozwój Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T), w styczniu 2010 r. szwedzcy partnerzy projektu przystąpili do szczegółowych negocjacji kontraktu. Umowę na realizację szwedzkiej części projektu podpisano w dniu 12 sierpnia 2010 r., a oficjalna inauguracja projektu nastąpiła w dniu 3 grudnia 2010 r. w mieście Alvesta w Szwecji.

Autostrada morska powinna przyczyniać się do likwidacji „wąskich gardeł” w unijnych korytarzach transportowych oraz wspierać wymianę handlową drogą morską, aby zmniejszyć przewozy ładunków transportem drogowym, skrócić czas podróży i optymalizować koszt transportu przy jednoczesnym zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Inicjatywa projektu „Autostrady morskiej Karlskrona – Gdynia” jest w dużym stopniu następstwem działań projektu SEBTrans Link, zakończonego pod koniec 2005 r. W projekcie tym, realizowanym w ramach Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III B oraz funduszu PHARE, przygotowano program infrastrukturalnych inwestycji transportowych i przedsięwzięć logistycznych dla obsługi dynamicznie rosnącej wymiany handlowej pomiędzy Szwecją, Rzeczpospolitą Polską i innymi krajami Europy Centralnej, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju połączenia promowego Karlskrona - Gdynia.

- **Działania w ramach PO RYBY 2007-2013**

Pomoc finansowa w zakresie inwestycji w portach rybackich, miejscach wyładunku i przystaniach możliwa jest do uzyskania w ramach Środka 3.3. Inwestycje w portach rybackich, miejscach wyładunku i przystaniach, objętego osią priorytetową 3 PO RYBY 2007-2013. W ramach Środka 3.3. zostały złożone 102 wnioski o dofinansowanie na kwotę 955 750 027,93 zł, która przekroczyła prawie dwukrotnie wielkość przewidzianych środków finansowych na realizację Środka 3.3. Z beneficjentami Środka 3.3. zostały podpisane 44 umowy o dofinansowanie na kwotę 349 279 884,16 zł. W ramach środka 3.3 według stanu na dzień 31 grudnia 2010 r. wypłacono 85 572 415,00 zł.

Urzędy Morskie zamierzają realizować w ramach tego programu projekty dotyczące infrastruktury dostępu do małych portów od strony morza.

Urząd Morski w Szczecinie przygotował wnioski o dofinansowanie w ramach Programu dla zadań „Przebudowa falochronów i umocnień brzegowych zapewniających dostęp do portu w Dziwnowie” – 64,8 mln zł oraz „Przebudowa wejścia do portu w Mrzeżynie”- 65,5 mln zł.

- **Działania w ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego**

Urząd Morski w Szczecinie planuje realizację projektu „Porty Zalewu Szczecińskiego- poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój” w ramach Osi priorytetowej II Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej, Poddziałanie 2.1.5 Wzmocnienie portów morskich i rzecznych. Orientacyjny koszt całkowity projektu 49,662 mln zł. Przewidywany okres realizacji: 2011-2013 r. W 2010 r. prowadzono intensywne prace nad rozpoczęciem tego projektu, m.in. podpisane zostały umowy na wykonanie karty informacyjnej w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia i wykonanie programu funkcjonalno – użytkowego, a także o uzupełnienie studium wykonalności. W 2010 r. sporządzono program funkcjonalno – użytkowy, studium wykonalności, kartę informacyjną w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia, a także złożono wniosek o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

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

IV.3. Realizacja inwestycji morskich

Realizowane inwestycje morskie, finansowane w całości ze środków budżetu państwa oraz współfinansowane w ramach POIiŚ:

a) w ramach programów wieloletnich – środki z budżetu państwa:

Urząd Morski w Gdyni

- Program wieloletni: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na lata 2008-2013. Podjęto działania w kierunku aktualizacji programu w zakresie wydłużenia terminu realizacji do 2019 r. Program wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz działań związanych z wyborem najlepszego wariantu lokalizacji inwestycji.
- Program wieloletni: „Program ochrony brzegów morskich” na lata 2004-2023, realizowany przez urzędy morskie (Słupsk, Gdynia, Szczecin). Na realizację zadań w 2010 r. zaplanowano 38 076 000 zł. Rzeczowe wykonanie zadań w zakresie finansowym w 2010 r. wyniosło 87,9 %. Podjęte działania obejmowały sztuczne zasilanie plaż, budowę i remont trwałych umocnień brzegu oraz monitoring.

Urząd Morski w Szczecinie

- Program wieloletni „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” na lata 2008-2013. Jest to inwestycja priorytetowa dla bezpieczeństwa energetycznego kraju, wymieniona w tzw. „specustawie” 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), zwanej dalej „ustawą o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu”. W 2010 r. podpisano kluczowe umowy obejmujące: wykonawstwo robót, pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu, Przedinwestycyjny Monitoring Przyrodniczy oraz Nadzór Autorski. W 2010 r. rozpoczęto budowę zaplecza budowy, prowadzono roboty budowlane dotyczące wykonania podłoża pod rdzeń falochronu i roboty kafarowe (bez ostrogi zachodniej), na długości 950 m falochronu. Podpisana dnia 21 maja 2010 r. umowa z Wykonawcą inwestycji reprezentowanym przez Konsorcjum Boskalis, po rozstrzygnięciu wszystkich protestów, urealniła kosztorys zbiorczy Programu oraz wydatkowanie w poszczególnych latach. Harmonogram przyjęty uchwałą Rady Ministrów 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 na lata 2008-2011 pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” miał charakter szacunkowy. Ponadto Wykonawca po przejęciu placu budowy oraz rozpoczęciu robót, wprowadził własny plan działania dostosowany do pojawiających się nieprzewidzianych

okoliczności, w tym m.in. działań dotyczących oczyszczania akwenu z dużej liczby obiektów potencjalnie niebezpiecznych.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa „SAR”

- Program wieloletni: „Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007-2010”. Zakończono budowę 2 statków ratowniczych I kategorii oraz budowę morskiej stacji ratowniczej w Łebie, w związku z czym stopień realizacji miernika wyniósł 100% i tym samym zakończono realizację tego programu wieloletniego.

b) polegające na budownictwie inwestycyjnym:

- **Urząd Morski w Gdyni**
 - tor wodny na Wiśle Śmiałej,
 - przebudowa falochronu południowego w basenie żeglarskim w Gdyni,
 - przyłącze do sieci miejskiej c.o. dla budynku Wydziału Transportu i Zaopatrzenia w Gdyni,
 - montaż instalacji sygnalizacji włamania i p.poż. w zespole budynków warsztatowo-garażowych Wydziału Transportu i Zaopatrzenia w Gdyni,
 - przyłącze gazowe wraz z instalacją wewnętrzną w OOW Jastarnia;
- **Urząd Morski w Słupsku**
 - przebudowa wejścia do portu Kołobrzeg,
 - przebudowa Nabrzeża Słowińskiego w porcie Łeba,
 - przebudowa Nabrzeża Postojowego w porcie Darłowo,
 - interwencyjna budowa grobli na 329 kilometrze brzegu morskiego (Kołobrzeg);
- **Urząd Morski w Szczecinie**
 - przełożenie kabla światłowodowego z dna akwenu na ląd w obszarze intensywnego manewrowania statków w Porcie Morskim Police;
- **Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa „SAR”**
 - budowa morskiej stacji ratowniczej w Tolkmicku.

V. Ułatwienia dla transportu morskiego

V.1. Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim

Ważnym czynnikiem zmierzającym do zwiększenia atrakcyjności polskiej bandery jest wprowadzenie podatku tonażowego. System ten umożliwi armatorom statków płacenie stawki podatku uzależnionej od tonażu posiadanej przez nich floty, zamiast podatku dochodowego 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), zwanej dalej „ustawą o podatku tonażowym”, która weszła w życie dnia 1 stycznia 2007 r., jednak jej stosowanie nie było możliwe bez zgody Komisji Europejskiej.

W 2010 r. sfinalizowano prace nad wydaniem rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 1 października 2010 r. w sprawie sposobu prowadzenia przez armatorów opodatkowanych podatkiem tonażowym wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych (Dz. U. Nr 191, poz. 1280), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie sposobu prowadzenia przez armatorów opodatkowanych podatkiem tonażowym wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych”. W rozporządzeniu w sprawie sposobu prowadzenia przez armatorów opodatkowanych podatkiem tonażowym wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych określono sposób prowadzenia przez armatorów wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych związanych z prowadzoną działalnością, o której mowa w art. 3 ust. 1 i 2 ustawy o podatku tonażowym (tj. działalnością podlegającą opodatkowaniu podatkiem tonażowym), w okresie opodatkowania tym podatkiem. W 2010 r. nie zgłoszono działań dotyczących sektorowego wsparcia przedsiębiorców z branży morskiej, tym niemniej istniała możliwość skorzystania z instrumentów wspierania eksportu i promocji gospodarczej. Instrumenty te nie są skierowane sektorowo dla branży morskiej, mogą jednak aplikować o nie przedsiębiorstwa z tej branży, spełniające kryteria specyficzne dla danego instrumentu. Podstawowym instrumentem polityki eksportowej jest Działanie 6.5 „Promocja polskiej gospodarki” PO IG 2007-2013, składające się z dwóch poddziałań:

- 6.5.1 – promocja polskiej gospodarki na rynkach międzynarodowych,
- 6.5.2 – wsparcie udziału przedsiębiorców w programach promocji.

Celem Działania 6.5 PO IG Promocja polskiej gospodarki jest poprawa wizerunku polskiej gospodarki wśród partnerów międzynarodowych, poprawa dostępu do informacji zarówno o Rzeczypospolitej Polskiej, jak i warunkach prowadzenia działalności gospodarczej poza jej granicami, a także rozwój branż polskiej gospodarki, priorytetowych z punktu widzenia realizacji projektu.

W 2010 r. dostępne były również instrumenty wspierania eksportu finansowane z budżetu państwa, polegające na udzielaniu pomocy publicznej dla polskich przedsiębiorców, przeznaczonej na refundację części kosztów realizowanych przez firmy działań na rzecz promocji i wspierania eksportu ich produktów i usług.

- **ułatwienia związane z redukcją obciążeń podatkowych**

W 2010 r. opracowano projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy - Prawo o miarach, w którym podjęte zostały prace legislacyjne mające na celu:

- stworzenie kolejnych ułatwień dla podmiotów dokonujących rozliczeń podatku VAT związanego z importem towarów. Zmiany te polegają na zniesieniu obowiązku składania zabezpieczenia kwoty podatku dla podmiotów rozliczających podatek na zasadach określonych w przepisie art. 33a ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów

i usług (Dz. U. z 2004 r. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.) (rozliczenie podatku z tytułu importu towarów w deklaracji podatkowej). Jest to zmiana korzystna dla importerów, gdyż uwalnia ich od ciężaru finansowego związanego ze składaniem zabezpieczenia. Powyższe regulacje dotyczą wszystkich podmiotów dokonujących importu towarów, w tym także podmiotów dokonujących importu w portach morskich,

- umożliwienie agencji celnej bycia 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 państwa członkowskiego UE inne niż terytorium kraju.

Poza wymienionymi zmianami ustawa o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy - Prawo o miarach zawiera również postulowaną przez Ministerstwo Infrastruktury już w okresie sprawozdawczym regulację w zakresie rozszerzenia opodatkowania obniżoną do wysokości **0 % stawką podatku od towarów i usług**, w odniesieniu do usług świadczonych na obszarze portów morskich.

Krajowe akty normatywne w zakresie podatku akcyzowego realizują wytyczne prawa Unii Europejskiej harmonizujące ten podatek. Z powyższego wynika, że dla realizacji polityki morskiej można wykorzystać istniejące obecnie w podatku akcyzowym rozwiązania, dopuszczone przez prawo Unii Europejskiej na podstawie art. 14 ust. 1 lit. c dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz. Urz. UE L 283 z 31.10.2003, str. 51, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 9, t. 1, str. 405, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2003/96/WE” oraz na podstawie art. 41 dyrektywy Rady 2008/118/UE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylającej dyrektywę 92/12/EWG (Dz. Urz. UE L 9 z 14.01.2009, str. 12), zwanej dalej „dyrektywą 2008/118/UE”.

Wskazane powyżej przepisy unijnych dyrektyw zostały implementowane do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 108, poz. 626 i Nr 120, poz. 690), zwanej dalej „ustawą o podatku akcyzowym” oraz do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 23 sierpnia 2010 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego (Dz. U. Nr 159, poz. 1070 oraz z 2011 r. Nr 89, poz. 507), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego”, stanowiącego akt wykonawczy do ustawy o podatku akcyzowym.

Transpozycji postanowień art. 14 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/96/WE dokonano w art. 30 ust. 8 oraz w art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy o podatku akcyzowym. Art. 30 ust. 8 ustawy o podatku akcyzowym przewiduje zwolnienie od akcyzy energii elektrycznej wytwarzanej na statku, zużywanej do celów żeglugi, w tym do rejsów rybackich. Natomiast art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy o podatku akcyzowym zwalnia od akcyzy wyroby energetyczne używane do celów żeglugi, włączając rejsy rybackie. Zwolnienie to przysługuje w przypadkach i na warunkach określonych w art. 32 ust. 3 i 5-13 ustawy o podatku akcyzowym.

W Rzeczypospolitej Polskiej obowiązują obecnie dodatkowe zwolnienia, na wprowadzenie których zezwala art. 41 dyrektywy 2008/118/WE. Zwolnienia te sformułowano w § 19 i § 20

rozporządzenia w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego. W oparciu o § 19 rozporządzenia w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego „zwalnia się od akcyzy napoje alkoholowe i wyroby tytoniowe z chwilą ich sprzedaży podróżnym podróżującym poza terytorium Unii Europejskiej w sklepach usytuowanych na terenie wolnych obszarów celnych lub składów wolnocłowych w portach lotniczych lub portach morskich zlokalizowanych na przejściach granicznych”. Przedmiotowe zwolnienie realizowane jest przez zwrot zapłaconej kwoty akcyzy, na zasadach i po spełnieniu warunków określonych w ust. 2-6 przedmiotowego przepisu.

Natomiast w myśl § 20 rozporządzenia w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego „zwalnia się od akcyzy z chwilą sprzedaży alkohol etylowy i produkty pośrednie w opakowaniach o pojemności nie większej niż 50 ml, wina i napoje fermentowane w opakowaniach nie większych niż 1l, piwo w opakowaniach nie większych niż 0,5l i papierosy w opakowaniach zawierających nie więcej niż 30 sztuk, tytoń do palenia w opakowaniach nie większych niż 40 g, dostarczane ze składu podatkowego na terytorium kraju lub, w przypadku importowanych wyrobów, dostarczane z wolnego obszaru celnego i składu wolnocłowego na pokłady samolotów, statków oraz promów morskich, pod warunkiem że są rozdawane lub sprzedawane do bezpośredniej konsumpcji przez podróżnych lub załogę podczas trwania podróży w rejsach międzynarodowych”. Zwolnienie z § 20 rozporządzenia w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego przysługuje w przypadkach i na warunkach określonych w ust. 2-4 tego przepisu.

V.2. Znoszenie barier i przeszkód prawnych w rozwoju przedsiębiorczości morskiej

Mając na uwadze kwestie dotyczące redukcji barier w rozwoju przedsiębiorczości morskiej, które znacząco wpływają na zmniejszenie konkurencyjności polskich podmiotów gospodarczych, działających w przedsiębiorczości morskiej, można wskazać cały szereg działań, zmierzających do wdrożenia ułatwień w funkcjonowaniu obrotu towarowego i przemieszczania osób w portach, systematycznej poprawy obsługi celnej oraz wzrostu standardów w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa.

W związku z założeniami i celami „Strategii działania Służby Celnej na lata 2010-2015” oraz zgodnie z postanowieniami art. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. Nr 168, poz. 1323, z późn. zm.), z których wynika, iż kontrole w Służbie Celnej prowadzone są na podstawie analizy ryzyka, mającej na celu rozpoznanie i oszacowanie wielkości tego ryzyka oraz ustalenie środków niezbędnych do jego ograniczenia, wdrożono w portach model kontroli oparty na analizie ryzyka, zarządzaniu wiedzą o zagrożeniach, ryzykach towarzyszących towarom w portach oraz wykorzystywaniu informacji wyprzedzającej o towarach na zasadzie analizy pre-arrival. W 2010 r. prowadzono intensywne prace nad wdrożeniem inicjatyw w tym zakresie:

- a) Projekt pilotażowy „Transshipment Pilot”, w którym uczestniczą przedstawiciele administracji celnych z siedmiu portów morskich UE. Działania w ramach tego programu bazować będą, w szczególności na wymianie pomiędzy zaangażowanymi portami wyprzedzających informacji z manifestów statkowych o stwierdzonym bądź potencjalnym

ryzyku, które pozwolą organom Służby Celnej na skoncentrowanie wysiłków kontrolnych na przesyłkach obciążonych wysokim ryzykiem, przy jednoczesnym ułatwieniu obrotu dla tzw. legalnego handlu,

b) Projekt BLUE BELT, dedykowany wyłącznie dla władz celnych, umożliwiający śledzenie trasy statku, zwłaszcza w otrzymywaniu danych dotyczących zawijania do krajów trzecich. W momencie zawinięcia statku do portu wysyłana jest automatycznie wiadomość e-mail z danymi statku i informacjami o portach, do których statek zawijał, z wyszczególnieniem także portów krajów trzecich i również ze wskazaniem trasy statku - te informacje pochodzą z systemu AIS (w ramach SafeSeaNet).

W celu usuwania przeszkód biurokratycznych w zakresie obsługi kontenerów przemieszczanych przez port w Szczecinie Służba Celna współpracowała przy opracowywaniu założeń projektowych dotyczących budowy nowej Bazy Kontenerowej, która ma być zlokalizowana na nabrzeżu Fińskim, jak i przy projektowaniu funkcjonalności programu AUTOSTORE, obsługującego dotychczasową bazę kontenerową i będącego jednocześnie ewidencją towarów składowanych w magazynie czasowego składowania.

Dzięki współpracy udało się wdrożyć w tym programie założenia odpowiadające idei Single Window, w rezultacie otrzymano quasi Single Window, gdzie przewidziano, że odpowiednie służby kontrolne, takie jak Służba Celna, Graniczny Lekarz Weterynarii, inspekcja sanitarna czy fitosanitarna, mogą zamieszczać informacje o przeprowadzonych przez siebie kontrolach. Funkcjonalność tego systemu umożliwia w sytuacji, gdy służby te są rozproszone na terenie portu, a nawet mieszczą się poza portem, bezpośrednie otrzymanie informacji przez organ Służby Celnej, że do kontrolowanego towaru w danym kontenerze zostały zakończone procedury kontrolne z wynikiem pozytywnym, a także sprawdzenie numerów odpowiednich dokumentów im towarzyszących. Prace nad funkcjonalnością quasi Single Window są prowadzone przy udziale pozostałych służb kontrolnych, jak i właściciela programu AUTOSTORE firmy DB Port Szczecin.

Ponadto w celu usuwania przeszkód biurokratycznych dotyczących kontroli towarów w sytuacji, gdy kontrole te są niezbędne, prowadzono intensywne prace nad praktycznym wdrożeniem modelu kontroli opartego na idei One Stop Shop, czyli podejmowania kontroli wspólnie wobec wyznaczonego towaru w jednym czasie i w jednym miejscu. Wpływa to na oszczędność czasu poświęcanego na załatwienie formalności dotyczących kontroli przez poszczególne służby, jak i oszczędność kosztów leżących po stronie podmiotów, poprzez uniknięcie ponownego przedstawiania tego samego towaru do kontroli wielu służbom.

Dodatkowo, w zakresie obsługi zgłoszeń celnych w 2010 r. rozwijano w praktyce koncepcję tzw. „inteligentnego” zarządzania kolejnością zgłoszeń celnych w celu jak najlepszej obsługi interesantów w sytuacji, gdy różne towary są podejmowane przez zgłaszających, spedytorów i przedsiębiorców w różnym czasie. Badając i rozpoznając ryzyko co do zgłaszanych towarów zarządza się kontrolą i obsługą interesantów tak, aby w sytuacji spiętrzeń odpraw żaden towar nie oczekiwał na odprawę i wyprowadzenie z portu. Czynności te oparte są o zasadę „first out - first cleared”.

W 2010 r. zorganizowane zostały cykle spotkań z przedsiębiorcami, podmiotami zajmującymi się obsługą i zaopatrzeniem statków oraz z przedstawicielami agencji morskich, które miały na celu poprawę wizerunku Służby Celnej, przybliżenie przepisów regulujących obrót towarowy w transporcie morskim z krajami trzecimi i wskazanie możliwości korzystania z ułatwień przewidzianych dla przedsiębiorców, w szczególności dotyczyły one:

- procedury odprawy czasowej i uszlachetniania czynnego środków transportu (statków morskich) - udzielanie pozwoleń, przebieg procedury i jej prawidłowe zakończenie,
- zagadnień związanych ze zgłoszeniem wejścia i wyjścia statku, ustalenia statusu, odpraw czasowych i procedury uszlachetniania czynnego statków przeznaczonych do remontu,
- zaopatrywania statków w świetle obowiązujących przepisów,
- regulacji prawnych odnośnie wolnych obszarów celnych.

Omawiane były również konkretne przypadki tak, aby współpraca pomiędzy podmiotami a organem Służby Celnej odbywała się na oczekiwanym poziomie. Wspólnie poszukiwano rozwiązań, które przyczyniają się do zapewnienia jeszcze bardziej płynnego przemieszczania towarów przez porty, jak i zapewniają właściwe stosowanie prawa i obniżenie kosztów leżących po stronie przedsiębiorców. Ponadto w 2010 r. izby celne brały udział w wielu spotkaniach i szkoleniach dedykowanych dla przedsiębiorców. Jednym z ciekawszych przedsięwzięć, podczas których promowano instytucję upoważnionego przedsiębiorcy AEO i procedury uproszczonej (SASP) oraz przywileje, jakie niosą one za sobą np. mniejsza liczba kontroli, priorytetowe traktowanie, było seminarium zorganizowane w dniach 10 – 11 marca 2010 r. w Ministerstwie Finansów.

V.3. Sytuacja polskiego przemysłu stocznioowego

Polski przemysł stocznioowy – podobnie jak w innych krajach UE – działa na silnie konkurencyjnym rynku światowym, na którym głównymi graczami są Korea Południowa, Japonia, a w ostatnich latach Chińska Republika Ludowa. Ponad 90% produkcji polskich stocznii przeznaczona jest na eksport.

Światowy kryzys, który rozpoczął się w 2008 r. wpłynął niekorzystnie na globalny rynek okrętowy. W latach 2009-2010 drastycznie spadła liczba zawartych przez stocznie na świecie nowych kontraktów - zmniejszył się także portfel zamówień, armatorzy zrezygnowali z budowy wielu już zakontraktowanych statków. Sytuacja polskiego sektora stocznioowego jest bardzo trudna. W 2010 r. polskie stocznie zawarły 18 nowych kontraktów na budowę statków o pojemności 104 tys. CGT, a portfel zamówień wyniósł 21 sztuk o łącznej pojemności 118 tys. CGT. Produkcja polskich stocznii wyniosła 22 jednostki o łącznej pojemności 87 tys. CGT (dla porównania w 2009 r. stocznie wybudowały 25 jednostek o łącznej pojemności 240 tys. CGT, a w 2006 r. 24 statki o pojemności 500 tys. CGT). Tak niski poziom produkcji w 2010 r. 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. - miał być

sprzedany nowym inwestorom do końca 2009 r. W 2010 r. statki budowały następujące stocznie: Stocznia Gdańsk S.A. oraz stocznie remontowe - Gdańska Stocznia „Remontowa” oraz Stocznia „Gryfia”.

Sprzedaż całego majątku dwóch stoczni nie powiodła się, bowiem przebiegała w niekorzystnym momencie - dekonunktura światowa wywołana kryzysem globalnym uniemożliwiła zgodnie z wyznaczonym terminem znalezienie inwestorów. Termin ten został przez KE ostatecznie przesunięty do końca I kw. 2011 r. Dało to możliwość utrzymania aktywności gospodarczej, w tym produkcji stoczniowej i utrzymania miejsc pracy, a pracownikom, którzy musieli odejść, zagwarantowano programy osłonowe. W 2010 r. kontynuowany był proces sprzedaży składników majątkowych stoczni realizowany na podstawie *ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego* (Dz. U. Nr 233, poz. 1569 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego”. Celem ustawy o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego i prowadzonego postępowania kompensacyjnego było wprowadzenie w życie alternatywnego rozwiązania wobec upadłości stoczni i związanymi z nimi negatywnymi skutkami dla przedsiębiorczości. Niemal cały majątek Stoczni Gdynia oraz Stoczni Szczecińskiej Nowa (ostatni przetarg odbył się w listopadzie 2010 r.) został sprzedany. Obecnie na terenie byłej Stoczni Gdynia realizowane są, przez nowych inwestorów, projekty z zakresu budowy nowych statków, remontów i napraw jednostek pływających, a także produkcji konstrukcji stalowych. Inwestorzy, którzy uruchomili produkcję na terenie Stoczni, pozyskują nowe kontrakty, we współpracy z innymi firmami realizują spójną wizję rozwoju w Rzeczypospolitej Polskiej rynku offshore i jego sektorów. Na dawnym terenie Stoczni Gdynia pracuje aktualnie około 1500 osób, z czego znaczącą część stanowią byli stoczniowcy. Potencjalnym efektem realizacji planowanych projektów w zakresie budowy i remontów jednostek pływających oraz produkcji konstrukcji stalowych będzie zwiększenie zatrudnienia do około 3000 osób. Na terenie byłej Stoczni Szczecińskiej nowi właściciele wypracowują rozwiązania dla dokonania rewitalizacji tego terenu, które będą najkorzystniejsze z punktu widzenia interesu lokalnego i społecznego. W korzystniejszej sytuacji jest Stocznia Gdańsk S.A., która została sprywatyzowana w 2009 r. i w 2010 r., w wyniku realizacji zadań inwestycyjnych, rozszerzyła działalność produkcyjną, co zapewni jej stabilny rozwój. W listopadzie 2010 r. uruchomiona została w Stoczni produkcja wież wiatrowych. W wyniku nowej inwestycji firma może wyprodukować 100 wież/rocznie, zarówno lądowych, jak i morskich. W 2011 r. rozpocznie się budowa nowego zakładu budowy wież, ze zdolnością produkcyjną 200 wież/rocznie, dzięki czemu Gdańsk będzie największym ośrodkiem produkującym tego typu urządzenia w Europie.

Ponadto z chwilą przesłania do Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego opracowanej w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów „Listy podmiotów, których prywatyzacja będzie miała największe znaczenie dla interesów i bezpieczeństwa państwa”, proces kompensacji Stoczni Gdynia oraz Stoczni Szczecińska Nowa został objęty programem Tarczy Antykorupcyjnej. W ramach prowadzonych przez ABW działań uzyskiwano i weryfikowano informacje

wskazujące na występujące lub mogące się pojawić nieprawidłowości w funkcjonowaniu podmiotów sektora stoczniowego. Sprawdzano także sygnały o ewentualnych zagrożeniach dla procesu restrukturyzacji takich podmiotów. Rezultatem działań ABW były informacje na temat zagrożeń dla prywatyzacji polskich stocznii oraz sytuacji w tych zakładach, które na bieżąco przekazywano do właściwych merytorycznie organów decyzyjnych państwa.

VI. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju

VI.1. Przygotowanie infrastruktury morskiej i budowa terminala LNG w Świnoujściu

W ramach przedsięwzięć w zakresie budowy terminala LNG w Świnoujściu, objętych ustawą o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, w części naziemnej realizowane jest zadanie inwestycyjne pn. „Budowa terminala regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu – instalacja rozładunkowa i regazyfikacyjna”, które jest współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Projekt ten znajduje się na Liście projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 i wdrażany jest w ramach działania 10.1. Rozwój systemów przesyłowych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej oraz budowa i przebudowa magazynów gazu ziemnego.

Inwestycję realizuje spółka Polskie LNG S.A., której 100% akcjonariuszem jest OGP GAZ-SYSTEM S.A. W ramach projektu ze środków POIiŚ współfinansowane są następujące zadania inwestycyjne: instalacja rozładunkowa LNG, instalacja gazu odparowanego, instalacja regazyfikacji gazu, stanowisko załadunkowe gazu skroplonego na cysterny, instalacje rurociągowo dostarczające wodę morską, media pomocnicze, infrastruktura pomocnicza. Łączna, szacunkowa wartość projektu wynosi 2.946.559.860 zł, w tym dofinansowanie z EFRR 456 mln zł oraz z EEP (Recovery) w kwocie 55 mln zł. Przewidywany termin zakończenia inwestycji został określony na 2014 r. W 2010 r. projekt został włączony na Listę projektów indywidualnych dla POIiŚ (lista podstawowa), podpisana została pre-umowa dotycząca realizacji projektu, beneficjent (Polskie LNG S.A.) złożył wniosek o dofinansowanie, zakończono z wynikiem pozytywnym ocenę projektu w oparciu o kryteria formalne, ocenę merytoryczną I stopnia oraz ocenę merytoryczną II stopnia, przekazane zostało do Komisji Europejskiej zgłoszenie prenotyfikacyjne dla projektu. Podpisanie umowy przewidziane jest w 2011 r.

W ramach działania 10.1 POIiŚ współfinansowane są również następujące inwestycje, spośród określonych w art. 38 ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, towarzyszące inwestycjom w zakresie terminalu:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• rozbudowa podziemnego magazynu gazu Wierzchowice – podpisana umowa,• rozbudowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Mogilno – podpisana umowa,• budowa kawernowego podziemnego | <ul style="list-style-type: none">• budowa gazociągu Gustorzyn – Odolanów – podpisana umowa,• budowa gazociągu Włocławek – Gdynia – podpisana umowa,• budowa gazociągu Rembelszczyzna – Gustorzyn – podpisana umowa, |
|--|---|

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> magazynu gazu Kosakowo – podpisana umowa, • budowa gazociągu Szczecin – Lwówek, | <ul style="list-style-type: none"> • budowa gazociągu Jeleniów – Dziwiszów – podpisana umowa, • budowa gazociągu Szczecin – Gdańsk – podpisana umowa. |
|--|---|

Ponadto w ramach dofinansowania z programu European Energy Programme for Recovery (EEPR) – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. rozpoczął w 2010 r. inwestycję „Budowa stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”, która stanowi część projektu budowy terminala regazyfikacyjnego LNG oraz portu zewnętrznego w Świnoujściu. Przedsięwzięcie realizowane przez ZMPSiŚ S.A. umożliwi bezpieczną eksploatację podczas podejścia, postoju i rozładunku statków do przewozu LNG o pojemności ładunkowej do 216 000 m³ oraz maksymalnej całkowitej długości 315 m, maksymalnej szerokości 50 m i maksymalnym zanurzeniu 12,5 m. Inwestycja ta znakomicie wpisuje się w założenia strategiczne polityki energetycznej państwa w zakresie zabezpieczenia przewozu paliw drogą morską oraz rozbudowy zdolności przeładunkowych i składowych tych paliw w portach morskich. Zgodnie z przepisami ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu nadzór nad realizacją wszystkich inwestycji w zakresie terminala sprawuje Minister Skarbu Państwa, natomiast za ich koordynację odpowiada OGP GAZ-SYSTEM S.A.

W 2010 r. realizowano również międzynarodowy projekt inwestycyjny finansowany z funduszy strukturalnych pt.: „Budowa Centrum Symulacyjnego Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowego Statków do Przewozu Ładunków Ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Otwarcie projektu nastąpiło w dniu 1 stycznia 2010 r.

W 2010 r. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego prowadziła rozpoznanie działań i sytuacji mogących skutkować wstrzymaniem lub spowolnieniem procesu powstawania terminala LNG w Świnoujściu. Istotnym czynnikiem brany pod uwagę w ramach działań tej służby było również rozpoznawanie zagrożeń o charakterze terrorystycznym wiążących się ze szczególną wrażliwością tego terminala. W kontekście budowy terminala w stałym monitoringu ABW znajdowały się kwestie związane z budową gazociągu Nord Stream. Dotyczyły one przede wszystkim problemu jego przebiegu po dnie Bałtyku przez akwen torów podejściowych do portu w Świnoujściu. W zainteresowaniu ABW w 2010 r. znajdowały się także zagadnienia związane z eksportem ropy naftowej i jej pochodnych przesyłanych przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym proces prac nad projektem budowy Bazy Magazynowo – Przeładunkowej w Gdańsku.

Rozwój energetyki odnawialnej został jako jeden z 6 kierunków priorytetowych zdefiniowanych w „Polityce Energetycznej Polski do 2030 r.”, przyjętej przez Rząd RP w dniu 10 listopada 2009 r. Realizując politykę rozwoju odnawialnych źródeł energii oraz w ramach realizacji zobowiązań zawartych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, zmieniającej

i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (Dz. Urz. UE L 140 z 5.06.2009, str. 16, z późn. zm.), w 2010 r. w Ministerstwie Gospodarki opracowano „Krajowy plan działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych” (KPD). KPD określa krajowe cele w zakresie udziału energii ze źródeł odnawialnych zużytej w sektorze transportowym, sektorze energii elektrycznej, sektorze ogrzewania i chłodzenia w 2020 r. W KPD przyjęto, iż osiągnięcie powyższego celu oparte będzie o dwa filary zasobów dostępnych i możliwych do wykorzystania w Rzeczypospolitej Polskiej, tj. poprzez wzrost produkcji energii elektrycznej z generacji wiatrowej oraz większe energetyczne wykorzystanie biomasy. W KPD w 2020 r. przewiduje się budowę na obszarze Morza Bałtyckiego pierwszych elektrowni wiatrowych o mocy zainstalowanej 500 MW.

W celu usprawnienia współpracy pomiędzy podmiotami realizującymi strategię energetyczną państwa, zarządzeniem Nr 40 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2010 r. w sprawie Międzyresortowego Zespołu do spraw Realizacji „Polityki energetycznej Polski do 2030 roku” został powołany Międzyresortowy Zespół do spraw Realizacji „Polityki energetycznej Polski do 2030 r.”. W ramach ww. Zespołu zostały utworzone grupy robocze i zespoły doradcze do opracowania poszczególnych zagadnień problemowych, między innymi w zakresie rozwoju wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych. Na podstawie zarządzenia Nr 4 Przewodniczącego Międzyresortowego Zespołu do spraw Realizacji „Polityki Energetycznej Polski do 2030 r.” powołano Zespół Doradczy do spraw rozwoju energetyki wiatrowej. Planowanie rozwoju wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych realizowane jest także poprzez zaangażowanie przedstawicieli Ministerstwa Gospodarki w różne programy oraz inicjatywy europejskie, czego przykładem jest chociażby udział w projekcie pn. „Analiza warunków dla energii wiatrowej w regionie Morza Bałtyckiego”, prowadzonym w ramach Współpracy Energetycznej w Regionie Morza Bałtyckiego (BASREC).

VII. Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego

VII.1. Zrównoważony rozwój rybołówstwa i akwakultury

W 2010 r. kontynuowane były wysiłki mające na celu eliminowanie nielegalnych, nieraportowanych i nieuregulowanych połowów (tzw. IUU). Z uwagi na szczególnie szkodliwy wpływ tego procederu, zarówno na stan światowych zasobów, jak i mechanizmy gospodarcze związane z legalnie prowadzonym rybołówstwem, problematyka szeroko obecna było również na forum Komisji Europejskiej i FAO.

Na poziomie krajowym Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi kontynuowało współpracę z Ministerstwem Finansów (Służbą Celną), 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 miały istotny wpływ na rozpoznanie potrzeb w zakresie niezbędnych zmian

w obowiązujących regulacjach prawnych, umożliwiających stworzenie zintegrowanego systemu kontroli.

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 nielegalnych połowów oraz monitorowano działalność statków posiadających zezwolenia na skup organizmów morskich, jak również statków posiadających zezwolenia na prowadzenie prac naukowo-badawczych na polskich obszarach morskich.

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi w 2010 r. kontynuowało restytucję wielu cennych gatunków ryb poprzez m.in. finansowanie zarybiania obszarów morskich.

VII.2 Działania podjęte w ramach PO RYBY 2007-2013

Oś priorytetowa 1 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej

Dnia 26 marca 2010 r. weszła w życie nowelizacja rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 czerwca 2009 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 1 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej, zawartą w programie operacyjnym „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY) (Dz. U. Nr 101, poz. 840, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 1.” Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 1 zawiera kilka zmian dostosowujących przepisy rozporządzenia względem pozostałych rozporządzeń dotyczących osi priorytetowych PO RYBY 2007-2013. Jako główną zmianę należy wskazać możliwość rozszerzenia pomocy finansowej w zakresie rozporządzenia Rady (WE) nr 744/2008 z dnia 24 lipca 2008 r. ustanawiającego tymczasowe szczegółowe działanie w celu wspierania restrukturyzacji flot rybackich Wspólnoty Europejskiej dotkniętych kryzysem gospodarczym (Dz. Urz. UE L 202 z 31.07.2008, str. 1) na armatorów i właścicieli pracujących na statku rybackim. Ponadto należy wskazać, że zmiany przedmiotowego rozporządzenia dotyczyły m.in. rekompensat za czasowe zaprzestanie działalności połowowej oraz wcześniejszych emerytur.

W ramach Osi priorytetowej 1 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej, zawartej w programie operacyjnym „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” liczba zrealizowanych płatności w roku 2010 wyniosła 7 594, na łączną kwotę 349 682 843,26 PLN.

- **Środek 1.1 Pomoc publiczna z tytułu trwałego zaprzestania działalności połowowej**

Według stanu na dzień 18 marca 2011 r. w ramach Środka 1.1. zostało złożonych 76 wniosków o dofinansowanie na kwotę 134 407 865,93 zł. Z beneficjentami Środka 1.1 zostało podpisanych 64 umów o dofinansowanie na kwotę 111 578 576,79 zł. W ramach środka 1.1 wypłacono już beneficjentom 107 117 230,92 zł.

- **Środek 1.2 Pomoc publiczna z tytułu tymczasowego zaprzestania działalności połowowej**

W 2010 r. Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa prowadziła dwie formy naboru wniosków w ramach środka 1.2 Pomoc publiczna z tytułu tymczasowego zaprzestania działalności połowowej:

- na podstawie Porozumienia oraz Umowy nr RYB/1/2008 z dnia 3 listopada 2008 r. pomiędzy MRiRW a ARiMR,
- na podstawie rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 1.

Według stanu na dzień 18 marca 2011 r. w ramach Środka 1.2. zostało złożonych 2804 wniosków o dofinansowanie na kwotę 233 442 747,07 zł. Z beneficjentami Środka 1.2 zostało podpisanych 2595 umów o dofinansowanie na kwotę 224 044 840,35 zł. W ramach środka 1.1 wypłacono już beneficjentom 224 615 129,74 zł.

- **Środek 1.3 Inwestycje na statkach rybackich i selektywność**

Pomoc w ramach środka jest przyznawana do wyczerpania środków finansowych, zgodnie z kolejnością złożenia prawidłowo wypełnionego i udokumentowanego wniosku o dofinansowanie. Według stanu na dzień 18 marca 2011 r. w ramach Środka 1.3. zostało złożonych 247 wniosków o dofinansowanie na kwotę 16 448 046,49 zł. Z beneficjentami Środka 1.3 zostało podpisanych 138 umów o dofinansowanie na kwotę 9 279 794,87 zł. W ramach środka 1.3 wypłacono już beneficjentom 5 281 248,87 zł.

- **Środek 1.5 Rekompensaty społeczno-ekonomiczne w celu zarządzania krajową flotą rybacką**

Pomoc w ramach środka jest przyznawana do wyczerpania środków finansowych, zgodnie z kolejnością złożenia prawidłowo wypełnionego i udokumentowanego wniosku o dofinansowanie.

Według stanu na dzień 18 marca 2011 r. w ramach Środka 1.5. zostało złożonych 2574 wniosków o dofinansowanie na kwotę 198 689 983,14 zł. Z beneficjentami Środka 1.5 zostało podpisanych 453 umów o dofinansowanie na kwotę 34883 888,19 zł. W ramach środka 1.1 wypłacono już 12 669 233,73 zł.

Oś priorytetowa 4 - Zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa

W Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Morza Bałtyckiego w ramach ogłoszonego przez Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi I naboru na wybór lokalnej grupy rybackiej (LGR) do realizacji lokalnej strategii rozwoju obszarów zależnych od rybactwa (LSROR), dofinansowanie uzyskało 10 lokalnych grup rybackich (LGR), które łącznie uzyskały środki w wysokości 397 932 537,53 zł na realizację własnych strategii rozwoju. Wybrane LGR działają na terenie dwóch nadmorskich województw.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego powstały następujące stowarzyszenia:

- LGR Zalew Szczeciński,
- LGR Partnerstwo Drawy,
- Darłowska LGR w Dorzeczu Wieprzy, Grabowej i Unieści.

Z województwa pomorskiego wyłoniono:

- Słowińską Grupę Rybacką,
- LGR Pradolina Łeby,
- Północnokaszubską LGR,
- LGR Pojezierze Bytowskie,
- LGR Kaszuby,
- Rybacką Brać Mierzei
- Stowarzyszenie Wdzydzko-Charzykowska LGR „Mórénka”.

Uzyskane przez LGR środki finansowe zostaną wykorzystane na obszarach nadmorskich przede wszystkim poprzez wdrożenie operacji, które przyczynią się do zachowania znaczenia i rentowności produkcji sektora rybackiego w rozwoju gospodarczym obszaru. Równie ważne jest podniesienie poziomu życia mieszkańców, w tym rybaków, co realizowane będzie poprzez wykorzystanie lokalnych zasobów przy jednoczesnym zachowaniu rybackiego charakteru obszaru i tradycji rybackich. Realizowane operacje będą miały na celu wzrost znaczenia turystyki na terenach nadmorskich, szczególnie powiązanej z sektorem rybackim oraz podniesienie jakości bezpośredniej sprzedaży i popularyzację produktów rybackich. Dodatkowo podjęte działania mają sprzyjać umacnianiu tożsamości lokalnej, aktywizowaniu i kształceniu mieszkańców, których działalność jest związana w szczególności z sektorem rybackim. Dotacje będą udzielane również na operacje nastawione na zatrzymanie procesu degradacji ekosystemu Morza Bałtyckiego, w szczególności poprzez inwestycje w zakresie ukształtowania trasy regulacyjnej linii brzegowej, czy też zachowania i zabezpieczenia obszarów objętych szczególnymi formami ochrony przyrody, w tym Natura 2000.

- **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. „Energoszczędne 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”.

VII.3. Wieloletni Narodowy Program Zbierania Danych Rybackich (NPZDR) na lata 2007-2013

Program wieloletni pn.: „Wieloletni Narodowy Program Zbierania Danych Rybackich (NPZDR) na lata 2007-2013” realizuje Morski Instytut Rybacki w Gdyni. Program w 2010 r. był realizowany zgodnie z umową nr 1/OF/2010 zawartą w dniu 20 lipca 2010 r. w Warszawie, pomiędzy Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi a Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni.

Celem „Wieloletniego Narodowego Programu Zbierania Danych Rybackich na lata 2007-2013” jest zbieranie danych biologicznych i ekonomicznych, niezbędnych do prowadzenia wspólnej polityki rybackiej, zgodnie z zasadami i celami określonymi w rozporządzeniach Rady Europy. Ustanowienie wieloletniego programu umożliwia administracji rybackiej efektywne i odpowiedzialne zarządzanie odnawialnymi zasobami Morza Bałtyckiego i innych obszarów morskich oraz zapewnia przygotowanie stanowisk negocjacyjnych strony polskiej na forum Unii Europejskiej. Program umożliwia również wywiązanie się Rzeczypospolitej Polskiej, jako państwa członkowskiego Unii Europejskiej, z zobowiązań nałożonych przez Wspólną Politykę Rybacką Unii Europejskiej w ramach paneuropejskiego programu DCF (Data Collection Framework), mającego na celu zachowanie lub odbudowę bioróżnorodności i produktywności ekosystemów i stworzenie trwałych podstaw do ekonomicznego funkcjonowania sektora rybołówstwa.

W 2010 r. w ramach NPZDR na Morzu Bałtyckim wykonano 18 rejsów i zebrano dane biologiczne dla ryb demersalnych, pelagicznych, odbyły się 49 wyprawy do portów i przystani rybackich w celu pobrania prób z wyładunków. Pobrano próby dorszy łowionych w czasie 6 morskich rejsów wędkarskich. Odbyło się 5 wypraw lądowych do bosmanatów w celu monitorowania liczby wędkarzy biorących udział w połowach. Łącznie zebrano dane na temat 31306 ryb różnych gatunków, dla których określono ich długość i 4807 ryb, dla których określono wiek (lub przygotowano otolity lub łuski), płeć, stan gonad, stopień napelnienia żołądka. Ponadto, w dniach 20 września – 8 października 2010 r. odbył się rejs badawczy o kryptonimie BIAS dla oceny zasobów śledzi i szprotów za pomocą metod akustycznych – BIAS. Natomiast w listopadzie 2010 r. przeprowadzono rejs badawczy na Bałtyku w podrejonach 25 i 26, o kryptonimie BITS4q, na statku rv. Baltica. Badania prowadzone były za pomocą włoka dennego - zgodnie z międzynarodowym programem koordynacyjnym opracowanym przez Grupę Roboczą dotyczącą Międzynarodowych Badań Rybackich na Bałtyku, działającą w ramach Międzynarodowej Rady Badań Morza (ICES

WGBIFS). Odrębną częścią Programu była analiza i opracowanie statystyczne zebranych danych.

VIII. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów

VIII.1. Udostępnianie i wydobywanie morskich zasobów mineralnych⁷⁾

VIII.1.1. Działalność Państwowego Instytutu Geologicznego.

Państwowy Instytut Geologiczny prowadził działania polegające na realizacji wielu projektów badawczych krajowych i międzynarodowych oraz innej aktywności, w tym m.in.:

- kontynuowano badania geologiczne w ramach projektu „Rozpoznanie i wizualizacja budowy geologicznej Zatoki Pomorskiej (wraz z polską częścią Ławicy Odrzanej) dla potrzeb gospodarowania zasobami naturalnymi”. Prace są prowadzone przez konsorcjum Państwowy Instytut Geologiczny - PIB (lider projektu) i Instytut Morski w Gdańsku (członek konsorcjum) na zamówienie Ministra Środowiska za środki finansowe Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Celem prac było dokładniejsze rozpoznanie struktury i rzeźby dna metodami geofizycznymi, weryfikacja mapy osadów dennych oraz określenie stanu geochemicznego osadów,
- rozpoczęto prace nad założeniami do monitoringu wybrzeża morskiego w aspekcie uwarunkowań geologicznych, wdrażając nową metodykę prac z wykorzystaniem naziemnego skaningu laserowego. Wykonano skanowanie laserowe oraz kartowanie geologiczne wybranych odcinków brzegów klifowych, zagrożonych ruchami osuwiskowymi. Kilkakrotne skanowanie odcinka klifu w Jastrzębiej Górze pozwoliło przedstawić na czasowych modelach przestrzennych zmiany brzegu wywołane erozją, w tym osuwiskami. Prace są prowadzone w ramach środków PIG-PIB przeznaczonych na działalność statutową instytutu,
- na podstawie szczegółowego rozpoznania akustycznego, sejsmoakustycznego i geologicznego płytkowodnej strefy morza w obszarze położonym na północ od Rewala wyznaczono miejsca poboru piasków morskich do sztucznego zasilania brzegu. Praca została wykonana we współpracy z Instytutem Morskim w Gdańsku na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Rozpoczęto podobne prace na zamówienie Urzędu Morskiego w Gdyni, mające na celu opracowanie dokumentacji geologiczno-batymetrycznej dotyczącej możliwości poboru materiału piaszczystego z otwartego morza w rejonie Kuźnicy do sztucznego zasilania brzegu Półwyspu Helskiego. Rozpoznawanie geologiczne nagromadzeń piasków odpowiednich do zasilania plaż oraz wytyczne odnośnie sposobów eksploatacji są związane z realizacją „Programu ochrony brzegów morskich”.

⁷⁾ Aktywność Państwowego Instytutu Geologicznego, jak również WO INTEROCEANMETAL mieści się w ramach priorytetów polityki morskiej RP: (1) Rozwój nauki i badań morskich, (2) Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych morza oraz (3) Ochrona brzegu morskiego.

Kontynuowano realizację projektów międzynarodowych konsorcjów z udziałem innych służb geologicznych państw UE:

- EMODNET (*European Marine Observation and Data Network*) – Sieć obserwacyjna i dane dotyczące mórz europejskich w ramach przetargu KE – transza 2 „Marine Geological Data”. Liderem projektu jest służba geologiczna Wielkiej Brytanii – „Natural Environment Research Council – British Geological Survey” (NERC-BGS). Przygotowano według ustalonej klasyfikacji mapę osadów mórz północnej Europy na potrzeby mapowania habitatów. Zaawansowane są prace nad innymi mapami (m.in. mapa podłoża czwartorzędu, mapa surowców mineralnych, mapa typów wybrzeża),
- 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 “Marine Information Service” MARIS (Holandia). Przygotowywano metadane, które w przyszłości będą włączone do infrastruktury SeaDataNet,
- Zakończono 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 COST 638 – „Investigating and managing the impacts of Marine Sand and gravel extraction and use” (MASS). Badania prowadzono na poligonie badawczym w rejonie Władysławowa, na okresowo eksploatowanym polu piasków przeznaczonych do zasilania plaży Półwyspu Helskiego. Uzyskane wyniki będą przydatne w procesie sporządzania ocen oddziaływania na środowisko prac związanych z eksploatacją surowców okruszowych z dna morskiego.

Na obszarze Antarktyki Zachodniej realizowany był projekt finansowany ze środków MNiSW „Geochronologia izotopowa i paleomagnetyzm kredowych i paleogeńskich formacji wulkanicznych z rejonu stacji badawczej im. Henryka Arctowskiego (Wyspa Króla Jerzego, Szetlandy Południowe)”. Instytut uczestniczył również w polskiej części międzynarodowego programu „Antarctic Climate Evolution” (ACE). Jest to międzynarodowa inicjatywa powołana pod patronatem SCAR (*Scientific Committee on Antarctic Research*) w ramach IV Międzynarodowego Roku Polarnego. Polska część ACE była wykonywana 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”.⁸⁾

⁸⁾ Uzyskane wyniki badań były prezentowane na międzynarodowej konferencji w Oslo Polar Science – Global Impact w 2010 r, jak również zostały opublikowane w Journal of Geological Society of London (Isotope ages and paleomagnetism of selected magmatic rocks from King George Island (Antarctic Peninsula).

VIII.1.2. Działalność Wspólnej Organizacji INTEROCEANMETAL

Wspólna Organizacja Interoceanmetal (IOM) jest międzynarodową organizacją badawczą o charakterze rządowym z siedzibą w Szczecinie, która uzyskała osobowość prawną w dniu 16 grudnia 1987 r. Aktualnie państwami sponsorującymi (sponsoring states) IOM są rządy sześciu państw: Bułgarii, Kuby, Czech, Rzeczypospolitej Polskiej, Rosji i Słowacji. Stosownie do artykułu 14 „Międzyrządowego Porozumienia o utworzeniu Wspólnej Organizacji Interoceanmetal”, IOM prowadzi prace w zakresie poszukiwania, rozpoznawania i przygotowania do przemysłowego zagospodarowania koncentracji żelazowo-manganowych na Pacyfiku.

Zgodnie z warunkami kontraktu z Organizacją Dna Morskiego (ISA) zakres badań IOM oraz pozostałych Kontraktorów (Francja, Japonia, Chiny, Korea Płd., Rosja, Indie i Niemcy) realizowany jest w cyklach 5-letnich. Rok 2010 zamyka kolejny pięcioletni cykl badań rozpoznawczo-dokumentacyjnych złoża, w ramach II etapu Kontraktu z ISA (2006-2014). Badania te obejmują kompleksowe prace i badania w zakresie geologii, ochrony środowiska morskiego, technologii wydobywania oraz przeróbki koncentracji i odzysku metali Mn, Ni, Cu i Co. Wyniki prac i badań IOM w okresie 2006-2010 przedstawiono w grudniu 2010 r. do ISA w raporcie pn. „Review of the Implementation of the Plan of Work for Exploration within 2006-2010”. Rozliczone koszty prac i badań w tym okresie wyniosły 4,899,516.10 USD. Równocześnie z w/w dokumentem przesłano propozycje zadań badawczych do realizacji w okresie 2011-2014 pn. „Program of Activities of IOM for the five year period beginning in 2011”.

Realizowane w roku sprawozdawczym zadania badawcze w zakresie geologii i ochrony środowiska obejmowały opracowanie danych uzyskanych w trakcie 20-tej ekspedycji IOM „IOM 2009” oraz prace laboratoryjne osadów, koncentracji i fauny bentonicznej. Wyniki prac i badań dokumentacyjnych zgodnie z warunkami kontraktu z ISA przedstawiono w „Report on Activities of the IOM in 2010”. Kompleksowe badania geologiczne umożliwiły rozpoznanie obszaru złożowego, z wykorzystaniem danych geostatystyki (najbardziej perspektywicznego bloku wydobywczego), ustaleniu konturów złoża oraz rozpoznanie geologiczno-górnictwowych warunków zalegania koncentracji. Wyniki badań odnoszące się do monitoringu środowiska w obszarach planowanego wydobywania przedstawiono w kompleksowej syntezie pn. „Environmental Studies Carried out by IOM During the 2006-2010 Period (Synthesis)”. Przeprowadzono także syntezę wyników badań mineralogiczno-geochemicznych, osadów i koncentracji, najbardziej perspektywicznego bloku wydobywczego IOM o powierzchni około 5,38 tys. km². Otrzymane dane o koncentracji zalegania koncentracji *in-situ* potwierdziły wysoką perspektywiczność bloku eksploatacyjnego.

Przy aktywnym udziale IOM i innych Kontraktorów zakończono wieloletnie studia i analizy realizowanego modelu geologicznego złóż koncentracji strefy Clarion-Clipperton pn.: „Development of a Geological Models for the Clarion-Clipperton Zone Polymetallic Nodule Deposits” wraz z „Prospectors Guide for the Clarion-Clipperton Zone Polymetallic Nodule Deposits” opublikowane przez ISA.

Uzyskane dane stanowią podstawę do dalszych prac i badań zmierzających do ustalenia konturów złoża i jego budowy oraz wyznaczenia perspektywicznych bloków wydobywczych i ich eksploracji w celu określenia geologiczno-górnicznych warunków eksploatacji. Zastosowana metodyka i technologia oraz zakres prac dokumentacyjnych wykazały pełną przydatność dla szczegółowego rozpoznania złoża konkrekcji i określenia zasobów przemysłowych.

VIII.2. Rozwój turystyki morskiej i nadmorskiej

VIII.2.1. Działania na rzecz turystyki morskiej i nadmorskiej

Ministerstwo Sportu i Turystyki we współpracy z samorządami województw pomorskiego, zachodniopomorskiego i warmińsko-mazurskiego oraz Polską Organizacją Turystyczną i Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym realizowało politykę morską RP w zakresie rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej. Na zlecenie Samorządu Województwa Pomorskiego został opracowany dokument: „Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim”, w którym dokonano ocen potencjału turystycznego miejscowości nadmorskich. Ponadto podjęto działania na rzecz usprawnienia warunków dla rozwoju turystyki morskiej takie, jak: rewitalizacja trasy E-70 (dolny bieg rzeki Wisły), współpraca z portem w Elblągu oraz małymi portami Zalewu Wiślanego.

Samorząd Województwa w ramach realizacji polityki morskiej RP prowadził w 2010 r. również działania na rzecz:

- aktywizacji połączeń żeglugowych (Biała Flota, jachty) do Kaliningradu i Bałtykska oraz połączeń z otwartym morzem z wykorzystaniem Cieśniny Piławskiej,
- rozwoju żeglugi promowej (m.in. w ramach inicjatywy Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk), inicjatywy „Autostrada morska Gdynia-Karlskrona”, której celem jest usprawnienie żeglugi promowej z Pomorza do Szwecji. Połączenie to jako jedyny polski projekt objęte zostało w 2010 r. statusem „Autostrady Morskiej”,
- promocji regionu oraz turystyki morskiej, we współpracy z liniami promowymi Stena Line. Działania w imieniu Samorządu Województwa Pomorskiego prowadzone są przez Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną.

W 2010 r. zaktualizowano „Strategię Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015”, która w Obszarze Priorytetowym – „Rozwój markowych produktów regionu”, wymienia w działaniu 1.2.2. „Budowę i rozwój produktów markowych turystyki wodnej”. Na tej podstawie powstał m.in. „Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich Województwa Zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego”.

Największym przedsięwzięciem infrastrukturalnym w zakresie turystyki wodnej realizowanym w 2010 r. w Województwie Zachodniopomorskim był projekt infrastrukturalno – promocyjny „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - Sieć Portów

Turystycznych Pomorza Zachodniego (współfinansowany ze środków PO IG, działanie 6.4 – Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym). Dzięki staraniom Samorządu Województwa porty, które nie zostały objęte projektem finansowanym z PO IG, mogły starać się o dofinansowanie swoich działań z innych źródeł, w tym z RPO WZ na lata 2007-2013. Spodziewane efekty realizacji projektu to: budowa i modernizacja infrastruktury sieci 9 portów i przystani jachtowych, powstanie sieci portów turystycznych, pełniących funkcję najważniejszych ośrodków żeglarskich Pomorza Zachodniego, 700 nowych miejsc postojowych dla jednostek, rozszerzenie oferty turystycznej Pomorza Zachodniego w zakresie turystyki wodnej – związane z włączeniem akwenów Pomorza Zachodniego do systemu dróg wodnych Europy.

Niezależnie od realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych, Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego co roku wspiera finansowo działania związane z rozwojem i promocją turystyki wodnej oraz z kształceniem kadr i wychowaniem młodzieży dla turystyki morskiej, w drodze otwartych konkursów ofert na realizację ww. zadań. Samorządy województw warmińsko - mazurskiego i pomorskiego, wraz z samorządami lokalnymi i pozostałymi partnerami (m.in. Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Gdańsku), w ramach działań związanych z aktywizacją turystyczną w strefie Zalewu Wiślanego, realizują projekt pn. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” (2010-2012). Obszar objęty projektem rewitalizacji szlaków wodnych to tereny Żuław i Zalewu Wiślanego wraz z Mierzeją Wiślaną. Zwieńczeniem prac będzie połączenie obszaru Delt Wisły z europejskimi drogami wodnymi. Służy temu, wdrażany od 2010 roku, „Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego”. Projekt wpisuje się w Program Operacyjny „Innowacyjna Gospodarka”, oś priorytetowa „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym”, działanie 6.4 „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”.

Kolejnym programem współrealizowanym przez Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego jest Międzynarodowa Droga Wodna E-70, która na terenie Rzeczypospolitej Polskiej przebiega przez 6 województw (zachodniopomorskie, lubuskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie). Misją programu jest dążenie do zrównoważonego rozwoju drogi wodnej zarówno w aspekcie transportowym, jak i turystycznym.

Ponadto Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego współorganizuje projekt „MDW E70 – turystyka bez granic”, zrealizowany w ramach Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Koordynacją projektu zajmuje się Biuro Regionalne w Elblągu. Program jest jednym z etapów międzynarodowej współpracy, która ma na celu utworzenie Międzynarodowej Drogi Wodnej wiodącej z Holandii aż do Kłajpedy na Litwie. Współorganizatorzy projektu opracowują ogólną koncepcję rozwoju drogi wodnej E70 na odcinku Zalewu Wiślanego i Zalewu Kaliningradzkiego i wymieniają się doświadczeniami w zakresie wykorzystania potencjału tych wód do rozwoju turystycznego województwa warmińsko-mazurskiego, pomorskiego i Obwodu Kaliningradzkiego.

Polski Ośrodek Informacji Turystycznej w Nowym Jorku od 2003 roku uczestniczy w największej imprezie organizatorów turystyki morskiej – Sea Trade Cruise Shipping Miami (CSM). Impreza odbywająca się co roku w połowie marca gromadzi wszystkie liczące się podmioty związane z turystyką morską. Polskie stoisko od 2007 r. prezentowane jest jako Cruise Poland, wkomponowując się w przestrzeń wystawową jako Cruise Europe i Cruise Baltic. Ponadto Polska Organizacja Turystyczna współpracuje z Pomorską Regionalną Organizacją Turystyczną oraz Związkiem Miast i Gmin Nadmorskich w zakresie stworzenia i promocji ponadregionalnego produktu turystycznego „Szlak Latarni Morskich”. Szlak ten na Pomorzu tworzy szereg niepowtarzalnych budowli, różniących się wysokością, kształtem i kolorem.

Ponadto wśród wytyczonych i oznakowanych przez PTTK w 2010 r. szlaków polskiego wybrzeża, na szczególną uwagę zasługują Szlak Fortyfikacji Nadmorskich, Szlak Latarni Morskich, Szlaki Pobrzeża: Nadmorski Bałtycki, Nadmorski-Zatokowy, Swarzewski, a przede wszystkim szlak międzynarodowy E 9.

Minister Sportu i Turystyki objął honorowym patronatem VII edycję konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu za rok 2010 i ufundował nagrodę główną „Grand Prix” za systemowe podejście do spraw turystyki i ekologii.

VIII.2.2. Miejsca noclegowe w kurortach nadmorskich

Według Banku Danych Lokalnych GUS za lata 2008 – 2009 liczba miejsc noclegowych w kurortach nadmorskich uległa nieznacznej redukcji rzędu 2,7%. Należy założyć, iż w 2010 r. wartość ta nie uległa poważnej zmianie i utrzymywała się na zbliżonym poziomie. Stosunkowo nieduże zainteresowanie krajową ofertą turystyczną, a co za tym idzie powolny spadek liczby miejsc noclegowych, spowodowany był konkurencyjnym produktem państw azjatyckich i bliskowschodnich.

VIII.2.3. Działalność w zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego

Uprawnienia i obowiązki Dyrektorów Urzędów Morskich w zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego reguluje ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.), wedle której Dyrektor Urzędu Morskiego:

- a) prowadzi ewidencję zabytków znajdujących się na polskich obszarach morskich, w formie zbioru kart ewidencyjnych (art. 22 ust. 6.),
- b) prowadzi sprawy dotyczące odkrycia na polskich obszarach morskich przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem (art. 32),
- c) wydaje pozwolenie na prowadzenie badań archeologicznych i poszukiwanie ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych na polskich obszarach morskich (art. 36 ust. 2).

W przedmiotowym zakresie w 2010 r. największą aktywność, również ze względu na charakterystykę rozmieszczenia obiektów zabytkowych na polskich obszarach morskich,

wykazywał Urząd Morski w Gdyni, który samodzielnie lub wspólnie z innymi służbami przeprowadził następujące prace:

- a) wydano 26 decyzji administracyjnych na przeszukiwanie wraków statków i badania archeologiczne,
- b) do Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku i Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku zgłoszono 14 obiektów podwodnych o cechach zabytków,
- c) powiadomiono dyrektora Muzeum Archeologicznego w Gdańsku o odkryciu morskiej budowli hydrotechnicznej, co do której istnieje przypuszczenie, że może być zabytkiem,
- d) wspólnie z ekipą nurków-archeologów Działu Badań Podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku przeprowadzono oględziny nurkowe 8 obiektów, w celu określenia, czy są obiektami zabytkowymi,
- e) przeprowadzono datowanie radiowęglowe trzech obiektów podwodnych, zinwentaryzowanych po badaniach nurkowych, jako obiekty zabytkowe,
- f) zabezpieczono wrak statku (zabytkowy) na redzie portu Gdańsk przez wydanie zarządzenia porządkowego nr 3 z dnia 4 sierpnia 2010 r. Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w sprawie zabezpieczenia mienia przed uszkodzeniem lub kradzieżą na obszarze morskim (Dz. Urz. Woj. Pomor. z 2010 r. Nr 111, poz. 2164) i Wiadomościach Żeglarskich (Nr 34/2010),
- g) zabezpieczono pozostałości drewnianego wraka statku wyrzuconego na brzeg morski w rejonie Cypla Redłowskiego i wspólnie z pracownikami Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku przetransportowano do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (w celu umieszczenia w basenie przy wyspie Ołowianka – ochrona przed rozeschnięciem i rozpadem drewnianych elementów konstrukcyjnych),
- h) opracowano materiały poglądowe z zakresu ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego i przedstawiono na konferencji w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku (z okazji 50-lecia powołania CMM w Gdańsku),
- i) przeprowadzono spotkania edukacyjne z młodzieżą szkolną nt. ochrony wraków statków na polskich obszarach morskich,
- j) zinwentaryzowano hydrograficznie i założono dokumentację batymetryczno-sonarową dla 117 obiektów podwodnych.

Na obszarach morskich będących we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, w 2010 r., nie były wydawane pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych oraz pozwolenia na poszukiwanie ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych, w tym zabytków archeologicznych, przy użyciu wszelkiego rodzaju urządzeń elektronicznych i technicznych oraz sprzętu do nurkowania. Urząd Morski w Szczecinie rozpoczął prace przygotowawcze, mające na celu przydzielenie przedmiotowego zadania właściwej komórce organizacyjnej Urzędu oraz przeprowadził wstępne rozpoznanie zagadnienia również poprzez konsultacje z przedstawicielami innych urzędów i instytucji.

W 2010 r. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej utrzymywało i rozbudowywało krajową bazę danych wraków i obiektów podwodnych.

Ponadto należy odnotować zaangażowanie Centralnego Muzeum Morskiego w sprawy ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego, które w 2010 r. prowadziło następujące działania:

- opracowano dziewiętnaście pozytywnych uzgodnień do decyzji Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie prowadzenia prac archeologicznych oraz przeszukiwania wraków w wodach morskich przyległych do województwa pomorskiego,
- opracowano opinię dla Urzędu Morskiego w Gdyni dotyczącą zakresu ochrony archeologicznej dla terenu portu we Fromborku oraz rejonu portu rybackiego w Pucku (rozbudowa falochronu zachodniego),
- w listopadzie 2010 r. z pokładu kutra hydrograficznego Urzędu Morskiego *Hydrograf 10* dokonano oględzin 8 obiektów odkrytych przez Zespół Pomiarów Morskich w pobliżu Westerplatte.

Centralne Muzeum Morskie uczestniczy w stałych pracach prowadzonych przez międzynarodowe organizacje takie, jak: Bałtycka Grupa Robocza do spraw Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego, International Commity of Underwater Cultural Haritage ICOMOS, zajmujące się zagadnieniami związanymi z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego. W ramach współpracy międzynarodowej zostały zorganizowane przez CMM Międzynarodowe Warsztaty Archeologii Podwodnej pod patronatem UNESCO.

IX . Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego

IX.1. Działania na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego

Podjęmowane przez **Głównego Inspektora Ochrony Środowiska** działania w 2010 r. skoncentrowane były na wysiłkach, mających na celu zapewnienie synergii i harmonizacji inicjatyw, których wspólnym celem jest ochrona środowiska morskiego Morza Bałtyckiego.

a) Działania w zakresie Konwencji Helsińskiej

Do podstawowych zadań Krajowego Sekretariatu Konwencji Helsińskiej (KSKH) w 2010 r. należało zapewnienie efektywnej realizacji zadań Rzeczypospolitej Polskiej, wynikających z Konwencji Helsińskiej poprzez analizę dokumentów i materiałów roboczych przychodzących z sekretariatu Komisji Helsińskiej pod kątem celowości podjęcia działań przez stronę polską, zapewnienie udziału ekspertów i przedstawicieli resortów w spotkaniach grup roboczych HELCOM stałych i ad hoc, opracowywanie i opiniowanie dokumentów roboczych, uzgadnianie i wypracowywanie stanowisk Rzeczypospolitej Polskiej, jak również zakończenie prac nad projektem Krajowego Programu Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań. Sekretariat realizując ww. zadania współpracował z odpowiednimi jednostkami organizacyjnymi resortu, innymi resortami, stosownie do ich właściwości, a także z przedstawicielami środowisk naukowych. Sekretariat zapewniał obsługę merytoryczną

udziału reprezentantów Rzeczypospolitej Polskiej na wysokim szczeblu w spotkaniach o charakterze decyzyjnym, w tym spotkania Przewodniczących Delegacji w Komisji Helsińskiej (HELCOM HOD) oraz posiedzenie Komisji Helsińskiej.

b) Bałtycki Plan Działań HELCOM

Istotnym elementem działań podejmowanych na rzecz ochrony Morza Bałtyckiego w ramach Konwencji Helsińskiej jest wdrażanie Bałtyckiego Planu Działań (BPD), przyjętego na spotkaniu ministerialnym HELCOM dnia 15 listopada 2007 r. w Krakowie, który zakłada osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego Bałtyku do 2021 r. Główne kierunki działań skoncentrowano na eutrofizacji, substancjach niebezpiecznych, bioróżnorodności i ochronie środowiska naturalnego oraz działalności na morzu, ujętych w czterech segmentach. Państwa-strony Konwencji Helsińskiej, przyjmując BPD, zobowiązały się do opracowania krajowych programów wdrażania (KPW) do roku 2010, które miały być rozpatrzone podczas spotkania ministerialnego HELCOM w maju 2010 r. w Moskwie.

Ze wszystkich dziewięciu państw nadbałtyckich tylko pięć zdołało przygotować i zaprezentować na spotkaniu wstępne krajowe programy wdrażania. Rzeczpospolita Polska była jedynym krajem, który przygotował Wstępny Krajowy Program Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań we wszystkich czterech segmentach. Przyjęte w BPD tymczasowe cele redukcyjne dotyczące biogenów nie zostały zweryfikowane do czasu spotkania ministerialnego w 2010 r. W związku z powyższym przedstawione krajowe programy wdrażania miały jedynie charakter wstępny. Po dokonaniu przez HELCOM weryfikacji celów dotyczących redukcji biogenów konieczne będzie opracowanie ostatecznego KPW, co powinno nastąpić przed konferencją ministerialną w 2013 r.

c) Działania w ramach grup roboczych HELCOM

Organem wykonawczym Konwencji Helsińskiej jest Komisja ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego (Komisja Helsińska, HELCOM). Komisja prowadzi obserwacje wdrażania Konwencji i podejmuje decyzje służące realizacji założonych celów. Działalność merytoryczna Komisji prowadzona jest w ramach następujących podstawowych grup roboczych:

- Grupa do spraw monitoringu i ocen (HELCOM MONAS),
- Grupa do spraw ochrony przyrody i bioróżnorodności (HELCOM HABITAT),
- Grupa do spraw zanieczyszczeń pochodzenia lądowego (HELCOM LAND),
- Grupa do spraw morskich (HELCOM MARITIME),
- Grupa do spraw reagowania (HELCOM RESPONSE).

Wysiłki podejmowane w ramach prac KSKH miały na celu zapewnienie udziału ekspertów i przedstawicieli kompetentnych resortów w spotkaniach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, jak i ad hoc. Zaangażowanie poszczególnych jednostek w prace na rzecz Konwencji

w odniesieniu do zagadnień ujętych w poszczególnych grupach HELCOM przedstawione są poniżej:

HELCOM MONAS - Grupa do spraw monitoringu i ocen

W Rzeczypospolitej Polskiej monitoring Morza Bałtyckiego wynikający z decyzji Komisji Helsińskiej realizowany jest w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, koordynowanego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i finansowany ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wykonawcą badań w 2010 r. w zakresie morza otwartego był Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, w zakresie wód przejściowych i przybrzeżnych WIOŚ, w zakresie substancji radioaktywnych CLOR, będący wykonawcą monitoringu zawartości substancji radioaktywnych w osadach dennych i organizmach żywych (w rybach) oraz IMGW - Oddział Morski w Gdyni prowadzący oznaczenia substancji radioaktywnych w wodzie.

Ponadto grupa MONAS koordynowała podgrupę HELCOM HOLAS, powołaną w 2009 r. na potrzeby opracowania oceny holistycznej środowiska morskiego oraz HELCOM HAZAS, zajmującą się oceną tematyczną w zakresie substancji niebezpiecznych. Na potrzeby zapewnienia wkładu do ww. ocen, na zlecenie GIOŚ została sporządzona ocena stanu chemicznego strefy przybrzeżnej polskiego wybrzeża z wykorzystaniem nowo opracowanego w ramach projektu HOLAS narzędzia CHASE oraz opis 4 przypadków do oceny stanu bioróżnorodności z wykorzystaniem narzędzia BEAT. Wynikiem tych prac było opublikowanie raportów z ocenami tematycznymi w ramach biblioteki HELCOM w 2010 r., tj.:

- „Substancje niebezpieczne w Morzu Bałtyckim” - zintegrowana ocena tematyczna substancji niebezpiecznych w Morzu Bałtyckim (BSEP 120B) i związane z nią streszczenie (BSEP 120A),

- „Zdrowie ekosystemu Morza Bałtyckiego” - HELCOM Wstępna Ocena Holistyczna 2003-2007 (BSEP 122).

Grupa ponadto przyjęła raport techniczny na temat użytej metody, danych i testowania indeksu presji Morza Bałtyckiego BSPI HELCOM, który został wykorzystany w ocenie holistycznej.

W 2010 r. ustanowiony został nowy projekt HELCOM CORESET, mający na celu ustalenie wspólnego zestawu wskaźników na potrzeby oceny stanu środowiska morskiego oraz oceny wstępnej wynikającej z zapisów ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej.

HELCOM LAND - Grupa do spraw zanieczyszczeń pochodzenia lądowego

W ramach prac grupy HELCOM LAND ze względu na specyfikę obszaru objętego działalnością grupy oraz posiadane kompetencje na temat działań w zakresie zanieczyszczeń pochodzenia lądowego, prace prowadziło Ministerstwo Gospodarki, KZGW oraz Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

HELCOM HABITAT - Grupa do spraw ochrony przyrody i zarządzania obszarami przybrzeżnymi

Na początku 2010 r. do Sekretariatu Konwencji w Helsinkach przekazano list Ministra Środowiska przyznający status Bałtyckich Obszarów Chronionych HELCOM (HELCOM BSPA) 9 morskim obszarom Natura 2000 położonym na wodach morskich. Tym samym Rzeczpospolita Polska znalazła się wśród krajów o największym udziale obszarów BSPA - zajmują blisko ¼ powierzchni polskich obszarów morskich.

W czerwcu 2010 r. w Helsinkach (Finlandia) odbyło się drugie spotkanie komitetu sterującego w sprawie opracowania Czerwonych List HELCOM Red List 2/2010, w którym uczestniczył przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Przekazano również informację, że checklisty oraz dane na temat rozmieszczenia około 2000 gatunków zostaną opublikowane na stronie internetowej HELCOM do końca 2010 r. Uczestnicy zgodzili się, że wstępne arkusze informacyjne oraz checklisty powinny zostać opublikowane na stronie HELCOM tak szybko jak będą dostępne, oraz że projekt czerwonej listy powinien zostać opublikowany na stronie internetowej dopiero wtedy, gdy zostanie ona uzupełniona o niekompletne i nowe dane.

HELCOM MARITIME - Grupa do spraw morskich i HELCOM RESPONSE - Grupa do spraw Reagowania

Posiedzenie HELCOM MARITIME 9/2010 odbyło się w dniach 9-11 listopada 2010 r., w Norrköping (Szwecja). Poświęcone było omówieniu przede wszystkim następujących spraw:

- sprawozdanie z postępu prac nad implementacją Bałtyckiego Planu Działań od wszystkich uczestniczących w spotkaniu krajów,
- wspólna propozycja Państw Bałtyckich do IMO MEPC dotycząca zrzutu ścieków ze statków oraz ustanowienia Morza Bałtyckiego strefą specjalną w rozumieniu Załącznika IV Konwencji MARPOL,
- stworzenie wspólnego forum dla różnych podmiotów zainteresowanych takich, jak: administracje, porty, władze miejskie i inne, aby przedyskutować praktyczne wytyczne dla usprawnienia oraz poprawy dostępności portowych urządzeń odbiorczych oraz aby zapewnić dobrą współpracę między wszystkimi podmiotami,
- przygotowanie wspólnej propozycji Państw Bałtyckich do IMO MEPC dotyczącej wyznaczenia Morza Bałtyckiego obszarem specjalnym ze względu na emisję tlenków azotu (Zał. VI MARPOL – obszar NECA).

W 2010 r. odbyły się 2 posiedzenia grupy HELCOM RESPONSE (w dniach 17-19 lutego oraz 13–15 października). Poświęcone były omówieniu przede wszystkim następujących spraw:

- analizie wypadków na Morzu Bałtyckim,
- regionalnym aspektem ryzyka rozlewów olejowych i innych substancji niebezpiecznych na Morzu Bałtyckim - postępy programu BRISK,

- regulacjom oraz procedurom przyznawania miejsc schronienia statkom w niebezpieczeństwie,
- zwalczaniu zanieczyszczeń na brzegu i ratowaniu zwierząt dotkniętych skażeniem ropopochodnym.

d) Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego została przyjęta w konkluzjach Rady Europejskiej w październiku 2009 r. Dzieli się na 4 filary dotyczące: stworzenia zrównoważonego ekologicznie regionu, rozwoju dobrobytu, wzrostu dostępności i atrakcyjności oraz zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony w regionie Morza Bałtyckiego. Strategia składa się z 15 obszarów priorytetowych, w których plan działania Strategii dodatkowo wyróżnia projekty flagowe.

W pierwszym filarze Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ), przy współpracy z Ministerstwem Środowiska Finlandii, podjął się współkoordynacji obszaru priorytetowego 1 pod nazwą „Ograniczenie zrzutów substancji biogenych do morza do poziomów akceptowalnych”.

GIOŚ jako współkoordynator monitoruje działania w zakresie wszystkich projektów flagowych, wspiera liderów projektów w razie wystąpienia problemów w implementacji oraz raz do roku przygotowuje raport do Dyrekcji Generalnej do spraw Polityki Regionalnej Komisji Europejskiej (DG REGIO), dotyczący postępów w implementacji założeń strategii. Dnia 8 czerwca 2010 r. odbyło się w Warszawie spotkanie inicjujące działania obszaru priorytetowego 1, zorganizowane przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

W ramach *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego* Główny Inspektor Ochrony Środowiska pełni również funkcję lidera projektu flagowego „Ocena potrzeby usuwania broni chemicznej”, w ramach obszaru priorytetowego 3 „Ograniczanie użytkowania i wpływu substancji niebezpiecznych” (koordynowanego przez Szwedzką Agencję Ochrony Środowiska). Z inicjatywy Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, zalegającą na dzień Bałtyku bronią chemiczną zajmie się HELCOM. Na spotkaniu ministerialnym w dniu 20 maja 2010 r. w Moskwie, państwa-strony HELCOM zgodziły się na powołanie nowej grupy eksperckiej mającej na celu przeprowadzenie przeglądu i aktualizacji dostępnych informacji nt. zatopionej w Morzu Bałtyckim broni chemicznej (HELCOM MUNI). Projekt mandatu grupy zakłada zebranie dostępnych informacji na temat zatopionej broni chemicznej, ocenę zagrożeń ekologicznych oraz przedstawienie propozycji dalszego postępowania z zalegającą na dzień bronią. Uzgodniono, iż proponowana grupa robocza i wyniki jej prac będą stanowiły realizację wymienionego projektu flagowego *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego* dotyczącego broni chemicznej. W dniach 14-16 listopada 2010 r. w Neumenster odbyło się pierwsze spotkanie grupy HELCOM MUNI, na którym m.in. państwa członkowskie zobowiązały się do przygotowywania rocznych raportów o przypadkach znalezienia zatopionej broni oraz do przeglądu i aktualizacji do dnia 1 kwietnia 2011 r. raportu grupy HELCOM CHEMU (zajmującej się bronią chemiczną do 1995 r.)

Problematyka ujęta w projektach flagowych również pokrywa się ze zobowiązaniami unijnymi, projektami już realizowanymi ze środków unijnych oraz działaniami m.in. Konwencji Helsińskiej (Plan Działania *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego* w dużej mierze inkorporuje Bałtycki Plan Działań HELCOM). Pozwala to na zapewnienie efektu synergii między działaniami HELCOM a celami *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego*. Dodatkowo sama Strategia w filarze środowiskowym w wielu miejscach odwołuje się do prac Komisji Helsińskiej, uznając jej zasługi dla poprawy stanu ekologicznego Bałtyku.

e) Działania dotyczące ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej (MSFD)

Główny Inspektor Ochrony Środowiska uwzględnił konieczność powiązania celów i działań Konwencji Helsińskiej z wymaganiami dyrektywy 2008/56/WE, zwaną dalej „ramową dyrektywą w sprawie strategii morskiej”. Ramowa dyrektywa w sprawie strategii morskiej jest obecnie wdrażana. Podstawowym celem ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej jest osiągnięcie lub utrzymanie przez państwa członkowskie do 2020 r. dobrego stanu środowiska wód morskich. Cele dyrektywy powinny zostać zrealizowane przez opracowanie i wdrożenie strategii morskich spójnych dla poszczególnych regionów lub podregionów morskich. Transpozycja ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej została powierzona Ministrowi Środowiska, w imieniu którego działa Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

W 2010 r. zostały opracowane założenia do zmiany ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw transponujące przepisy ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej. Założenia przewidują udział wielu resortów we wdrażaniu elementów ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej, m.in.:

- Ministra Infrastruktury w zakresie opracowania zestawienia presji i oddziaływań pochodzenia morskiego oraz przeprowadzenia analizy ekonomicznej i społecznej oraz kosztów degradacji środowiska wód morskich;
- Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi w zakresie opracowania zestawienia presji i oddziaływań pochodzenia morskiego;
- Ministra Środowiska/GIOŚ/KZGW w zakresie opracowania wstępnej oceny stanu środowiska morskiego, opracowania zestawu właściwości dla dobrego stanu środowiska morskiego oraz celów środowiskowych, jak również opracowania krajowego programu ochrony wód morskich.

W maju 2009 r. dyrektorowie morscy porozumieli się, co do formuły prac w ramach Common Implementation Strategy (CIS) na poziomie UE. Obecnie CIS składa się z dyrektorów morskich, grupy koordynacyjnej strategii morskiej oraz następujących grup roboczych: do spraw dobrego stanu środowiskowego (GES), do spraw wymiany informacji i wiedzy (DIKE) i do spraw oceny wymiaru ekonomicznego i społecznego (ESA). W grudniu 2010 r. Główny Inspektor Ochrony Środowiska, został wyznaczony do pełnienia roli Dyrektora Morskiego.

- **Bioróżnorodność i ochrona przyrody**

Oprócz działań podejmowanych na rzecz zachowania bioróżnorodności i ochrony przyrody w zakresie Konwencji Helsińskiej, w ramach Departamentu Ochrony Przyrody w Ministerstwie Środowiska podejmowane są działania wynikające ze zobowiązań Porozumienia o ochronie małych waleni Bałtyku i Morza Północnego (ASCOBANS), pod auspicjami Konwencji Bońskiej. Celem porozumienia jest ochrona wszystkich gatunków, podgatunków i populacji waleni zębowych występujących w obu morzach z wyłączeniem kaszalota. Porozumienie zawarto uznając, że zwierzęta te są i powinny pozostać integralną częścią ekosystemów morskich.

Stacja Morska Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego prowadzi badania na otwartym morzu oraz w strefie przybrzeżnej. Posiada ona wiele zobowiązań badawczych (w tym międzynarodowych, jak Umowa ASCOBANS) i jest krajowym centrum badań ssaków morskich, które żyją w polskiej części Bałtyku. Stacja prowadzi również bazę danych odnośnie stanowisk morświna, przyłowów i mielizn. Ponadto w celu ochrony bioróżnorodności Morza Bałtyckiego prowadzone są również programy restytucji takich gatunków zwierząt jak foka szara, jesiotr bałtycki (w ramach projektu polsko-niemieckiego).

- **Ocena oddziaływania na środowisko**

Do działań prowadzonych w przedmiotowym zakresie można zaliczyć udział Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko dokumentów związanych z polityką morską m.in. uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko sporządzanej dla projektu Programu ochrony brzegów morskich. Ponadto, opiniowanie i opracowywanie interpretacji na użytek podmiotów gospodarczych i organów administracji publicznej oraz wsparcie merytoryczne (m.in. w ramach grup roboczych) w zakresie objętym ustawą 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.) oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397).

- **Działania na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego w ramach Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej**

W związku z realizacją zapisów dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. UE L 327 z 22.12.2000, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 275, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2000/60/WE”, państwa członkowskie zobowiązane są osiągnąć do 2015 r. dobry stan 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. Głównym narzędziem

planistycznym służącym osiągnięciu celu dyrektywy 2000/60/WE, mającym usprawnić proces wdrażania, są plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy. 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.

- **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.

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.

IX.2 Prowadzenie efektywnego nadzoru i monitoringu obszaru morskiego

Monitoring Morza Bałtyckiego 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.

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 pld.-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.

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). Monitorowano działalność różnego rodzaju jednostek specjalistycznych, takich jak statki posiadające zezwolenia na prowadzenie prac naukowo – badawczych na polskich obszarach morskich. Sprawowano również nadzór nad przestrzeganiem przepisów i zarządzeń porządkowych administracji morskiej, obejmujących swym zasięgiem obszary morskie i strefę brzegową.

IX.3. Aktywność na rzecz ochrony brzegów morskich w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)

- **Działanie 2.2 „Przywracanie terenom zdegradowanym wartości przyrodniczych i ochrona brzegów morskich”, Priorytet II „Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi”**

W ramach tego Działania mogą być wspierane projekty dotyczące stabilizacji morskiej linii brzegowej, związane z ochroną i zabezpieczeniem brzegów morskich przed zanikiem plaż morskich. Celem działania jest m. in. zwiększenie ilości terenów przywróconych do właściwego stanu przez rekultywację terenów zdegradowanych, zabezpieczenie osuwisk oraz zabezpieczenie brzegów morskich przed zjawiskiem erozji. Dodatkowo, realizowane będą projekty polegające na ratowaniu brzegów morskich poprzez zapobieganie zanikowi plaż morskich.

O dofinansowanie w ramach Działania 2.2 POIiŚ Beneficjenci mogą ubiegać się w drodze konkursu, bądź wpisania na Listę Projektów Indywidualnych (LPI). Alokacja dla tego działania wynosi 200,00 mln EUR. W ramach tego działania na LPI znajduje się 5 projektów o łącznej kwocie dofinansowania z UE równej 264,39 mln zł. W tym jeden projekt pt.: „Ochrona brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Wicko Morskie” dotyczy ochrony brzegów morskich. Orientacyjny koszt tego projektu wynosi 130,00 mln zł, w tym 110,50 mln zł to dofinansowanie z UE. Projekt ten został wpisany na LPI w ramach aktualizacji w sierpniu 2010 r. Realizowany będzie przez Urząd Morski w Słupsku w latach 2012-2013.

Dodatkowo w wyniku postępowań konkursowych w 2010 r. podpisano umowy o dofinansowanie dla trzech projektów z działania 2.2 (wszystkie te projekty dotyczą ochrony brzegów morskich). Są to:

- 1) „Zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni”;
- 2) „Odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu (3 km)”;
- 3) „Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo”.

Wartość ogółem tych trzech projektów wynosi 329,46 mln zł, w tym dofinansowanie z UE 279,01 mln zł.

Ogółem kwestia wykorzystania możliwości płynących z POIiŚ w przedmiotowym zakresie przedstawia się następująco:

Urząd Morski w Gdyni:

- „Zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni”,
- „Remont i odbudowa istniejącego umocnienia brzegu Zatoki Gdańskiej w rejonie Oksywia”.

Urząd Morski w Słupsku:

- „Odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu km 330,4-333,4”,
- „Ochrona brzegu morskiego na wschód od Portu Darłowo”,
- „Ochrona brzegu morskiego w Ustce, Łebie i Rowach”,
- „Ochrona brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Wicko Morskie”.

Urząd Morski w Szczecinie:

- „Modernizacja i budowa umocnień brzegowych na wybranych odcinkach wybrzeża morskiego administrowanego przez Urząd Morski w Szczecinie”.

X. Poprawa bezpieczeństwa morskiego

X.1. Zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie

- **Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego - projekt flagowy 13.7**

W 2010 r. miały miejsce dalsze prace nad *Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego*. Rzeczpospolita Polska zgłosiła chęć objęcia roli Państwa Lidera (Lead Country) dla Priorytetu 13.7 „Formalna ocena ryzyka dla zbiornikowców do przewozu skroplonego gazu ziemnego w obszarze Morza Bałtyckiego” Planu Działania Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.

Przedmiotowa propozycja spotkała się z aprobatą delegacji duńskiej podczas spotkania roboczego w Ministerstwie Infrastruktury, które odbyło się w dniu 31 sierpnia 2010 r. Oficjalna informacja o przejęciu przez Rzeczpospolitą Polską ww. projektu miała miejsce w Brukseli dnia 13 grudnia 2010 r. podczas II posiedzenia Grupy Wysokiego Szczebla do spraw Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR High Level Group – HLG). Polska inicjatywa została pozytywnie oceniona przez Komisję Europejską, która potwierdziła zaangażowanie naszego kraju w rozwój SUE RMB.

- **Wdrożenie nowego systemu inspekcjonowania statków w regionie Memorandum Paryskiego (tzw. New Inspection Regime - NIR)**

Przez cały 2010 rok trwały intensywne przygotowania zmierzające ku temu, aby Rzeczpospolita Polska od początku 2011 r. była gotowa wypełniać nowe zobowiązania inspekcyjne, dotyczące zasad przeprowadzania inspekcji na statkach o obcej przynależności (PSC). Z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury zorganizowano kampanię informacyjną mającą na celu zaznajomienie zainteresowanych podmiotów z nadchodzącymi zmianami. Odbyło się szereg spotkań z udziałem przedstawicieli ministerstwa, administracji morskiej, organów inspekcyjnych oraz armatorów, agencji morskich i uznanych organizacji. Inspektorzy PSC przeszli odpowiednie szkolenia i zapoznali się z obsługą nowego narzędzia

– bazą danych wyników inspekcji (THETIS), służącą wymianie i archiwizacji informacji dotyczących inspekcji PSC. W połowie grudnia 2010 r. zakończono fazę testowania systemu THETIS i rozpoczęto jego eksploatację.

- **Ułatwienia dla statków pływających pod polską banderą – Rzeczpospolita Polska na „białej liście”**

Po wejściu w życie NIR – nowych zasad przeprowadzania inspekcji PSC - statki są kontrolowane z różną częstotliwością, w zależności od ich profilu ryzyka. Statki o profilu niskiego ryzyka są nagradzane niewielkimi obciążeniami inspekcyjnymi (kontrola co 24 – 36 miesięcy), a statki o profilu wysokiego ryzyka są kontrolowane częściej, co 5 – 6 miesięcy. Aby zostać zaklasyfikowanym jako statek o profilu niskiego ryzyka, statek musi m.in. pływać pod banderą państwa, które znalazło się na tzw. „białej liście” oraz przeszło dobrowolny audyt Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Rzeczpospolita Polska spełniła powyższe wymagania, a statki pływające pod polską banderą mogą być klasyfikowane jako statki o profilu niskiego ryzyka⁹⁾.

- **Rozwój krajowego systemu SafeSeaNet**

Krajowy system SafeSeaNet składający się z dwóch podsystemów przekazywania informacji: Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) oraz Systemu Kontroli i Informacji o Portach (PHICS) jest stale rozwijany i doskonalony.

W 2010 r. system PHICS został wzbogacony o tzw. moduł PSC, opracowany dla celów inspektorów przeprowadzających kontrole statków o obcej przynależności i parametr Ship Call ID spinający wszystkie dane dotyczące pojedynczej wizyty statku. W ten sposób zwiększono zakres danych przekazywanych do systemu SWIBŻ. Aplikacja PortPlus umożliwiła sprawne połączenie krajowego systemu SafeSeaNet z bazą danych wyników inspekcji THETIS.

Wejście w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie *Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji* (Dz. U. Nr 213, poz. 1398) umożliwiło uporządkowanie spraw dotyczących funkcjonowania systemu od strony formalno-prawnej, w tym m. in. powołanie służby NCA działającej 24 h na dobę, 7 dni w tygodniu i kwestii wniosków o nadanie praw dostępu użytkownikom systemu.

Aplikacja Systemu Wymiany informacji Bezpieczeństwa Żeglugi jest ekstranetową platformą w pełni wdrożoną w operacyjne funkcjonowanie całego systemu (SWIBŻ). Dla jej pełnego funkcjonowania niezbędna jest ciągła rozbudowa o kolejne moduły oraz modernizacja sprzętowa. Obecnie trwają prace nad Rozbudową „Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa (SWIBŻ)” oraz zapewnienie bieżącej aktualizacji funkcjonalności systemu w związku z pełnieniem funkcji narzędzia dla National Competent Authority w ramach

⁹⁾ Aktualną listę państw, które spełniły wymagania, o których mowa powyżej, publikuje Sekretariat Memorandum Paryskiego, na stronie internetowej w zakładce „Flags meeting Low Risk Criteria” <http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/default.aspx>.

SafeSeaNet”. Umowę zawarto w dniu 13 lipca 2009 r., na kwotę brutto 9 250 000 zł. W 2010 r. wydatkowano na projekt kwotę 1 878 733,40 zł. Nowe zadania wynikają ze zmieniających się przepisów i kierunków rozwoju w zakresie europejskich systemów wymiany informacji oraz konieczności przystosowania SWIBŻ do pełnienia zadań podstawowej platformy wymiany informacji żeglugowej w projekcie „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego, Etap I (KSBM-I)”, w części odnoszącej się do modułu „System Wczesnego Ostrzegania” (ang. Early Warning System – EWS).

- **TSS „Słupska Bank” w południowej części Morza Bałtyckiego**

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na 87 sesji w maju 2010 r., na wniosek Rzeczypospolitej Polskiej uzgodniony z Niemcami i Danią, ustanowił nowy system rozgraniczenia ruchu statków „Ławica Słupska”, który zaczął obowiązywać od dnia 1 grudnia 2010 r. Zasadniczym celem ustanowienia systemu było rozdzielenie dwóch przeciwnych strumieni ruchu statków, lepsze zarządzanie przepływem w pobliżu płytkich wód oraz ustanowienie przepływu w bezpiecznej odległości od obszarów wrażliwych ekologicznie, a tym samym zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi oraz środowiska morskiego. W celu zapewnienia nadzoru nad przestrzeganiem przez statki prawideł Międzynarodowego Prawa Drogi Morskiej oraz serwisu informacyjnego, obejmującego komunikaty z prognozą pogody oraz rozpowszechnianie ostrzeżeń nawigacyjnych została powołana służba nadzoru ruchu statków „Słupsk Traffic Control”.

- **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,
 - kontynuacja współpracy 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),
 - 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).

X.2. Integrowanie cywilnych i wojskowych systemów nadzoru i monitoringu morskiego

Nadzór morski stanowi 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.

- **Grupa do spraw Zintegrowania Krajowych Systemów Monitoringu i Nadzoru Morskiego**

Grupa została powołana 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.

W 2010 r. Grupa odbyła cztery spotkania poświęcone różnym zagadnieniom z zakresu integracji systemów nadzoru morskiego. Przedmiotem prac Grupy była w szczególności treść Komunikatu Komisji Europejskiej do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie projektu planu działania na rzecz ustanowienia wspólnego mechanizmu wymiany informacji do celów nadzoru obszarów morskich UE (COM(2010)584). Na forum Grupy przedyskutowano koncepcję integracji systemów nadzoru i monitoringu morskiego w UE oraz omówiono wyniki inwentaryzacji systemów nadzoru morskiego, a także stan prac nad projektem pilotażowym MARSUNO.

Na forum Grupy mówiona została również propozycja scenariusza planowanej na jesień 2011 r. demonstracji projektu MARSUNO (MARDEMO). Poruszona została również kwestia organizacji ćwiczeń morskich podczas Europejskiego Dnia Morza (Gdańsk, 19 – 20 maja 2011 r.), a także spraw związanych z monitorowaniem ruchu jednostek rybackich.

- **Rozwój teleinformatycznych systemów służących zwiększeniu bezpieczeństwa morskiego**

1. Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego-I (KSBM I)

W 2010 r. kontynuowano realizację systemu KSBM-I, który rozwijany jest wzdłuż polskiego wybrzeża na terenie trzech województw, tj. Województwa Zachodniopomorskiego, Pomorskiego i Warmińsko – Mazurskiego, będzie obejmował obiekty od Krynicy Morskiej do Świnoujścia w obszarze właściwości terytorialnej dyrektorów trzech urzędów morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Projekt jest współfinansowany, w ramach działania 7.2.-6 Rozwój Transportu Morskiego, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, wartość projektu: 111 665 386,75 zł brutto, współfinansowany z funduszy unijnych w 85 % oraz w 15 % z budżetu państwa.

Szczegółowy opis zadań:

- rozbudowa Systemu Nadzoru i Monitorowania Bezpieczeństwa Ruchu Morskiego w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (SMRM). Przewiduje się działania organizacyjno – techniczne wzmacniające funkcjonowanie służb kontroli ruchu statków w portach polskich, wraz z ustanowieniem systemu monitorowania ruchu statków w oparciu o AIS oraz technikę radarową i wizyjną,
- zakończenie budowy Krajowej Sieci Stacji Bazowych Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS-PL), wraz z Morską Krajową Siecią DGPS. W 2010 r. przeprowadzona została modernizacja i unowocześnienie całej krajowej sieci AIS – PL,
- utworzenie Systemu Wczesnego Ostrzegania (EWS - Early Warning System), dla obszarów morskich RP, dostosowujący istniejącą infrastrukturę komunikacyjną dostępu do portów od strony morza do wymagań standardów europejskich.

2. Krajowy system Bezpieczeństwa Morskiego IIA (KSBM II)

W 2010 r. rozpoczęła się realizacja „Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, Etap IIA (Pomorska Magistrala Teleinformatyczna)”

Projekt „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) etap IIA” będzie realizowany na terenie dwóch województw, tj. Województwa Zachodniopomorskiego i Pomorskiego.

Pomorska Magistrala Teleinformatyczna (PMT), która jest przedmiotem etapu KSBM IIA, zostanie zbudowana w relacji Gdańsk – Świnoujście. W ramach budowy sieci przyłączone zostaną obiekty końcowe: obiekty administrowane przez Urzędy Morskie oraz SAR.

Podstawowym zadaniem przedsięwzięcia KSBM jest utrzymanie bezpiecznej żeglugi i ochrona środowiska naturalnego w polskiej strefie Morza Bałtyckiego. System ma przede wszystkim zapobiegać kolizjom i awariom, a dopiero w drugiej kolejności być źródłem informacji stanowiących podstawę do interwencji w sytuacjach kryzysowych. Głównym celem projektu „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) etap IIA” jest zapewnienie szybkiego i bezpiecznego łącza teleinformatycznego na potrzeby jednostek organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwa Obrony Narodowej. Pomorska Magistrala Teleinformatyczna umożliwi uruchomienie systemów bezpieczeństwa żeglugi i ochrony granicy realizowanych przez Straż Graniczną i Urzędy Morskie oraz Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa.

3. Przykłady innych działań administracji morskiej oraz innych instytucji w dziedzinie rozwoju teleinformatycznych systemów służących zwiększeniu bezpieczeństwa morskiego.

W ramach rozwoju teleinformatycznych systemów służących zwiększeniu bezpieczeństwa morskiego administracja morska wykazała w okresie sprawozdawczym dużą aktywność. Tytułem przykładu w Urzędzie Morskim w Szczecinie wprowadzono elektroniczny system obiegu informacji nautycznych określający zasady postępowania z informacjami nautycznymi na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w ramach krajowego obiegu ostrzeżeń nawigacyjnych. Ponadto w ramach istniejącego Systemu Kontrolno-Informacyjnego dla portów morskich (PHICS) wprowadzono nowy formularz zgłoszeniowy statków przeznaczonych do rozszerzonej inspekcji oraz dokonano aktualizacji istniejących formularzy IMO FAL. Z kolei w celu zapewnienia jak największego bezpieczeństwa na morzu, Inspektorat Oznakowania Nawigacyjnego (ON) Urzędu Morskiego w Słupsku w całym 2010 r. dokonał rozbudowy i modernizacji systemów informatycznych służących monitorowaniu urządzeń oznakowania nawigacyjnego i ruchu statków, a także zrealizował kilka dodatkowych innowacyjnych pomysłów na usprawnienie pracy. Urząd Morski w Słupsku rozwijał również Telemetryczny System Kontroli i Nadzoru urządzeń oznakowania nawigacyjnego, m.in. poprzez zakup pierwszych bateryjnych, energooszczędnych modułów pomiarowych i rejestrujących nowej generacji. W 2010 r. został w pełni oddany do użytku, opracowany w całości przez Urząd Morski w Słupsku system

wymiany informacji, ostrzeżeń i komunikatów nawigacyjnych środkowego wybrzeża NAW-INFO.

- **Akademia Morska w Szczecinie** prowadziła działania koncepcyjne związane z integracją i uruchomieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem na Bałtyku Południowym. Opracowanie założeń, metodologii i narzędzi informatycznych w ramach projektu ZEUS.
- **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.
- **Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich**

W dniu 22 grudnia 2010 r. zakończono budowę i dokonano odbioru II i III etapu budowy Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN), który swoim zasięgiem obserwacji obejmuje akwen morza terytorialnego od granicy państwowej z Niemcami do granicy państwowej z Federacją Rosyjską, docelowo umożliwiając realizację postanowień zawartych w:

- a) Porozumieniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Transportu i Budownictwa i Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 stycznia 2006 r. w sprawie zasad użytkowania ZSRN oraz pokrywania kosztów jego utrzymania i eksploatacji,
- b) Porozumieniu Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi a Komendantem Głównym Straży Granicznej z dnia 5 sierpnia 2008 r. w sprawie współdziałania w zakresie wymiany informacji o statkach rybackich na polskich obszarach morskich.

Podstawowym zadaniem ZSRN będzie wypracowanie i dystrybucja kompleksowego obrazu sytuacji nawodnej (KOSN) obejmującego, co najmniej morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej. Gromadzone i przetwarzane w systemie informacje będą służyły wspomaganie procesu decyzyjnego i kierowaniu działaniami morskimi na różnych szczeblach odpowiedzialności służbowej różnych instytucji. Jego powstanie umożliwi stałą, ścisłą współpracę wielu resortów podczas realizacji swoich ustawowych zadań w zakresie związanym z nadzorem nad obszarami morskimi. Zwiększy również skuteczność wypełniania przez nasz kraj zobowiązań wynikających z podpisania szeregu konwencji międzynarodowych.

Użytkownikiem systemu jest Straż Graniczna. ZSRN, jako jeden z elementów koncepcji ochrony morskiego odcinka granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi jest nowoczesnym, wysoko scentralizowanym systemem obserwacji technicznej, ukierunkowanym na zapewnienie bezpieczeństwa na granicy morskiej i wybranej

części obszarów morskich RP, a tym samym na zewnętrznej części granicy UE i obszarach morskich UE. Składa się z 19 posterunków obserwacyjnych wyposażonych w stacje radiolokacyjne, kamery światła dziennego i noktowizyjne oraz urządzenia łączności radiowej VHF. Ponadto system będzie mógł być uzupełniany przy tworzeniu kompleksowego obrazu sytuacji nawodnej informacjami z ruchomej stacji radarowej oraz jednostek pływających SG, z uwzględnieniem wspomnianych w koncepcji ochrony morskiego odcinka granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi pełnomorskich jednostek pływających SG.

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 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.

X.3. Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi

- **Inicjatywa Bezpieczeństwa Kontenerowego dla Portów Dowozowych w Transporcie Morskim**

W 2010 r. polska Służba Celną kontynuowała realizację 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. Oficjalna realizacja programu oraz jego ewentualne rozszerzenia na pozostałe porty (Gdańsk i Gdynia) zależne są od decyzji strony amerykańskiej. Pomimo wielu zapytań skierowanych do partnera amerykańskiego, zarówno na forum współpracy bilateralnej (również za pośrednictwem Ministerstwa Gospodarki) oraz unijnej, w 2010 r. USA nie przedstawiły żadnego stanowiska w tym zakresie. W imieniu krajów członkowskich negocjacje z USA w kontekście CSI prowadzi Komisja Europejska.

- **Zwalczanie przestępczości zorganizowanej**

W obszarze zagadnień zwalczania przestępczości zorganizowanej, przestępstw ekonomicznych i innych z elementem morskim należy stwierdzić, iż śledztwa tego typu stanowią bardzo niewielką część wszystkich postępowań prowadzonych przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego. W 2010 r. żadne z prowadzonych przez ABW postępowań nie dotyczyło realizacji polityki morskiej RP jako takiej, a jedynie siedem śledztw obejmowało swoim zakresem podmioty i sprawy związane z problematyką morską (m.in. dotyczące działań na szkodę podmiotów gospodarczych, przyjęcia korzyści majątkowej, uprowadzeń osób w związku z aktami piractwa morskiego).

- **Przeciwdziałanie terroryzmowi i aktom piractwa**

Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestniczy w pracach *the Contact Group on Piracy of the Coast of Somalia (CGPCS) - Working Group 2 on Legal Issues (WG2)*. Liczba pirackich ataków i zbrojnych napaści na statki, szczególnie w rejonie Somalii i Rogu Afryki, drastycznie wzrosła. Rzeczpospolita Polska jako strona Konwencji NZ o prawie morza oraz Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom na morzu jest zobowiązana stosować postanowienia tych aktów międzynarodowych w przedmiotowym zakresie. Odpowiednie regulacje w zakresie zwalczania piractwa przyjęła też UE, w szczególności poprzez opracowanie *zalecenia Komisji Europejskiej z dnia 11 marca 2010 r. dotyczącego środków ochrony własnej i zapobiegania aktom piractwa i rozboju z użyciem broni skierowanym przeciwko statkom* (Dz. Urz. UE. L/10.67, str. 13), zwane dalej „zaleceniem”. Powyższe *zalecenie* w sposób szczegółowy określa wytyczne dla armatorów, kapitanów i załogi, dotyczące zapobiegania aktom piractwa i rozboju z użyciem broni oraz określa metody i dozwolone środki ich zwalczania.

Należy podkreślić, że wśród załóg statków, które pływają u wybrzeży Somalii istotną część stanowią obywatele RP i należy wspierać wszelkie starania zmierzające do ograniczenia lub wyeliminowania problemu piractwa w tym regionie. W 2010 r. somalijscy piraci porwali dwie jednostki, na których znajdowali się obywatele RP. Na pokładzie kutra rybackiego Sakoba i transportowca Magellan Star zostało uprowadzonych odpowiednio jeden i dwóch obywateli RP.

W 2010 r. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego uczestniczyła w ćwiczeniach antyterrorystycznych organizowanych przez Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie, których celem było sprawdzenie funkcjonowania służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo państwa i obiektów portowych w obliczu ataku terrorystycznego na polskie statki oraz infrastrukturę morską. Podczas ćwiczeń sprawdzano również współpracę służb ochrony armatorów, statków i obiektów portowych ze służbami administracji państwowej RP oraz dokonano oceny procedur współdziałania podmiotów odpowiedzialnych za likwidację zagrożenia terrorystycznego w porcie i na morzu.

- **Kontrola statków**

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.

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 z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055),
- utrzymywanie w gotowości sił i środków – jednostek pływających Straży Granicznej, statków powietrznych Straży Granicznej i funkcjonariuszy Wydziału Zabezpieczenia Działań – do podejmowania działań granicznych, w tym również 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) w 2010 r. zakupiono dwie pomocnicze jednostki pływające do realizacji zadań w ochronie morskiej granicy państwowej.

Jednostki pływające i statki powietrzne Straży Granicznej uczestniczyły również w akcjach ratowniczych na morzu. Straż Graniczna uczestniczy także w bieżącej wymianie informacji

między 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.

X.4. Działania z zakresu hydrografii, kartografii i prognozowania w obszarach morskich

X.4.1. Aktywność Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej

Oddział Morski Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej prowadził w 2010 r. działania na rzecz realizacji polityki morskiej RP poprzez działalność Biura Meteorologicznych Prognoz Morskich w Gdyni wraz z Zespołem w Szczecinie oraz Biura Prognoz Hydrologicznych.

Biuro Meteorologicznych Prognoz Morskich w Gdyni wraz z Zespołem w Szczecinie w 2010 r. prowadziły stały monitoring warunków meteorologicznych Bałtyku i polskiej wschodniej strefy brzegowej. Biuro opracowywało również prognozy na 24 godziny na Bałtyk Południowy i Południowo-Wschodni (co 6 godzin), dla rybaków, żeglugi przybrzeżnej, i innych podmiotów gospodarki morskiej operujących na akwenach polskiej strefy ekonomicznej. Ponadto opracowywano i archiwizowano prognozy na 24 godziny dla Kapitanatów Portów, żeglarzy i rybaków łodziowych (co 6 godzin) na akwen Zalewu Szczecińskiego i Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście, a także prognozy dla 5 akwenów Bałtyku oraz polską strefę brzegową w języku polskim i angielskim na 24 godziny, opracowywane co 6 godzin, dla żeglugi wielkiej. Oprócz tego opracowywane były prognozy trzydniowe na Bałtyk Południowy i Południowo-Wschodni (raz na dobę), ostrzeżenia specjalne na Bałtyk, w sytuacjach nieprzewidzianych w bieżącej prognozie. Pracownicy Biura w 2010 r. przygotowywali też ekspertyzy morskie na zlecenie, prognozy dodatkowe na specjalne zamówienie Urzędu Morskiego i Polskiego Ratownictwa Okrętowego, a także prognozy na zlecenie klienta oraz ekspertyzy dotyczące sytuacji minionych na obszar Cieśnin Duńskich, Morze Północne oraz Morze Norweskie.

Biuro Prognoz Hydrologicznych prowadziło stały monitoring sytuacji hydrologicznej, w tym przeprowadzało codzienną analizę aktualnej sytuacji hydrologiczno-meteorologicznej polskiej strefy brzegowej, Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Wiślanego (365 dni w roku) oraz zlodzenia polskich wód terytorialnych i Bałtyku. Biuro przygotowywało oraz weryfikowało dane pozyskiwane z danych obserwacyjnych i pomiarowych z SH, DSPO z wymiany międzynarodowej. Ponadto opracowywało morskie ostrzeżenia hydrologiczne na wody terytorialne Bałtyku i Zalew Szczeciński oraz ostrzeżenia przeciwpowodziowe na Żuławy wraz z Zalewem Wiślanym. Biuro przygotowywało ostrzeżenia i informacje o bardzo niskich poziomach wody (możliwość wejścia na mieliznę), o gwałtownych zmianach poziomu wody (porty - możliwość zrywania cum), o pojawieniu się lodów, nie tylko w przypadku intensywnego zlodzenia, ale również dla początkowych postaci lodu, groźnych dla żeglugi małych jednostek.

W ramach realizacji polityki morskiej RP Biuro przygotowywało tygodniowy biuletyn hydrologiczny na wody terytorialne Bałtyku i ujściowe odcinki rzek uchodzących do morza, jednodniowe codzienne prognozy stanów wody dla posterunków Świnoujście, Hel, Gdynia, Ustka, Szczecin, Trzebież z trzech matematycznych modeli hydrologicznych oraz jednodniowe codzienne prognozy stanów wody i prądów dla posterunków Wolin, Trzebież, Szczecin z modelu MIKE 21. Trzydniowe prognozy poziomów wody opracowywane były dla posterunków Świnoujście, Hel, Gdynia z matematycznego modelu hydrologicznego.

W 2010 r. w BPH Gdynia zweryfikowano operacyjnie nowy System Morskiej Hydrologii Operacyjnej (SMHOv2). Ponadto wykonano i wdrożono drugi moduł systemu (SMHOv2) – „moduł lodowy” (zbieranie informacji, dekodowanie, transformacja, operacyjne bazy danych, uruchamianie modeli prognostycznych, tworzenie map i biuletynów zlodzenia itp.). Wdrożono również metody modelowania i prognozowania poziomów morza i prądów dla całej polskiej strefy brzegowej przy użyciu modelu MIKE 21 do operacyjnej służby prognoz:

- Zalew Szczeciński – prognoza 24-godzinna stanów wody i prądów na Wolin, Trzebież, Świnoujście,
- Polska Strefa Brzegowa – prognoza 24 godzinna stanów wody i prognoz wzdłuż polskiej strefy brzegowej (Puck, Hel, Władysławowo, Łeba, Ustka, Kołobrzeg, Dziwnów).

Oddział Morski IMGW prowadził w 2010 r. szeroko rozwiniętą współpracę międzynarodową w zakresie wymiany danych oceanograficznych, m.in. w ramach: Międzynarodowej Rady Badań Morza (ICES), Komisji Helsińskiej (HELCOM), Europejskiej Agencji Środowiska (EEA). W ramach współpracy międzynarodowej IMGW przekazywał prognozy meteorologiczne dla Bałtyku Południowego i Południowo-Wschodniego na 24 godziny do wymiany w sieci Navtex. W 2010 r. podjęto rozmowy oraz ustalenia na temat rozszerzenia informacji przekazywanych przez IMGW do Meteoalarmu (publicznej sieci europejskich służb meteorologicznych funkcjonujących w ramach Światowej Organizacji Meteorologicznej, stanowiącej inicjatywę EUMETNET-u) o ostrzeżenia o groźnych zjawiskach meteorologicznych w polskiej strefie brzegowej.¹⁰⁾ W 2010 r. IMGW uczestniczył również w licznych międzynarodowych projektach badawczych związanych z realizacją polityki morskiej RP w zakresie swojego działania, takich jak np.: SeaDataNet, Black Sea SCENE, Baltic COMPASS.

X.4.2. Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej w ramach wykonywania zadań państwowej służby hydrografii i kartografii morskiej w 2010 r.:

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) pełni funkcję Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych w światowym systemie ostrzeżeń nawigacyjnych (WWNWS). We wrześniu 2010 r. objęło przewodnictwo Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego

¹⁰⁾ W pierwszej połowie 2011 r. ostrzeżenia o groźnych zjawiskach meteorologicznych w polskiej strefie brzegowej zaczną być publikowane na stronie internetowej Meteoalarmu celem dotarcia do jak najszerszej grupy społeczeństwa.

(BSHC – *Baltic Sea Hydrographic Commission*) oraz było gospodarzem zorganizowanej w Gdyni 15 Konferencji tej Komisji.

W 2010 r. BHMW kontynuowało przedsięwzięcia związane z rozpoznaniem hydrograficznym polskich obszarów morskich służące zbieraniu danych morskiej informacji geoprzestrzennej, niezbędnych do systemów baz danych Biura. Prowadzono pomiary i zbierano dane dla celów bezpieczeństwa żeglugi na wydzielonych akwenach polskich obszarów morskich, (w tym na trasach HELCOM i nowego „TSS Ławica Słupska”, wspólnie z siłami Urzędu Morskiego w Gdyni). Służby Biura redagowały oraz dbały o rozpowszechnianie i uaktualnianie nawigacyjnych map morskich i publikacji nautycznych, a także opracowań specjalnych, zgodnych z międzynarodowymi standardami – w 2010 r. wydano 16 numerów map morskich, 1 atlas map dla małych jednostek, 4 publikacje nautyczne. W 2010 r. Biuro kontynuowało również wysiłki na rzecz utrzymywania serwisu elektronicznych map nawigacyjnych (ENC) w systemie międzynarodowym (PRIMAR) i dla potrzeb krajowych (w tym - administracji morskiej), a także prowadziło działania polegające na utrzymywaniu i rozbudowie krajowej bazy danych wraków i obiektów podwodnych.

Biuro wypełniało również zadania wynikające z przepisów ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej (Dz. U. Nr 76, poz. 489), a jego przedstawiciele uczestniczyli w pracach komitetów i grup roboczych IMO, IHO, NATO w zakresie hydrografii, kartografii morskiej, a także zabezpieczenia oceanograficzno-meteorologicznego działań sił morskich na polskich obszarach morskich.

XI. Usprawnienie zarządzania morskiego

XI.1. Działalność Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej

Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej powołany został we wrześniu 2008 r. 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 2010 r. tematyka prac Zespołu dotyczyła zagadnień związanych z priorytetami polityki morskiej RP, które określone zostały w dokumencie rządowym z 2009 r. pt.: „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”. Zespół rozpoczął prace nad dokumentem rządowym o charakterze strategicznym pt.: „Polityka morska Rzeczypospolitej

Polskiej do roku 2020”. Dokument ten zostanie poddany konsultacjom społecznym i międzyresortowym.

Wśród omawianych przez Zespół w 2010 r. tematów wyróżnić należy:

- informację o morskich aspektach *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego*,
- zasady integracji krajowych systemów nadzoru morskiego,
- kierunki współpracy oraz zasady funkcjonowania SUCBAS (Surveillance Cooperation Baltic Sea).

W 2010 r. Prezes Rady Ministrów dokonał zmiany zarządzenia Nr 103 z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiany wynikały z konieczności dostosowania przepisów zarządzenia do aktualnej listy organów uprawnionych do wyznaczania członków Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, a także wprowadzenia usprawnień wynikających z doświadczeń funkcjonowania Zespołu w 2009 r. Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów Nr 81 z dnia 16 listopada 2010 r. zmieniające zarządzenie w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej opublikowane zostało w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” z 2010 r. Nr 87, poz. 1025.

W wyniku przeprowadzonych zmian m.in. z listy członków Zespołu wykreślono przedstawiciela kierownictwa Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Nowym członkiem Zespołu został Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, co umożliwi bliższe prezentowanie analizowanych przez Agencję problemów i zagadnień powiązanych z polską polityką morską.

Ponadto, Członkowie Zespołu uczestniczyli w obchodach Europejskiego Dnia Morza 2010 w Szczecinie. Główna uroczystość krajowych obchodów EDM 2010 - Krajowa Konferencja Morska - odbyła się w dniu 21 maja 2010 r. Konferencja została zorganizowana przez Ministerstwo Infrastruktury i Akademię Morską w Szczecinie, przy współpracy Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Wojewody Zachodniopomorskiego, Prezydenta Miasta Szczecin, Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu. Podczas konferencji Wiceprzewodnicząca Zespołu przedstawiła prezentację pt.: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej w systemie zarządzania rozwojem kraju”. Z kolei przedstawiciel Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej do spraw Mobilności i Transportu (DG MOVE), przedstawił prezentację pt.: „The EU’s Integrated Maritime Policy and the EU’s Maritime transport Strategy until 2018”. Ponadto jako paneliści głos zabrali przedstawiciele Sejmu RP, władz Województwa Zachodniopomorskiego, miasta Szczecin, Wspólnej Organizacji Interoceanmetal z siedzibą w Szczecinie, organizacji przedsiębiorców morskich i związków zawodowych. Podczas krajowych obchodów EDM Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie uhonorowany został Medalem Złotym za Długoletnią Służbę, nadanym mu przez pełniącego wówczas obowiązki Prezydenta RP, Marszałka Sejmu RP pana Bronisława Komorowskiego.

Przedstawiciele Zespołu uczestniczyli również w głównych obchodach Europejskiego Dnia Morza 2010, które odbyły się w hiszpańskim mieście Gijon. Wiceprzewodnicząca Zespołu podczas Europejskiej Konferencji Morskiej przedstawiła polską wizję realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE oraz zaprosiła uczestników do wzięcia udziału w organizowanych w 2011 r. obchodach Europejskiego Dnia Morza w Gdańsku.

XI.2. Działalność Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego (KKPM) działa 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). W 2010 r. zgodnie z przyjętymi w 2009 r. ustaleniami, przedmiotem prac Komisji były przede wszystkim sprawy związane z ewentualnymi zmianami w ustawie z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks Morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą – Kodeks morski” i powołaniem Państwowej Komisji do spraw Badania Wypadków Morskich. W odniesieniu do ustawy Kodeks Morski KKPM uzgodniła harmonogram prac. Najpierw dokonano przeglądu regulacji całej ustawy - Kodeks morski pod kątem potrzeby przeprowadzenia ewentualnych zmian lub uzupełnień. Dokonanie takiej analizy było niezbędne dla podjęcia decyzji o celowości opracowania nowej ustawy - Kodeks morski, bądź też dokonania nowelizacji jej obecnego brzmienia. Obszerna część regulacji ustawy - Kodeks morski uzyskała nowe zaproponowane przez KKPM brzmienie w ramach zmian przygotowanych w 2009 r. odnośnie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich, odpowiedzialności z tytułu szkód olejowych i przewozu pasażerów drogą morską. Drugie istotne zagadnienie, które stanowiło przedmiot prac KKPM w 2010 r. to niezbędne zmiany legislacyjne związane z przewidzianym powołaniem Państwowej Komisji do spraw Badania Wypadków Morskich, w tym ewentualność utworzenia sądów morskich, likwidacji izb morskich i przekształcenia rejestru okrętowego w rejestr administracyjny oraz utworzenia nowego systemu sądownictwa zawodowego.

XI.3. Wdrażanie rozwiązań europejskich i międzynarodowych w zakresie morskiego planowania przestrzennego

Opracowanie wspólnych zasad morskiego planowania przestrzennego dla państw bałtyckich wymaga zaangażowania wszystkich właściwych organów i podmiotów w regionie Morza Bałtyckiego. Zintegrowane morskie planowanie przestrzenne ma być wypracowywane w oparciu o podejście ekosystemowe. Opracowaniem tych zasad zajmuje się obecnie HELCOM i VASAB podczas spotkań grupy roboczej JOINT HELCOM-VASAB MARITIME SPATIAL PLANNING WORKING GROUP dotyczącej morskiego planowania przestrzennego (HELCOM-VASAB MSP WG).

Rzeczpospolita Polska bierze aktywny udział w Komitecie Rozwoju Przestrzennego Obszaru Morza Bałtyckiego (VASAB), który został powołany na podstawie wielostronnego porozumienia ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w krajach bałtyckich,

zainicjowanego przez Rząd Szwecji w 1992 r., na konferencji ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w Karlskrona w Szwecji. Przedstawicielem RP w Komitecie jest reprezentant MRR.

Skrót VASAB jest akronimem angielskiej nazwy programu „Vision And Strategies Around the Baltic Sea 2010”. VASAB 2010 jest programem współpracy międzynarodowej na polu planowania przestrzennego, obejmującym wszystkie kraje bałtyckie oraz Białoruś, a po przerwie trwającej od 2003 r. także Norwegię, reprezentowane przez ministrów odpowiedzialnych za rozwój i planowanie przestrzenne. Niemcy i Rosja biorą udział w tej współpracy również poprzez reprezentantów regionów nadmorskich (odpowiednio – landów w Niemczech oraz republik i okręgów w Rosji).

Dotychczas odbyło się siedem konferencji ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne – w Ronneby, Gdańsku, Tallinie, Sztokholmie, Wismarze, Gdańsku i w Wilnie. W 2010 r. Komitet Rozwoju Przestrzennego Obszaru Morza Bałtyckiego (VASAB) odbył szereg spotkań mających na celu realizowanie wskazań ministrów podjętych na Konferencji Ministrów w Wilnie w październiku 2009 r., zawartych w Deklaracji Wileńskiej oraz Długookresowej Perspektywie Rozwoju Obszaru Morza Bałtyckiego (*tzw. Long Term Perspective*), a także podejmując nowe inicjatywy i współdziałając z innymi organizacjami zajmującymi się problematyką Morza Bałtyckiego.

Zgodnie z wytycznymi z Konferencji Ministrów w Wilnie od 2010 r. Komitet VASAB został włączony w struktury Rady Państw Morza Bałtyckiego, jako grupa ekspercka zorientowana na problematykę planowania przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego.

W 2010 r. Komitet VASAB odbył cztery spotkania plenarne (51 spotkanie w Rydze, 52 – w Hamburgu, 53 w Oslo i 54 w Sztokholmie). Członkowie Komitetu wzięli udział w szeregu posiedzeń roboczych poświęconych różnym aspektom planowania przestrzennego na morzu i na obszarach nadmorskich, prezentując na nich dokumenty programowe Komitetu i wspólnie wypracowane stanowiska. Przedstawiciele Komitetu (w tym przedstawiciel RP) biorą także udział w pracach na rzecz opracowania zasad morskiego planowania przestrzennego (*tzw. Maritime Spatial Planning Principles*) w ramach międzynarodowej Grupy Roboczej do spraw MSP (VASAB/HELCOM).

Pierwsze spotkanie grupy VASAB Maritime Spatial Planning (MSP) Working Group, miało miejsce w dniach 21-22 października 2010 r. w Helsinkach, podczas którego przyjęto m.in. mandat jej działania oraz opracowano projekt Wspólnych Zasad MSP, które po weryfikacji zostały przyjęte przez spotkanie Przewodniczących Delegacji w grudniu 2010 r. Do udziału w spotkaniach HELCOM-VASAB MSP WG wyznaczono przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

XI.4. Udział w przygotowaniu projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) do 2030 r.

29 czerwca 2010 r. w Szczecinie odbyła się pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury międzynarodowa konferencja „Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne”. Tematami poruszonymi na konferencji były perspektywiczna koncepcja planowania przestrzennego i zarządzania na rzecz rozwoju miast i regionów, realizacja projektów infrastrukturalnych w kontekście rozwoju transgranicznego oraz możliwości pogłębienia współpracy. Zaproszeni byli przedstawiciele władz państwowych i regionu oraz świata nauki i gospodarki z Niemiec, Szwecji i Rzeczypospolitej Polskiej.

XI.4.1. Morskie Planowanie Przestrzenne w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 (KPZK)

W 2010 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego kontynuowało intensywne prace nad „Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”, która m. in. poszerza zasięg terytorialny kraju o wyłączną strefę ekonomiczną. 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 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 postępowaniem technicznym nowe możliwości ekonomicznie wykorzystywania przestrzeni morskiej do innych, obecnie nieznanymi celów.

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

XI.4.2. Narodowe Sprawozdanie o Zintegrowanym Zarządzaniu Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) – Rzeczpospolita Polska

Kraje UE zostały poproszone przez Komisję Europejską o przekazanie dodatkowego raportu nt. stanu wdrożenia ZZOP. Prace nad sprawozdaniem rozpoczęły się w 2010 r. i ich zakończenie przewidziane jest w pierwszym kwartale 2011 r. Sprawozdanie zostało opracowane w porozumieniu ze wszystkimi podmiotami, których ZZOP dotyczy (lokalni przedsiębiorcy, gminy, starostwa, województwa, organy centralne i rządowe). Celem dokumentu było wykazanie w jakim stopniu ZZOP zostało wdrożone w Rzeczypospolitej Polskiej, w odniesieniu do poprzedniego raportu z 2007 r. oraz wykazanie jakie działania należy wdrożyć w celu pełnej implementacji tych zasad do polskiej praktyki w zakresie zarządzania obszarami przybrzeżnymi.

XI.5. Dostosowanie administracji morskiej do standardów i wymogów europejskich

- **Audyt polskiej administracji morskiej (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme – VIMSAS*), przeprowadzony w dniach 12-19 kwietnia 2010 r. przez Międzynarodową Organizację Morską**

Obowiązek poddania się audytowi został nałożony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132). Dobrowolny audyt polskiej administracji morskiej odbył się w dniach 12-19 kwietnia 2010 r. w oparciu o Memorandum o współpracy pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Międzynarodową Organizacją Morską w sprawie uczestnictwa w dobrowolnym programie audytowania państw członkowskich IMO, podpisane przez Ministra Infrastruktury i Sekretarza Generalnego IMO w dniu 14 stycznia 2010 r. Celem przeprowadzenia audytu była ocena efektywności działania administracji w zakresie wdrażania obowiązujących przepisów konwencji IMO. Audytorzy nie stwierdzili naruszenia obowiązujących przepisów konwencji i w związku z tym nie wystawili żadnej karty niezgodności. Audyt potwierdził ocenę funkcjonowania i organizacji administracji morskiej, która została dokonana podczas audytu wewnętrznego pod koniec 2009 r. Podczas audytu odnotowano spostrzeżenia w zakresie wypełniania przez Rzeczpospolitą Polską wytycznych zawartych w rezolucji A. 996(25) „Kodeksie wdrażania obowiązkowych instrumentów IMO” i zostały wystawione cztery karty obserwacji. W podsumowaniu audytu Rzeczypospolitej Polskiej audytorzy wskazali na cztery obszary, gdzie stwierdzono wyraźnie pozytywny rozwój, a także osiem obszarów wymagających podjęcia dalszych działań dla ich poprawy. Plan działań naprawczych został przekazany do

IMO dnia 14 lipca 2010 r. Prowadzenie działań naprawczych odbywa się zgodnie z harmonogramem.

Z chwilą „zamknięcia” wszystkich obserwacji działania administracji związane z audytem VIMSAS zostaną zakończone. O przeprowadzonym audycie VIMSAS i jego wynikach została poinformowana Komisja Europejska.

- **Harmonizacja systemów zarządzania jakością urzędów morskich**

Audyt VIMSAS wykazał, iż procedury systemów zarządzania jakością dotyczące implementacji przepisów krajowych i obowiązkowych instrumentów IMO są opracowywane osobno przez poszczególne urzędy morskie; stwierdzono, że procedury dotyczące audytu ISM w Gdyni i w Szczecinie zawierały różne zapisy związane z przeprowadzaniem audytów SMC zgodnie z Kodeksem ISM. Jako przyczynę obserwacji ustalono, iż systemy zarządzania jakością w poszczególnych urzędach morskich były wdrażane niezależnie i w znacznych odstępach czasu. Najwcześniej system jakości został wdrożony w Urzędzie Morskim w Gdyni (1999 r.), a potem kolejno w Urzędzie Morskim w Szczecinie (2006 r.) i pod koniec 2009 r. w Urzędzie Morskim w Słupsku. Harmonizacja procedur systemów zarządzania jakością (SZJ) pomiędzy urzędami morskimi nie była obowiązkowa.

W ramach poaudytowych działań naprawczych podjęto się ujednoczenia SZJ w trzech urzędach morskich poprzez:

- podjęcie decyzji o ujednoczeniu SZJ i powołanie zespołu do spraw harmonizacji SZJ urzędów morskich,
- ustalenie harmonogramu prac i zasad przyjmowania zmian w systemach jakości,
- przyjęcie jednolitych procedur w obszarze działalności urzędów morskich jako państwa bandery, portu i nadbrzeżnego,
- opracowanie i przyjęcie wspólnej procedury dokonywania zmian w SZJ dla utrzymania spójności systemów jakości.

W dniu 13 sierpnia 2010 r. rozpoczął prace Zespół składający się z przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i urzędów morskich, który opracował ujednoczone procedury SZJ.

XI.6. Zespół do spraw opracowania aktów normatywnych dotyczących kwalifikacji zawodowych marynarzy

W 2010 r. aktywnie pracował Zespół do spraw opracowania aktów normatywnych dotyczących kwalifikacji zawodowych marynarzy, powołany zarządzeniem Ministra Infrastruktury w dniu 17 lipca 2009 r. Zespół otrzymał zadanie przygotowania propozycji wskazujących założenia i kierunki nowelizacji rozporządzeń z zakresu szkolenia, certyfikacji oraz egzaminowania marynarzy. W jego skład weszli przedstawiciele Akademii Morskich w Gdyni i w Szczecinie, którzy z uwagi na swoje wieloletnie doświadczenie, posiadają wiedzę specjalistyczną niezbędną dla prawidłowej oceny obecnego stanu prawnego w zakresie wymagań kwalifikacyjnych dla marynarzy. Dodatkowo, celem najbardziej efektywnego zapewnienia realizacji nałożonych na Zespół zadań, do współpracy zaproszono wielu wybitnych naukowców i praktyków. Zespół opracowując projekty aktów prawnych

uwzględnił założenia do nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim, przewidujące utworzenie MJE (morskich jednostek edukacyjnych) i nadzorowanie ich bezpośrednio przez Ministra Infrastruktury, utworzenie CKE (centralnej komisji egzaminacyjnej) w miejsce dotychczasowych trzech komisji działających przy dyrektorach urzędów morskich oraz likwidację osobnej inspekcji w zakresie kwalifikacji i składu załóg statków morskich. Dodatkowo Zespół wziął pod uwagę znaczące zmiany wprowadzone do Konwencji STCW podczas Konferencji Dyplomatycznej w Manili w dniach 21 – 25 czerwca 2010 r. oraz wymagania Konwencji STCW w kwestii szkolenia rybaków. W grudniu 2010 r. Zespół spotkał się po raz ostatni, przedstawiając propozycje aktów prawnych z zakresu szkolenia marynarzy. Projekty przygotowane przez Zespół służyć będą Ministerstwu Infrastruktury jako materiał wyjściowy do opracowania nowych aktów wykonawczych do zmienianej ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz wprowadzenia stosownych zmian do przepisów w zakresie szkolenia i egzaminowania marynarzy w związku z wejściem w życie zmian do Konwencji STCW.

XI.7. Monitorowanie działania instytucji klasyfikacyjnych uznanych przez KE upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej (RO)

Zgodnie z zatwierdzonym w dniu 2 lutego 2009 r. planem monitoringu instytucji klasyfikacyjnych na lata 2009-2013, administracja morska dokonała audytu 4 uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań polskiej administracji morskiej:

- Germanischer Lloyd AG (GL) – oddział w Rzeczypospolitej Polskiej, w dniach 21-22 lipca 2010 r.,
- Det Norske Veritas AS (DNV) – oddział w Rzeczypospolitej polskiej, w dniach 4-5 sierpnia 2010 r.,
- Rosyjski Morski Rejestr Statków (RS) – oddział w Rzeczypospolitej Polskiej, dnia 6 sierpnia 2010 r.,
- Polski Rejestr Statków (PRS) – centrala, w dniach 12-15 października 2010 r.

W ramach audytu sprawdzone zostało, w możliwym zakresie, spełnianie przez upoważnione uznane organizacje kryteriów, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 11). Przegląd kadry inspektorskiej dokonującej inspekcji na statkach o polskiej przynależności oraz systemów zarządzania jakością ww. organizacji został dokonany metodą próbkowania. Podczas audytów przeprowadzano również szczegółową analizę dokumentacji oraz przestrzegania procedur w ramach „case study” statków wybranych przez zespół audytujący na podstawie informacji uzyskanych m.in. z urzędów morskich oraz baz danych Memorandów w sprawie inspekcji państwa portu. Audyty nie wykazały nieprawidłowości, które w sposób istotny wpływały na bezpieczeństwo statków o polskiej przynależności nadzorowanych przez upoważnione uznane organizacje lub

wykazywałyby rażące nie wypełnianie warunków umowy o upoważnieniu. Odnotowano natomiast spostrzeżenia, o których usunięcie poproszono uznane organizacje.

XI.8. Dialog społeczny w ramach Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

Zespół Trójstronny do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego został powołany w listopadzie 2002 r. Podstawą funkcjonowania Zespołu jest regulamin wzorowany na standardowym regulaminie opracowanym dla innych funkcjonujących trójstronnych zespołów branżowych. Zgodnie z zasadą prowadzenia trójstronnego dialogu społecznego w Zespole reprezentowane są: Strona rządowa, Strona pracowników oraz Strona pracodawców. 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.

W 2010 r. odbyło się jedno posiedzenie Zespołu. Podczas spotkania przedstawione zostały m.in.:

- informacja na temat prac prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury nad projektem ustawy o pracy na morzu,
- informacja dotycząca realizacji programu działań Rządu RP w celu rozwiązania głównych problemów związanych z funkcjonowaniem żeglugi i rybołówstwa dalekomorskiego, w tym na temat Europejskiego Centrum Kształcenia Morskiego,
- informacja na temat ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Konwencji MOP nr 185 w sprawie dowodów tożsamości marynarzy,
- informacja na temat organizacji przez Rzeczpospolitą Polską Europejskiego Dnia Morza w Gdańsku,
- informacja na temat przewodnictwa Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie UE w drugiej połowie 2011 r.