**RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2018 ROKU**

Warszawa, czerwiec 2020 r.

Spis treści

[Wstęp 4](#_Toc34297284)

[DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ. 5](#_Toc34297285)

[Ustawy. 5](#_Toc34297286)

[Zmiany w prawodawstwie w 2018 roku. 5](#_Toc34297287)

[Przyjęte akty prawne. 7](#_Toc34297288)

[Prace nad projektami ustaw. 8](#_Toc34297289)

[Rozporządzenia. 9](#_Toc34297290)

[DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ. 13](#_Toc34297291)

[Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej. 13](#_Toc34297292)

[Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki wodnej. 20](#_Toc34297293)

[Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE i w układzie regionalnym. 26](#_Toc34297294)

[Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza. 30](#_Toc34297295)

[Ważniejsze wydarzenia 2018 roku związane z tematyką morską. 31](#_Toc34297296)

[DZIAŁANIA KRAJOWEJ ADMINISTRACJI SKARBOWEJ (KAS) NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH. 34](#_Toc34297297)

[NAUKA I BADANIA MORSKIE. 39](#_Toc34297298)

[Działalność akademii morskich oraz uczelni prowadzących kierunki związane z realizacją polityki morskiej RP. 39](#_Toc34297299)

[Uniwersytet Morski w Gdyni. 39](#_Toc34297300)

[Akademia Morska w Szczecinie. 42](#_Toc34297301)

[Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni. 48](#_Toc34297302)

[Uniwersytet Szczeciński. 50](#_Toc34297303)

[Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. 52](#_Toc34297304)

[POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI. 54](#_Toc34297305)

[Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki. 54](#_Toc34297306)

[OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO 57](#_Toc34297307)

[Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej. 57](#_Toc34297308)

[Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE. 59](#_Toc34297309)

[Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. 60](#_Toc34297310)

[Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. 63](#_Toc34297311)

[Działania w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC). 65](#_Toc34297312)

[BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI 66](#_Toc34297313)

[Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR). 66](#_Toc34297314)

[Działania Straży Granicznej. 68](#_Toc34297315)

[Działania Marynarki Wojennej. 74](#_Toc34297316)

[Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej. 77](#_Toc34297317)

[WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU. 79](#_Toc34297318)

[SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W POLSCE. 83](#_Toc34297319)

[PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE. 90](#_Toc34297320)

[Prace w zakresie opracowania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. 90](#_Toc34297321)

[System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM) 91](#_Toc34297322)

[Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym 92](#_Toc34297323)

[RYBOŁÓWSTWO. 93](#_Toc34297324)

[Informacja o polskiej flocie rybackiej. 93](#_Toc34297325)

[Zarządzanie żywymi zasobami morza. 93](#_Toc34297326)

[Rynek ryb w Polsce w 2018 r. (dane szacunkowe). 94](#_Toc34297327)

[Realizacja „Planu gospodarowania zasobami węgorza w Polsce”. 94](#_Toc34297328)

[Zarybianie polskich obszarów morskich. 95](#_Toc34297329)

[Priorytet 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej w ramach Programu Operacyjnego „Rybactwo i Morze” 2014-2020 95](#_Toc34297330)

[TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2018 r. 96](#_Toc34297331)

[Działania Ministerstwa Sportu i Turystyki. 96](#_Toc34297332)

[Działania Polskiej Organizacji Turystycznej na rzecz promocji polskich obszarów nadmorskich. 97](#_Toc34297333)

[Działania Głównego Inspektora Sanitarnego. 98](#_Toc34297334)

[Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. 101](#_Toc34297335)

[ZARZĄDZANIE MORSKIE. Międzyresortowy Zespół ds. Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej 103](#_Toc34297336)

[Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich 103](#_Toc34297337)

[Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniowego 103](#_Toc34297338)

[Zakończenie 105](#_Toc34297339)

# Wstęp

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest dokumentem rządowym, przedstawiającym działania podjęte w 2018 r. przez Polskę na rzecz realizacji polityki morskiej państwa oraz zintegrowanej polityki morskiej UE.

Dokument został przygotowany zgodnie z przyjętą zasadą monitorowania wdrażania polityki morskiej RP dla dokumentu rządowego pt.: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020
(z perspektywą do 2030 roku)”.

Dokument prezentuje najważniejsze działania Rządu RP wpisujące się w proces realizacji polityki morskiej państwa oraz najważniejsze wydarzenia związane z prowadzeniem polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, jakie miały miejsce w 2018 roku.

Dokument został opracowany na podstawie informacji przekazanych przez resorty, instytucje współpracujące oraz inne podmioty, a także z wykorzystaniem materiałów i opracowań własnych Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

# DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

## Ustawy.

### Zmiany w prawodawstwie w 2018 roku.

W 2018 r. zakończyły się prace legislacyjne związane ze zmianą sposobu prowadzenia inspekcji podmiotów wykonujących rybołówstwo komercyjne i rekreacyjne.

W dniu 12 grudnia 2018 r. Prezydent Rzeczpospolitej Polskiej podpisał ustawę o zmianie ustawy
o rybołówstwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2340). Na mocy niniejszej ustawy
z dniem 1 stycznia 2019 r. zniesiono istniejący podział na trzech okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, który nie zapewniał jednolitego sprawowania nadzoru
nad przestrzeganiem przepisów o rybołówstwie morskim oraz o organizacji rynku rybnego
i przeprowadzania kontroli w tym zakresie, a tym samym powodował różne podejście do sposobu prowadzenia określonych prawem działań pozostających w kompetencji danego organu. Ustawa utworzyła centralny organ administracji rządowej powoływany przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw rybołówstwa i podległy bezpośrednio temu ministrowi - Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego, który odpowiedzialny jest za zadania związane z kontrolą przestrzegania przepisów o rybołówstwie morskim, organizację rynku rybnego, a także koordynację kontrolno-inspekcyjnych działań Polski w ramach realizacji celów wspólnej polityki rybołówstwa.

Najważniejsze zadania tego organu to:

* pełnienie funkcji organu koordynującego działania kontrolno-inspekcyjne, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 1224/2009;
* zatwierdzanie świadectw połowowych, w przypadkach, o których mowa w art. 15 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 1005/2008 z dnia 29 września 2008 r. ustanawiającego wspólnotowy system zapobiegania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom oraz ich powstrzymywania i eliminowania, zmieniającego rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE)
nr 1936/2001 i (WE) nr 601/2004 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 1093/94 i (WE)
nr 1447/1999 (Dz. Urz. UE L 286 z 29.10.2008, str. 1, z późn. zm.);
* sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów o rybołówstwie morskim i o organizacji rynku rybnego, w tym:
1. wykonywanie kontroli, a także inspekcji, o których mowa w rozporządzeniu nr 1224/2009 oraz rozporządzeniu nr 1005/2008,
2. realizacja obowiązków państwa członkowskiego Unii Europejskiej, o których mowa
w rozporządzeniu nr 1005/2008 – w przypadku przywozu produktów rybołówstwa drogą morską;
* dokonywanie oceny wagi naruszeń przepisów wspólnej polityki rybołówstwa w ramach wspólnotowego systemu kontroli;
* nakładanie kar pieniężnych za naruszenia przepisów o rybołówstwie morskim oraz o organizacji rynku rybnego;
* przyznawanie punktów za poważne naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa;
* poświadczanie dokumentów, o których mowa w art. 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 404/2011 z dnia 8 kwietnia 2011 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1224/2009 ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa
(Dz. Urz. UE L 112 z 30.04.2011, str. 1, z późn. zm.);
* poświadczanie dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 5 lub 6 ustawy z dnia
19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim;
* wykonywanie obowiązków państwa członkowskiego Unii Europejskiej w zakresie:
1. przyjęcia deklaracji, o której mowa w art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 1005/2008, i przekazywania jej ministrowi właściwemu do spraw rybołówstwa,
2. weryfikacji mocy silników zgodnie z art. 41 rozporządzenia nr 1224/2009.

Zastępcy Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego będą powoływani na wniosek Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa. Minister właściwy do spraw rybołówstwa będzie nadawał, w drodze zarządzenia, statut urzędowi obsługującemu Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego. Regulamin organizacyjny urzędu obsługującego Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego będzie sporządzany zgodnie z postanowieniami zawartymi w statucie i zatwierdzany przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa. Na siedzibę Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego wyznaczono Słupsk. Jednocześnie ustawa zakłada możliwość tworzenia i znoszenia przez ministra właściwego do spraw rybołówstw, w drodze zarządzenia, ośrodków zamiejscowych tego organu.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zarządzeniem z dnia 21 grudnia 2018 r. utworzył ośrodki zamiejscowe Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni i Szczecinie. Jednocześnie realizując obowiązki ww. ustawy Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw rybołówstwa, powołał z dniem 21 grudnia 2018 r. Pełnomocnika do spraw organizacji Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego.

Ustawa tworzy dodatkowo możliwość wymiany indywidualnych kwot połowowych pomiędzy armatorami statków rybackich, zgodnie z zasadą „gatunek za gatunek”, co pozwoli na efektywniejsze wykorzystywanie kwot połowowych przy jednoczesnym braku negatywnego zjawiska, jakim był handel kwotami połowowymi. Przyjęte rozwiązanie, wychodzące naprzeciw oczekiwaniom środowiska rybackiego, zakłada, iż indywidualne kwoty połowowe będą mogły być wymieniane w całości
lub w części pomiędzy armatorami statków rybackich, którym przyznano na dany obszar indywidualne kwoty połowowe gatunków organizmów morskich, których dotyczy wymiana. Wymian dokonywać będzie można zgodnie ze współczynnikiem przeliczeniowym ilości organizmów morskich danego gatunku objętego indywidualną kwotą połowową, która może być wymieniona na określoną ilość organizmów morskich innego gatunku, objętego indywidualną kwotą połowową na danym obszarze. Szczegółowy współczynnik przeliczeniowy będzie corocznie określany przez ministra właściwego
do spraw rybołówstwa, w drodze rozporządzenia, na podstawie wysokości ogólnych kwot połowowych oraz wartości rynkowej za poszczególne gatunki organizmów morskich i zgodnie z przepisami ustawy. Minister ten określi również szczegółowe warunki wymiany indywidualnych kwot połowowych.

W 2018 r. trwały prace nad projektem nowelizacji ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, której zakres dotyczy z potrzeby uregulowania elementów istotnych z punktu widzenia realizacji gospodarki wodnej. Jedną z kluczowych kwestii w tym zakresie było zapewnienie stabilnego źródła finansowania działalności służb państwowych: Państwowej Służby Hydrologiczno-Meteorologicznej, Państwowej Służby Hydrogeologicznej i Państwowej Służby ds. Bezpieczeństwa Budowli Piętrzących. W dalszej kolejności proponowane zmiany dotyczą przepisów określających zawartość wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich ze względu na konieczność wdrożenia przepisów dyrektywy 2017/845/UEzdnia 17 maja 2017 r. zmieniającej dyrektywę 2008/56/WE w odniesieniu do przykładowych wykazów elementów branych pod uwagę przy opracowaniu strategii morskich. Zmiany te, wynikające
z transpozycji załącznika III dyrektywy, wprowadzają rozszerzenie katalogu działalności człowieka mających wpływ na stan środowiska morskiego z wyszczególnieniem tych, które mają mieć zastosowanie w analizie społeczno-ekonomicznej wykonywanej przez ministra właściwego
ds. gospodarki morskiej oraz w zestawieniach presji przygotowywanych przez ministra właściwego
ds. gospodarki wodnej, ministra właściwego ds. gospodarki morskiej oraz ministra właściwego
ds. rybołówstwa. Transpozycja załącznika III wymaga również rozszerzenia zakresu prowadzenia monitoringu środowiska, w związku z czym zawnioskowano o środki na ten cel poprzez ujęcie niezbędnych kosztów realizacji wdrożenia Załącznika III w Ocenie Skutków Regulacji. Projekt nowelizacji obejmuje także kwestie uprawnień właścicielskich Skarbu Państwa w stosunku do śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym w kontekście przeniesienia z ministra ds. żeglugi śródlądowej na Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie praw właścicielskich w stosunku do śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Ostatnim elementem procedowanych zmian są rozwiązania usprawniające postępowania administracyjne, w zakresie uszczegółowienia wymogów dotyczących wydawania zgód wodnoprawnych, a także decyzji: określających charakter wód, ustalających linię brzegu, zwalniających z zakazów obowiązujących na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

W 2018 r. w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego zakończono opracowywanie dokumentacji niezbędnej do ratyfikacji Konwencji UNESCO z 2 listopada 2001 r. o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego. Sporządzono uzasadnienie związania Rzeczypospolitej Polskiej przepisami Konwencji, przygotowano Ocenę Skutków Regulacji oraz pozostałe, niezbędne załączniki i analizy. Następnie, po przeprowadzeniu konsultacji resortowych i międzyresortowych, dokumentacja została przekazana do Ministerstwa Spraw Zagranicznych celem złożenia wniosku do Rady Ministrów o udzielenie zgody na związanie Rzeczypospolitej Polskiej powyższą konwencją. Stronami Konwencji UNESCO z 2001 r. jest obecnie 60 państw.

## Przyjęte akty prawne.

**- Ustawa z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy Prawo wodne (Dz. U. poz. 710)**

Zgodnie z nowym brzmieniem ustawy, do wszczętych i niezakończonych spraw przed dniem
1 stycznia 2018 r. w zakresie wydawania tzw. decyzji środowiskowych oraz decyzji przed wydaniem, których przeprowadza się ponowną ocenę oddziaływania na środowisko, co do zasady będą stosowane przepisy obowiązujące przed dniem wejścia w życie ustawy – Prawo wodne, to jest przed dniem
1 stycznia 2018 r (Dz. U. z 2017 r. poz. 1566). Wyjątkiem wprowadzonym od ww. reguły są przepisy, dotyczące inwestycji realizowanych na podstawie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania
do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1377 i 1381), które będą stosowane w aktualnie obowiązującym brzmieniu ustawy. Ma to na celu uwzględnienie korzystniejszych wymogów prawnych względem inwestycji realizowanych na podstawie wskazanej ustawy.

**- Ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających
o długości do 24 m (Dz. U. poz. 1137)**

Celem ustawy jest uproszczenie przepisów i zharmonizowanie wymogów dla jednostek morskich
i śródlądowych. Obowiązek rejestracji będzie dotyczył wszystkich jachtów i innych jednostek pływających o długości co najmniej 7,5 m lub jednostek o mocy silnika co najmniej 15 kW.
Mniejsze jednostki można będzie rejestrować na wniosek właściciela. Nowe przepisy ułatwiają procedurę rejestracji, której będzie można dokonać w dowolnym starostwie, Polskim Związku Żeglarskim (PZŻ), Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego (PZMWiNW) oraz drogą elektroniczną za pośrednictwem Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej (e-Puap) Rejestr będzie prowadzony w formie elektronicznej i będzie zapewniał stały dostęp do danych (24/7) dla służb ratowniczych, organów ścigania i administracji państwowej. Dokument rejestracyjny będzie miał jeden wzór i będzie jednocześnie dowodem polskiej przynależności państwowej oraz dowodem własności jednostki. Będzie miał on prostą i wygodną formę plastikowej karty. Ustawa przewiduje oznakowanie wszystkich jednostek numerem identyfikującym CIN (Craft Identification Number). Wprowadzono również obowiązek informowania o zbyciu i wyrejestrowania jednostki w celu zapewnienia aktualnych danych w bazie. Elektroniczny rejestr będzie publicznie dostępny,
a każda osoba dysponująca m.in. numerem rejestracyjnym będzie mogła przez przeglądarkę internetową zweryfikować podstawowe informacje zawarte w bazie danych na temat jednostki. Ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. Ustawa zakłada etapową wymianę dotychczasowych dokumentów rejestracyjnych na nowe, w ciągu 30 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy.

**- Ustawa z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (Dz. U. poz. 1402)**

Wprowadzone zmiany wynikają w szczególności z przejęcia przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie dotychczasowych zadań i kompetencji w zakresie pozwoleń wodnoprawnych
oraz wejścia w życie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. 2017 poz. 1566). Nowe przepisy będą miały zastosowanie do podmiotów zaangażowanych w realizację inwestycji w ramach uchwały nr 57/2016 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Inwestycja ma charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa. Budowa drogi wodnej łączącej zalew Wiślany z Zatoką Gdańską umożliwia swobodny i nieograniczony dostęp jednostek Marynarki Wojennej i Straży Granicznej do portów Zalewu Wiślanego oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa przez użycie jednostek ratownictwa morskiego SAR. Dodatkowo inwestycja umożliwi rozwój społeczno-gospodarczy regionu.

**- Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1722)**

Istotną zmianą w znowelizowanej ustawie jest uwzględnienie korzystniejszych wymogów prawnych względem inwestycji realizowanych na podstawie ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U.
z 2017 r. poz. 1377 i 1381). Nowelizacja zakłada rozumienie przepisu przejściowego – art. 545 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne w taki sposób, aby do postępowań w sprawach decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w sprawach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie obowiązującej ówcześnie ustawy, stosowane były przepisy obowiązujące przed dniem wejścia w życie ustawy – Prawo wodne, to jest przed dniem 1 stycznia 2018 r. Wyjątkiem wprowadzonym od ww. reguły jest ust. 1a,
który nakazuje stosowanie art. 64 ust. 2 pkt 3, art. 74 ust. 1 pkt 5, art. 77 ust. 2 pkt 3 i art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,
udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
w brzmieniu nadanym art. 509 ustawy - Prawo wodne. Dodatkowo, zgodnie ze znowelizowaną ustawą decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (lub decyzja poprzedzona przeprowadzeniem ponownej oceny oddziaływania na środowisko) zastępuje ocenę wodnoprawną.

## Prace nad projektami ustaw.

**- Projekt ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw**

Celem projektu jest dostosowanie aktów prawnych regulujących organizację i funkcjonowanie portów do postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego
2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 3.03.2017, str. 1). Projekt ma również na celu wzmocnienie pozycji podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi oraz usprawnienie funkcjonowania portów. Poprawa funkcjonowania polskich portów i przystani morskich, w tym świadczonych w polskich portach i przystaniach morskich usług, ma wpłynąć na wzmocnienie ich pozycji na międzynarodowym rynku, przede wszystkim w basenie Morza Bałtyckiego, celem pełnienia kluczowej roli węzłów logistycznych w globalnych łańcuchach dostaw zwłaszcza dla Europy Środkowo-Wschodniej.

**- Projekt ustawy o pracy na statkach rybackich**

Projekt kompleksowo reguluje kwestie związane z życiem i pracą na statkach rybackich, jak również
z uprawnieniami rybaków oraz obowiązkami armatorów statków rybackich wobec pracujących na nich rybaków. Podstawowym celem projektu jest implementacja do prawa krajowego dyrektywy Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażającej Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Europêche) (Dz. Urz. UE L 25 z 31.01.2017, str. 12). Dyrektywa ta weszła w życie dnia 16 listopada 2017 r. Powinna zostać wdrożona do krajowego porządku prawnego do dnia 15 listopada 2019 r. Ponadto, projekt wdraża międzynarodowe normy w zakresie stosunków pracy na statkach rybackich, określone w Konwencji
nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 30 maja 2007 r., które do prawa UE transponowane są przedmiotową dyrektywą. Wdrożenie do prawa krajowego regulacji unijnych i międzynarodowych dotyczących pracy rybaków ma na celu poprawę warunków pracy i życia rybaków oraz zapewnienie ochrony zdrowia
i bezpieczeństwa pracowników sektora rybołówstwa morskiego, pracujących na statkach rybackich pływających pod polską banderą.

Ponadto, w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą i wyeliminowania jednej z przeszkód w tym zakresie, jaką stanowią wysokie koszty pracy, MGMiŻŚ rozpoczęło prace nad:

* projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych,
* projektem ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustawy.

Celem obu projektów jest wprowadzenie rozwiązań zmierzających do obniżenia kosztów zatrudnienia marynarzy na statkach pod polską banderą w zakresie:

* zwolnienia z podatku PIT w przypadku przebywania przez marynarza ponad 183 dni w roku
na morzu,
* wysokości i sposobu odprowadzania składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,
przy uwzględnieniu specyfiki zawodu marynarza (wykonywanie pracy na morzu jedynie przez część roku) – proponuje się,  by składki na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne płacone były ryczałtowo, bez względu na rzeczywiste zarobki marynarza, jednak przez 12 miesięcy w roku, tj. niezależnie
od faktycznego czasu zatrudnienia w ciągu roku. Wysokość składek uzależniona będzie
od stanowiska, na jakim zatrudniony jest marynarz. Jako zasadę przyjęto, że im wyższe
(i w konsekwencji, co do zasady, lepiej płatne) stanowisko, tym składka powinna być wyższa.
Jako podstawę minimalną obliczania składek przyjęto kwotę minimalnego wynagrodzenia. Podstawa ta będzie rosnąć wraz ze stanowiskiem. Ponadto marynarze będą mogli opłacać wyższe składki na zasadzie dobrowolności, co zapewni im wyższe świadczenia w przyszłości.

**- Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim**

W ramach prac nad projektem w 2018 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadziło uzgodnienia międzyresortowe oraz konsultacje publiczne. Projekt ustawy został opracowany w celu implementacji do polskiego porządku prawnego wymogów Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami („Konwencji BWM”), przyjętej w Londynie w dniu 13 lutego 2004 r.

W polskim porządku prawnym aspekty dotyczące zapobiegania wprowadzaniu gatunków obcych
w związku ze zrzutem wód balastowych ze statków nie były dotąd regulowane. W związku z tym istotą proponowanych w ustawie zmian było umożliwienie wdrożenia na polskich obszarach morskich oraz na statkach o polskiej przynależności wymogów Konwencji BWM. Proces ratyfikacji Konwencji BWM przez Polskę był prowadzony z pracami nad przedmiotową ustawą, w taki sposób by wymogi dotyczące wód balastowych mogły być stosowane na polskich obszarach morskich od 2020 r. Wprowadzenie przepisów ustawy ma przyczynić się do ochrony środowiska morskiego polskiej części Morza Bałtyckiego przed introdukcją i rozprzestrzenianiem się gatunków obcych i patogenów wskutek operacji balastowych na statkach. Przepisy przyczynią się też do ochrony zdrowia ludzkiego, mienia oraz zasobów.

## Rozporządzenia.

- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. zmieniające rozporządzenie
w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 100).

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie utworzenia Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 105).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 29 stycznia 2018 r.
w sprawie kwalifikacji i przeszkolenia członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunków ich uzyskiwania (Dz. U. poz. 490).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 lutego 2018 r.
w sprawie określania taryf, wzoru wniosku o zatwierdzenie taryfy oraz warunków rozliczeń za zbiorowe zaopatrzenie w wodę i zbiorowe odprowadzanie ścieków (Dz. U. poz. 472).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 28 lutego 2018 r.
w sprawie warunków i trybu udzielania i rozliczania zaliczek oraz zakresu i terminów składania wniosków o płatność w ramach programu finansowanego z udziałem środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (Dz. U. poz. 458).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 marca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie egzaminów dla ekspertów do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 540).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 marca 2018 r.
w sprawie właściwości miejscowej dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w sprawach z zakresu zbiorowego zaopatrzenia w wodę
i zbiorowego odprowadzania ścieków (Dz. U. poz. 510).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 marca 2018 r.
w sprawie szczegółowych warunków i sposobu uznawania przepisów technicznych w zakresie budowy statków i stałych platform wiertniczych, wydanych przez uznane organizacje, za spełniające wymagania bezpieczeństwa (Dz. U. poz. 607).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 14 marca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 576).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 marca 2018 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych i ich odcinków oraz śluz i pochylni (Dz. U. poz. 654).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 marca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. poz. 674).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 marca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 675).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r.
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 802).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 kwietnia 2018 r.
w sprawie trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku (Dz. U. poz. 854).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2018 r.
w sprawie opłat za czynności związane z obowiązkową oceną zgodności wyposażenia morskiego
(Dz. U. poz. 1005).

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego (Dz. U. poz. 1138).

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 czerwca 2018 r w sprawie przyjęcia „Programu działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu” (Dz. U. poz. 1339).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. poz. 1354).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 2 lipca 2018 r. w sprawie zmiany nazwy Akademii Morskiej w Gdyni (Dz. U. poz. 1362).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 25 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wzorów legitymacji służbowych pracowników urzędu zapewniającego obsługę ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej oraz pracowników Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (Dz. U. poz. 1547).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 lipca 2018 r. w sprawie granicy portu morskiego w Wolinie (Dz. U. poz. 1585).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 lipca 2018 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszarów i granic aglomeracji (Dz. U. poz. 1586).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 września 2018 r.
w sprawie terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej i siedzib ich urzędów oraz siedzib i właściwości miejscowej delegatur tych urzędów (Dz. U. poz. 1841).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 października 2018 r.
w sprawie opracowywania map zagrożenia powodziowego oraz map ryzyka powodziowego (Dz. U. poz. 2031).

- Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 26 października 2018 r. w sprawie określenia zakresu udziału przewodniczących i wiceprzewodniczących izb morskich w pracy sądów (Dz. U. poz. 2151).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 14 grudnia 2018 r.
w sprawie zakresu informacji z realizacji działań zawartych w planach gospodarowania wodami
na obszarach dorzeczy, planach zarządzania ryzykiem powodziowym i programie ochrony wód morskich (Dz. U. poz. 2390).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 13 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 2393).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenia przepisów
o rybołówstwie morskim (Dz. U. poz. 2454).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości kar pieniężnych za poważne naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz. U. poz. 2460).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r.
w sprawie wzoru legitymacji służbowej i wzoru oznaki służbowej inspektora rybołówstwa morskiego (Dz. U. poz. 2461).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r.
w sprawie kryteriów, na podstawie których Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego dokonuje oceny wagi stwierdzonego naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz. U. poz. 2469).

- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie minimalnych wymagań dla pomiarów hydrograficznych (Dz. U. poz. 888).

- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 kwietnia 2018 r. w sprawie zakresu i sposobu realizacji zadań służby hydrograficznej (Dz. U. poz. 991).

- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 17 września 2018 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych do wykonywania pomiarów hydrograficznych (Dz. U. poz. 1947).

* **Rozporządzenia Programu „Rybactwo i morze”.**

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 lutego 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podziału środków finansowych na realizację Programu Operacyjnego „Rybactwo i Morze” (Dz. U. poz. 312).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 czerwca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty
i zwrotu pomocy finansowej oraz wysokości stawek tej pomocy na realizację działań w ramach Priorytetu 2 – Wspieranie akwakultury zrównoważonej środowiskowo, zasobooszczędnej, innowacyjnej, konkurencyjnej i opartej na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze” (Dz. U. poz. 1146).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 lipca 2018 r.
w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 1. Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze” (Dz. U. poz. 1493).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty
i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach działań wsparcie przygotowawcze
i realizacja lokalnych strategii rozwoju kierowanych przez społeczność, w tym koszty bieżące
i aktywizacja, objętych Priorytetem 4. Zwiększenie zatrudnienia i spójności terytorialnej, zawartym
w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze” (Dz. U. poz. 1503).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 13 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty
i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach działań prowadzonych w ramach współpracy, objętych Priorytetem 4. Zwiększenie zatrudnienia i spójności terytorialnej, zawartym
w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze" (Dz. U. poz. 2395).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze” (Dz. U. poz. 2452).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty
i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 3. Wspieranie wdrażania Wspólnej Polityki Rybołówstwa, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze” (Dz. U. poz. 2465).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 1. Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze” (Dz. U. poz. 2473).

# DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

## Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.

* **Inwestycje morskie realizowane w 2018 r. współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.**

- **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA** – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 156 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 132,6 mln zł. W ramach Projektu wybudowany zostanie tor wodny o długości 2 153 m wraz z obrotnicą na Martwej Wiśle
i wymianą oznakowania nawigacyjnego oraz zostaną przebudowane i wyremontowane nabrzeża Martwej Wisły: Nabrzeże Szyprów (383,0 mb), Nabrzeże Flisaków (307,0 mb), Nabrzeże Retmanów (938,0 mb), Nabrzeże Polski Hak (355,0 mb), Nabrzeże Motławy nr XVIII (531,0 mb).

- **Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 170 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 144,48 mln zł. Istotą projektu jest przebudowa toru wodnego wraz z dostosowaniem oznakowania nawigacyjnego zlokalizowanego na Zatoce Gdańskiej w rejonie Portu Północnego, będącego częścią Portu Morskiego w Gdańsku, mająca na celu powiększenie szerokości toru w dnie do docelowej 600 m oraz głębokości technicznej do docelowej 18 m.

- **Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 719 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 611,15 mln zł. W ramach projektu planowana jest rozbudowa układu falochronów odpowiadających za osłonięcie wschodniej strony Portu Północnego:

- remont istniejącego falochronu wyspowego (o długości 653 m);

- budowa nowego falochronu osłonowego na przedłużeniu istniejącego falochronu wyspowego (całkowita długość nowej konstrukcji wyniesie 853 m);

- budowa platformy dla ptaków, która zlokalizowana będzie pomiędzy istniejącym falochronem wyspowym, a jego projektowanym przedłużeniem;

- przebudowa wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego (o długości 1625 m);

- budowa nowego „Południowo - Wschodniego” falochronu (o długości 826 m);

- wykonanie robót czerpalnych na projektowanych torach wodnych i obrotnicach wraz z odpowiednim rozmieszczeniem oznakowania nawigacyjnego.

- **Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 97 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 82,45 mln zł. Inwestycja polega na pogłębianiu toru podejściowego do Portu Gdynia do rzędnej 17,00 m (do główek falochronu) oraz poszerzeniu toru podejściowego do
280 m (na długości 3 734 m). Ponadto wykonane zostanie zabezpieczenie trasy światłowodu na projektowanej szerokości toru podejściowego oraz zabezpieczenie (przebudowa) wejścia do portu
z pozostawieniem szerokości wejścia głównego 140 m.

- **Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation** ­- projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 40 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 34 mln zł.
W ramach projektu planowana jest wymiana i modernizacja systemów oznakowania nawigacyjnego stanowiącego infrastrukturę zapewnienia dostępu do portów (w tym do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w obszarze Zatoki Gdańskiej), tj. modernizacja infrastruktury Bazy Oznakowania Nawigacyjnego do obsługi technicznej znaków nawigacyjnych, rozbudowa krajowej sieci AIS-PL w rejonie Zalewu Wiślanego, modernizacja wybranych elementów systemu VTS Zatoka Gdańska, dostosowanie informatycznych systemów bezpieczeństwa morskiego do zadań związanych z wymianą informacji w ramach sieci europejskich, stworzenie narzędzi dla ustanowienia krajowego systemu e-Navigation oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb systemów wymiany informacji i bezpieczeństwa morskiego (w tym relacji statek - ląd).

- **Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni** ­- projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 83,52 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 70,99 mln zł. Projekt obejmuje zakup 5 jednostek taboru pływającego: specjalistyczna jednostka hydrograficzna wraz z wyposażeniem w postaci nowego systemu gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych, jednostka dla obsługi Kapitanatu Portu Gdynia, jednostka do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego oraz 2 szybkie jednostki kontrolno-inspekcyjne.

- **Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie - GMDSS-PL** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 19 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 16,16 mln zł. Przedmiotem projektu jest budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie zgodnego
z wytycznymi Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (zwanym systemem GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System). System GMDSS jest systemem radiokomunikacyjnym obejmującym całokształt środków technicznych i organizacyjnych, w tym proceduralnych, mających zapewnić bezpieczeństwo życia na morzu w zakresie łączności radiowej.

- **Ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego** – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 75 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 63,75 mln zł. Głównym elementem przedsięwzięcia jest odbudowa ostróg Władysławowo -  Kuźnica. Odnowiony system będzie się składał z około 144 ostróg. Projekt realizowany jest m.in. w celu wzmocnienia odporności na wybrzeżu Bałtyku na zagrożenia związane ze zmianami klimatu oraz ochrona terenów zamieszkałych u nasady Półwyspu Helskiego przed zagrożeniem powodziowym.

- **Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej** – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 35 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 29,75 mln zł. W ramach projektu wykonana zostanie: budowa nowych wałów przeciwpowodziowych, przebudowa istniejących wałów przeciwpowodziowych przez podwyższenie korony wału i montaż mobilnych zapór przeciwpowodziowych. Celem projektu jest poprawa sprawności reagowania w sytuacji wystąpienia powodzi sztormowych, w szczególności zabezpieczenie miasta Krynica Morska przed powodziami od strony Zalewu Wiślanego, poprawa ochrony brzegu Morza Bałtyckiego oraz minimalizowanie strat wynikających z erozji lądu i cofania się brzegu.

- **Przegląd i aktualizacja wstępnej oceny ryzyka powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych** – projekt Ministerstwa gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wartość projektu: 0,7 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 0,6 mln zł. W ramach projektu wykonano min. identyfikację obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, na których stwierdza się istnienie dużego ryzyka powodziowego lub obszarów, na których wystąpienie dużego ryzyka jest prawdopodobne. Wyniki aktualizacji zostały wykorzystane do opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego, a w konsekwencji – do sporządzenia planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

- **Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m** - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 1,44 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 1,22 mld zł. Projekt obejmuje pogłębienie toru Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m na odcinku ok. 62 km z równoczesnym jego poszerzeniem do szerokości 100 m w dnie na odcinkach prostych
z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i odcinkach przejściowych wraz z niezbędnymi korektami geometrii toru wodnego, a także wykonanie mijanek. Ponadto, zakresem projektu objęto również odcinek Kanału Grabowskiego o długości ok. 0,43 km między Obrotnicą Orli Przesmyk i Obrotnicą na Kanale Grabowskim (na wysokości Kanału Dębickiego) oraz odcinek toru wodnego o długości ok. 0,39 km między Nabrzeżem Zbożowym i Obrotnicą Kanał Grabowski/Kanał Dębicki. Wykonane zostaną również następujące roboty: przebudowa (regulacja) skarp brzegowych bez umocnień, niwelacja dna
w strefie Świnoujścia (Kanały Piastowski i Mieliński), budowa i przebudowa umocnień brzegowych
i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą, przebudowa kolidujących sieci branżowych, pogłębienie i poszerzenie 3 obrotnic statków (na wysokości Polic, przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego oraz na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego).

- **Nostri Maris** - budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 222,27 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 188,87 mln zł. Jednostki będą pełnić funkcję lodołamaczy, a także służyć do obsługi oznakowania nawigacyjnego, holowania statków, prowadzenia prac hydrograficznych i zwalczania rozlewów. Będą mogły również służyć jako jednostki o funkcjach ratowniczych i przeciwpożarowych, wspomagając w tych zadaniach inne służby.

- **Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża** – projekt Urzędu Morskiego
w Szczecinie. Wartość projektu: 53 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 45,05 mln zł. Przedmiotowy projekt realizowany jest w celu zabezpieczenia brzegu morskiego pomiędzy Dziwnówkiem a Dziwnowem (km 385,40 – 388,30) oraz Rewalem a Trzęsaczem (km 372,00 – 373,50). W ramach projektu wykonywana zostanie modernizacja grupy ostróg,  budowa opaski brzegowej **kamiennej oraz sztuczne zasilanie brzegu morskiego na wybranych odcinkach.**

**- Przebudowa wraz z rozbudową istniejącego systemu umocnień brzegowych na wysokości miejscowości Mielno** – projekt Urzędu Morskiego w Słupsku. Wartość projektu: 54 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 45,90 mln zł. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie:  modernizacja opasek brzegowych, remont ostróg oraz sztuczne zasilanie brzegu morskiego w rejonie Mielna. Celem projektu jest odbudowa oraz zabezpieczenie brzegu morskiego pomiędzy 297,7 a 301,0 km wybrzeża.

- **Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa** – projekt Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Wartość projektu: 280 mln zł,
w tym dofinansowanie ze środków UE: 238 mln zł. Statek będzie posiadać następujące funkcje: poszukiwanie i ratowanie rozbitków, udzielanie im pomocy medycznej, możliwość stworzenia ośrodka koordynacyjnego w przypadku masowych akcji ratowniczych, zwalczanie zagrożeń chemicznych na morzu, w tym zagrożeń olejowych, gaszenie pożarów na statkach w celu ratowania życia, a także awaryjny odładunek statku będącego w niebezpieczeństwie, holowania awaryjne i asysta ratownicza. Planowana całkowita długość nowego statku to max 85 m, zanurzenie max 5,5 m.

- **Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia - etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etapy II i III** – projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 560 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 273 mln zł. W ramach projektu wykonane zostaną następujące prace: przebudowa obrotnicy nr 2 poprzez zwiększenie jej średnicy
z 400 m do 480 m wraz z przebudową Nabrzeża Gościnnego oraz przebudowa Nabrzeża Indyjskiego
i Nabrzeża Helskiego.

- **Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa
i elektryfikacja** – projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 40,6 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 19,80 mln zł. Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na rozbudowie i modernizacji torów kolejowych prowadzących do bramy intermodalnego terminalu kontenerowego, tj. w szczególności na elektryfikacji trasy, dobudowaniu nowych odcinków torów oraz wyposażeniu jej w nowoczesne systemy kierowania ruchem.

- **Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia** – projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 221,79 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 116,83 mln zł. Projekt zakłada budowę nowego terminalu promowego we wschodniej części Portu Gdynia wraz
z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającą sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu oraz przebudowę układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia w obrębie Węzła Ofiar Grudnia ’70. Terminal przejmie funkcje dotychczas eksploatowanego, niedużego terminalu na Nabrzeżu Helskim II.

- **Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia** – projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 27,06 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 18,70 mln zł. Projekt ma na celu poprawę konkurencyjności poprzez wykonanie nowej
i dostosowanie istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków
i zrzut tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia. Projekt polega na budowie zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków wraz
z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury podziemnej i naziemnej, pracami rozbiórkowymi
i odtworzeniowymi. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Portu Gdynia, we wschodniej części Gdyni i obejmuje nabrzeże Francuskie, Belgijskie, Polskie oraz ciąg ul. Polskiej i plac XXVII.

- **Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego** – projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 442,73 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 215,96 mln zł. Inwestycja polega na modernizacji Nabrzeża Czeskiego i Nabrzeża Słowackiego
o łącznej długości linii cumowniczej 985 m (do głębokości technicznej 12,5 m i nośności nabrzeża 40 kN/m2), modernizacji infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeża i likwidację istniejącej rampy ro-ro, dostosowanie parametrów Kanału Dębickiego do obsługi największych statków jakie mogą zawinąć do portu w Szczecinie, tj. poszerzenie kanału do 200 m na całej jego długości oraz pogłębienie do 12,5 m. Projekt obejmuje też wybudowanie nabrzeża Norweskiego o długości 300 m
i głębokości technicznej 12,5 m.

- **Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego** – projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 446 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 120 mln zł. Projekt obejmuje wykonanie m.in. następujących prac: budowę przystani dalbowej przy Nabrzeżu Dąbrowieckim (wraz z zabezpieczeniem brzegu), przebudowę i rozbudowę (wydłużenie) nabrzeża Katowickiego, przebudowę nabrzeży Chorzowskiego, Chorzowskiego-Uskok
i Gliwickiego-Uskok (do głębokości technicznej 12,5 m), wykonanie umocnień wschodniego narożnika Nabrzeża Sosnowieckiego oraz narożników wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska Łąka, zamknięcie Basenu Noteckiego pomiędzy nabrzeżami Górnośląskim i Dolnośląskim oraz zalądowanie Basenu Noteckiego urobkiem z prac czerpalnych wykonywanych przy przebudowywanych nabrzeżach i na pogłębieniu toru wodnego w Basenie Kaszubskim do głębokości technicznej 12,5 m (we fragmencie Parnicy, przy Nabrzeżu Dąbrowieckim roboty czerpalne zostaną wykonane do uzyskania 10,5 m).

- **Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu** – projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 118,08 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 57,60 mln zł. Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu, zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

- **Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu** - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 88,10 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 42 mln zł. Inwestycja polega na budowie nabrzeża typu dalbowego
o długości głównej linii cumowniczej ok. 100 m oraz całkowitym rozstawie wysp dalbowych ok. 220 m, przeznaczonego do redystrybucji LNG, a więc dedykowanego mniejszym jednostkom i bunkierkom. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem. W 2018 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin
i Świnoujście S.A. zrezygnował z realizacji ww. inwestycji przy współudziale środków unijnych, podjęta została decyzja o jej realizacji ze środków własnych oraz kredytu komercyjnego. Uwolnione środki finansowe UE pozostały do wykorzystania przez ZMPSiŚ S.A. i będą rozdysponowane na realizację nowego zadania – budowę statku pożarniczego oraz zwiększenie dofinansowania realizowanych już
w ramach dofinansowania inwestycji. Przewidywany okres realizacji 2021 – 2022, w zakresie projektu.

* **Program wieloletni pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2022.**

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach „Programu wieloletniego pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2022”, przyjętego w dniu 24 maja 2016 r. uchwałą
nr 57/2016 Rady Ministrów oraz na podstawie Ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (Dz. U. z 2019 r. poz. 1073, 2020).

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad realizacją Programu. Wykonawcą Programu jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni (Inwestor). Realizacja inwestycji w ramach Programu wieloletniego, w tym m.in. prowadzenie postępowań przetargowych, podpisywanie umów
z wykonawcami, planowanie i monitorowanie wszystkich prac wykonywanych przez wykonawców, odbywa się na poziomie Inwestora - Urzędu Morskiego w Gdyni.

W efekcie realizacji inwestycji ma powstać droga wodna umożliwiająca wpływanie do portu morskiego
w Elblągu jednostek o parametrach morskich, tj. zanurzeniu do 4 m, długości do 100 m i szerokości do 20 m. Należy wskazać, że wykonywany projekt techniczny umożliwia rozbudowę części zachodniej kanału, w tym również stwarza możliwość rozbudowy dla większych jednostek oraz pogłębienie toru
w przyszłości do większej głębokości (do 6,5 m).

W 2018 r. trwały prace przygotowawcze, w tym realizacja umowy z dnia 21 lutego 2017 r. na wykonanie prac projektowych wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego. Wykonawca dokumentacji projektowej przekazał Zamawiającemu - Urzędowi Morskiemu w Gdyni poszczególne części dokumentacji projektowej, w tym m.in.:

- projekty budowlane (w odniesieniu do Mierzei Wiślanej; toru wodnego na Zalewie Wiślanym; sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym – pola refulacyjnego; rzeki Elbląg, Nowakowa);

- projekt zagospodarowania terenu z dokumentacją geologiczno-inżynierską;

- analizę nawigacyjną;

 - plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;

 - operaty wodnoprawne;

 - projekty wykonawcze (w odniesieniu do Mierzei Wiślanej, Toru wodnego na Zalewie Wiślanym, Sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym – pola refulacyjnego, rzeki Elbląg, Nowakowa).

Na podstawie przygotowanej dokumentacji uzyskano następujące decyzje:

- Modernizacja wejścia do portu Elbląg - decyzja DGK-II.4711.1.2018.AS z 30.05.2018 r. zatwierdzająca dokumentację geologiczno-inżynierską dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanej inwestycji.

- Budowa sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym – decyzja DGK-II.4711.2.2018.AS z dnia 15.06.2018 r. zatwierdzająca dokumentację geologiczno-inżynierską dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanej inwestycji.

- Decyzja zatwierdzającą projekt robót geologicznych dla poszukiwania i rozpoznania złóż bursztynu - decyzja DGK-VIII.4740.3.2018.MW z dnia 21.08.2018 r.

- Decyzja zatwierdzająca dokumentację geologiczno-inżynierską dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanego kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną w rejonie dawnej osady Nowy Świat - decyzja DGK-II.4711.5.2018.AS z dnia 27.09.2018 r.

W latach 2017 - 2018 zlecone i wykonane zostały inwentaryzacje uzupełniające wcześniejsze badania, przygotowane m.in. na wniosek Komisji Europejskiej. Na podstawie uzyskanych wyników badań
i opracowań przygotowany został Raport OOŚ.

W dniu 30 maja 2018 r. Urząd Morski w Gdyni złożył do RDOŚ w Olsztynie Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 5 grudnia 2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Olsztynie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 28 grudnia 2018 r. Inwestor wystąpił do Ministerstwa Środowiska o zatwierdzenie dokumentacji geologicznej złoża bursztynu „Kąty Rybackie” w gminie Sztutowo (województwo pomorskie). W związku z powyższym wykonano prace poprzedzające roboty budowlane, w tym:

* poszukiwanie i rozpoznawanie złóż bursztynu – na podstawie decyzji z dnia 21.08.2018 r. zatwierdzającej projekt robót geologicznych;
* badania ferromagnetyczne – zgodnie z zawartą umową z dnia 21.08.2018 r. na wykonanie badań ferromagnetycznych wraz z raportem;
* prace archeologiczne (dotyczyły stanowiska Kąty Rybackie – Nowy Świat 6, znajdującego się
w bezpośredniej kolizji z planowaną budową) – na podstawie umowy z dnia 29.06.2018 r.

Planowane przedsięwzięcie ma zostać zrealizowane w trzech etapach, co będzie się wiązało
z ogłoszeniem trzech przetargów:

- na wykonanie przekopu przez Mierzeję wraz ze śluzą i portem zewnętrznym oraz wyspą na Zalewie Wiślanym - w dniu 31 grudnia 2018 r. przekazane zostało ogłoszenie o zamówieniu na wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską - Część I” - Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich;

- na prace na rzece Elbląg, polegające na obudowie brzegów oraz robotach czerpalnych;

- na roboty pogłębiarskie na Zalewie Wiślanym.

Zakończenie robót budowlanych i oddanie do użytkowania kanału żeglugowego planowane jest na rok 2022.

* **Program wieloletni na lata 2019-2028 pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry”.**

Program został przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 204/2017 z dnia 12 grudnia 2017 r. Program ma charakter utrzymaniowy, a finansowany jest ze środków publicznych ujętych corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 – Gospodarka morska. Wykonawcą Programu jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Okres realizacji Programu: lata 2019-2028. Wartość Programu: 237 967 tys. zł. Głównym celem jest utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych
w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego
z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic.

Zadania Programu:

- przywrócenie parametrów torów podejściowych do parametrów określonych w obowiązujących przepisach, a następnie ich utrzymanie, celem zapewnienia bezpiecznego dostępu od strony morza do portów morskich, położonych w rejonie ujścia Odry - w szczególności do portu Szczecin;

- zapewnienie trwałości projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura
i Środowisko 2014 - 2020 pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” po okresie jego realizacji – utrzymanie parametrów technicznych toru;

- zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie;

- utrzymanie ciągłego i niezakłóconego dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie z uwagi na ważną rolę tych portów dla zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa, a w szczególności wypełnienia przez Polskę zobowiązań sojuszniczych.

W 2018 r. przed faktycznym rozpoczęciem realizacji programu wieloletniego „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia odry w latach 2019-2028”, Urząd Morski w Szczecinie prowadził prace planistyczne związane z przygotowaniem zakresu prac na rok 2019, analizując potrzeby remontowe budowli hydrotechnicznych. Wydział Pomiarów Morskich wykonywał pomiary hydrograficzne dna torów wodnych, na podstawie których Wydział Oznakowania Nawigacyjnego oszacował potrzeby prac czerpalnych na torach wodnych. Przeanalizowane zostały przeglądy okresowe budowli hydrotechnicznych, na podstawie których określono zakres prac remontowych. Bazy Oznakowania
w Świnoujściu i Szczecinie określiły zakres prac remontowych znaków nawigacyjnych. Po zebraniu wszelkich informacji dotyczących potrzeb remontowych budowli hydrotechnicznych, sporządzono plan zadań realizowanych w ramach programu wieloletniego w 2019 r.

* **Program ochrony brzegów morskich.**

Program ochrony brzegów morskich został przyjęty ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. z 2016 r. poz. 678). Program ma na celu ochronę najbardziej zagrożonych odcinków brzegu morskiego (w Programie zostały wskazane odcinki, na których mogą być prowadzone działania). Okres realizacji Programu: lata 2004-2023. Całkowita wartość Programu: 911 000 tys. zł. Wykonawcami Programu są Dyrektorzy Urzędów Morskich.

W ustawie budżetowej na rok 2018 zabezpieczono na realizację Programu wydatki w łącznej kwocie
34 500 tys. zł, z przeznaczeniem dla jednostek realizujących jego zadania, tj. Urzędów Morskich
w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Planowane nakłady z budżetu państwa na realizację zadań przewidzianych Programem nie mogą być, w poszczególnych latach, mniejsze niż 34 000 tys. zł. Planowane do realizacji w 2018 r. działania w ramach Programu obejmowały: sztuczne zasilanie plaż, budowę, remont i utrzymanie trwałych umocnień brzegu oraz monitoring. Powyższe wydatki zostały zrealizowane w kwocie 34 357 tys. zł, co stanowiło 99,6 % kwoty zaplanowanych w 2018 r. środków budżetowych. Środki w wysokości 143 tys. zł nie zostały wydatkowane.

Urząd Morski w Gdyni zaplanował na realizację zadań 16 985,5 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 16 853,9 tys. zł.

Urząd Morski w Słupsku zaplanował na realizację zadań 13 510,3 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 13 509,4 tys. zł.

Urząd Morski w Szczecinie zaplanował na realizację zadań 4 004,2 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 3 993,7 tys. zł.

W 2018 r. zaplanowano realizację zadań w ramach Programu na 6,1 km linii brzegowej. Na koniec
2018 r. wykonano zabezpieczenia brzegu morskiego przed zjawiskiem erozji i powodzi od strony morza na łącznej długości 10,15 km. W wybranych lokalizacjach zapewniono minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz położenie brzegu morskiego po odwodnej stronie granicznej linii ochrony brzegu morskiego.

Od rozpoczęcia realizacji Programu do dnia 31 grudnia 2018 r. zrealizowano zadania na łączną kwotę 505 717 tys. zł, co daje wykonanie wydatków na poziomie 55,51 %.

* **„Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”.**

W roku 2018 kontynuowane były prace nad projektem „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”. Projekt programu, przygotowany został w celu realizacji „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”,
tj. najważniejszego strategicznego dokumentu w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej, w której wskazany został jako jeden z tzw. projektów strategicznych, a także wspierania rozwoju polskich portów morskich. Program będzie dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym także cele zawarte w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”  w zakresie portów morskich.

Program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierunkując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania. Realizacja programu przyczyni się do pełnego wykorzystania potencjału polskich portów.

## Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki wodnej.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przywraca należną rolę gospodarczą najważniejszym polskim rzekom. Zgodnie z art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej został zobowiązany do  opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju. Transport wodny śródlądowy, w odróżnieniu od transportu kolejowego i drogowego nie posiada dotychczas dokumentu planistycznego, który na równi z innymi gałęziami transportu byłby uwzględniany przy opracowywaniu programów i strategii rozwoju.

W związku z tym Ministerstwo podjęło współpracę z podmiotami, które wspierają resort w przygotowaniu dokumentów stanowiących podstawę opracowania programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych
w Polsce. Ministerstwo wraz z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pracuje nad przygotowaniem Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dokument obejmie również drogi wodne funkcjonalnie powiązane, tj. polski odcinek brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba i Kanał Śląski. Z kolei w zakresie opracowania Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły podjęto współpracę z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.

* **Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.**

W dniu 5 kwietnia 2018 r. odbyły się drugie samorządowe konsultacje projektu programu rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, podczas których Zarząd Morskich Portów Szczecin Świnoujście S.A. przedstawił wyniki modelowania odcinka granicznego Odry. Wskazane zostały proponowane lokalizacje nowych piętrzeń niezbędnych dla uzyskania międzynarodowej klasy żeglowności. Konferencja stanowiła kontynuację konsultacji rozpoczętych 6 listopada 2017 r. dla odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej od Kędzierzyna-Koźla do ujścia Nysy Łużyckiej.

Prace Biura ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej były i są wspierane przez działania konsultacyjne prowadzone w regionie przez Pełnomocnika Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej do spraw współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, który w 2018 r. odbył spotkania niemal w 60 gminach nadodrzańskich.

Działania konsultacyjne prowadzone są nie tylko w regionach. O postępach prac nad przygotowaniem programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce informowani są członkowie Komitetu Sterującego do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych, który został powołany 5 sierpnia 2016 r. Zarządzeniem nr 17 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Członkowie Komitetu za pośrednictwem swoich przedstawicieli działających w grupach roboczych do spraw rozwoju lokalnego i regionalnego oraz spraw społecznych, do spraw gospodarki oraz do spraw hydrotechniki
i środowiska są również proszeni o wyrażanie opinii w kwestiach horyzontalnych.

Należy podkreślić, że prace Biura ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej nie odnoszą się tylko do samych budowli hydrotechnicznych, ale są ukierunkowane również na planowanie infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną w taki sposób, aby budowle te ze sobą nie kolidowały. Stąd też w lipcu 2018 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przedstawił nowo określone docelowe poziomy wysokiej wody żeglownej (tzw. WWŻ), tj. stan wody, powyżej którego nie może odbywać się żegluga.
Ma to istotne znaczenie dla ustawowego obowiązku opiniowania przez administrację wodną oraz prawidłowego projektowania przez wykonawców infrastruktury krzyżującej się ze szlakiem żeglugowym.

W tym samym miesiącu 2018 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przystąpił do realizacji projektu badawczego w zakresie poprawy żeglowności rzeki Odry. W jego ramach do lipca 2019 r. przez Politechnikę Wrocławską są przygotowane dwa opracowania techniczne: „Koncepcja badawczo-techniczna modernizacji skanalizowanego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy żeglowności Va” oraz „Badawcze wytyczne dla projektowania stopni wodnych na Odrze swobodnie płynącej, planowanych w celu uzyskania drogi wodnej o klasie żeglowności Va”.

Ponadto w 2018 r. Ministerstwo współpracowało z Republiką Czeską i Republiką Słowacką w ramach Polsko-Czesko-Słowackiej Grupy Roboczej ds. połączenia Dunaj-Odra-Łaba. Wyniki opracowanego w 2018 r. na zlecenie Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej „Studium wykonalności dla korytarza wodnego Dunaj-Odra-Łaba” będą wykorzystane przy przygotowywaniu przez resort Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.

W grudniu 2018 r. Ministerstwo odebrało ekspertyzę pn. „Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”. Dokument uzupełnienia informacje o transporcie śródlądowym, jego powiązaniach i możliwym wpływie na inne sektory gospodarki i gałęzie transportu, a także wstępnie określa konkurencyjność rynkową poszczególnych odcinków żeglugi, potencjał rozwojowy rynku przewoźników oraz umożliwia formułowanie scenariuszy rozwoju zarówno dróg wodnych jak i całego segmentu wodnego transportu śródlądowego. Dokument stanowi istotny element analizy kosztów i korzyści stanowiącej podstawową ekspertyzę ekonomiczną przyszłych programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Zgodnie z wnioskiem Ministerstwa złożonym w ramach naboru do Programu Wsparcia Reform Strukturalnych, Komisja Europejska w 2018 r. podpisała umowę z wykonawcą (firma EY) na opracowanie analizy kosztów i korzyści dla Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz strategii komunikacji dla śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Analiza kosztów i korzyści (AKK) jest kluczową analizą ekonomiczną dla Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, która pozwoli przedstawić informacje o szczegółowych nakładach inwestycyjnych i potencjalnych przychodach związanych z ich realizacją. Zakończenie prac nad AKK planowane jest w październiku 2019 r. Strategia komunikacji została odebrana pod koniec 2018 r., a resort pracuje nad przygotowaniem działań mających na celu podniesienie świadomości społecznej w zakresie korzyści związanych z rozwojem transportu wodnego śródlądowego w Polsce.

W okresie sprawozdawczym Ministerstwo przedstawiło harmonogram prac nad dokumentem
pn. „Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej” i przeprowadziło konsultacje publiczne harmonogramu, które zakończyły się 9 grudnia 2018 r.

W pierwszym półroczu 2019 r. po opracowaniu zarysu programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Głównym Inspektorem Sanitarnym zostanie uzgodniony zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Kolejnym etapem będzie opracowywanie projektów Programu oraz prognozy oddziaływania na środowisko, po którym zostanie przeprowadzony proces konsultacji społecznych projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Zadanie to będzie obejmowało okres przygotowania konsultacji, ustawowe terminy zgłaszania uwag do dokumentów, ich rozpatrzenie oraz uwzględnienie w ostatecznej wersji dokumentów.

Zakończenie ostatnich analiz cząstkowych planowane jest w I kw. 2020 r. W okresie II kw. 2020 r. – IV kw. 2020 r. zakłada się przeprowadzenie procesu konsultacji społecznych projektu Programu wraz
z prognozą oddziaływania na środowisko. Natomiast zakończenie prac i przygotowanie ostatecznej wersji Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej wraz z prognozą oddziaływania na środowisko planuje się w I kw. 2021 r.

* **Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.**

W zakresie działań dotyczących drogi wodnej dolnej Wisły podkreślenia wymaga, iż w lipcu 2018 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisał umowę na „Wykonanie studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz
E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”, którego kompleksowe wyniki poznamy
w I kwartale 2020 r. Opracowanie będzie stanowiło podstawę do przygotowania Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Studium Wykonalności jest realizowane w trzech etapach:

* utworzenie listy wariantów rekomendowanych do analizy wielokryterialnej;
* przeprowadzenie analizy wielokryterialnej;
* wskazanie najkorzystniejszego wariantu realizacji przedsięwzięcia.

W grudniu 2018 r. przeprowadzono pierwsze spotkania informacyjno-konsultacyjne dotyczące realizacji studium wykonalności. Do udziału zostały zaproszone jednostki samorządu terytorialnego i przedstawiciele biznesu. Konsultacje odbyły się w Gdańsku (10-11 grudnia 2018 r.) oraz w Warszawie (13-14 grudnia 2018 r.). Ich głównym celem było zapoznanie interesariuszy z harmonogramem prac nad ww. dokumentem oraz zebranie opinii na temat jego zakresu. Podczas sesji dyskusyjnej uczestnicy poruszali przede wszystkim kwestie dotyczące problemów z zasobami wodnymi, występującymi suszami, koniecznością dalszych prac w zakresie zabezpieczenia przeciwpowodziowego, pogłębionej analizy środowiskowej, a także zagwarantowania stabilnych warunków nawigacyjnych.

W grudniu 2018 r. została uruchomiona dedykowana strona internetowa [www.programwisla.pl](http://www.programwisla.pl), na której można na bieżąco śledzić stan prac nad przygotowaniem Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

* **Działania w ramach realizacji Dyrektywy powodziowej.**

Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (tzw. dyrektywa powodziowa), nakłada na państwa członkowskie obowiązek rozpatrywania ryzyka powodziowego od strony morza. Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uczestniczą w grupie roboczej WGF „Flood” przy Komisji Europejskiej poświęconej implementacji i raportowaniu wykonywania powyższej dyrektywy.

W celu wykonania zobowiązań dyrektywy, Polska wykonała wstępną ocenę ryzyka powodziowego (WORP), mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego oraz plany zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP), które obejmują również zagadnienie powodzi od strony morza, co stanowiło realizację obowiązku poddania przedmiotowych dokumentów przeglądowi oraz ewentualnej aktualizacji.

Na podstawie art. 168 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r. poz. 2268
z późn. zm.) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przygotował projekt wstępnej oceny ryzyka powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych. Projekt ten stanowi integralny element wstępnej oceny ryzyka powodziowego, która została zatwierdzona przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej i opublikowana w dniu 21 grudnia 2018 r. na stronie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Projekty map zagrożenia powodziowego oraz map ryzyka powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, zgodnie z art. 171 ust. 2 ustawy Prawo wodne, przygotowują dyrektorzy urzędów morskich i przekazują Wodom Polskim nie później niż na 6 miesięcy przed terminem przygotowania map zagrożenia powodziowego oraz map ryzyka powodziowego. W 2018 r. kontynuowano prace nad projektami map zagrożenia powodziowego oraz map ryzyka powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych.

W 2018 r. rozpoczęto również prace nad przeglądem i aktualizacją planów zarządzania ryzykiem powodziowym od strony morza, w tym wód wewnętrznych, zgodnie z art. 173 ust. 2 ustawy Prawo wodne.

W 2018 r. MGMiŻŚ współpracowało z Ministerstwem Infrastruktury przy aktualizacji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. - krajowego dokumentu strategicznego obejmującego wszystkie sektory transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski, wodny śródlądowy oraz miejski
i intermodalny. Co ważne, w strategii transport wodny śródlądowy został uwzględniony jako integralna część krajowego systemu transportowego. W grudniu 2018 r. zakończył się proces konsultacji społecznych w sprawie projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. wraz z jego prognozą oddziaływania na środowisko.

Ponadto należy wskazać, że w dniu 6 czerwca 2018 r. Komisja Europejska opublikowała projekt nowego rozporządzenia CEF (Connecting Europe Facility). W Załączniku I do rozporządzenia, w korytarzu sieci bazowej TEN-T „Morze Północne-Bałtyk”, wpisane zostało połączenie wodne śródlądowe Świnoujście/Szczecin - Berlin. Odcinek Odry w okolicach Szczecina był wprawdzie elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, jednak nie został dotychczas włączony do żadnego z tzw. „korytarzy bazowych”.

* **Działania inwestycyjne.**

W 2018 r. trwała realizacja lub przygotowywano do realizacji 11 projektów transportowych, współfinansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń mulitmodalnych), których wdrażanie jest wspierane instytucjonalnie przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Zadania dotyczące odbudowy i modernizacji zabudowy regulacyjnej na swobodnie płynącym i granicznym odcinku Odry były realizowane lub przygotowywane do realizacji również w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły.

Jednym z projektów jest realizowany przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie projekt pn. „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry”. Umowa na wdrożenie przedsięwzięcia została podpisana w lipcu 2018 r. Jego celem jest wzrost bezpieczeństwa, zharmonizowane zarządzanie ruchem oraz utworzenie jednolitego systemu świadczenia usług informacji rzecznej, co powinno przyczynić się do zwiększenie konkurencyjności transportu wodnego śródlądowego.

Co istotne projekty niwelujące „wąskie gardła” na Odrzańskiej Drodze Wodnej były realizowane nie tylko przy wsparciu środków unijnych. MGMiŻŚ prowadziło intensywne działania w celu zapewnienia środków budżetowych na dokończenie trwającej ponad 20 lat budowy stopnia wodnego Malczyce, na którym
w czerwcu 2018 r. uruchomiono proces śluzowania. Funkcjonalne zakończenie budowy stopnia wodnego planowane jest w lipcu 2019 r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w 2018 r. rozpoczęło procedurę wyłonienia wykonawcy, którego zadaniem będzie opracowanie dokumentacji przetargowej na potrzeby wyłonienia wykonawcy dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Projekt budowlany i projekt wykonawczy na budowę stopnia wodnego Lubiąż na rzece Odrze w rejonie wsi Gliniany wraz z uzyskaniem decyzji na realizację inwestycji”. Zakres inwestycji obejmie budowę nowego stopnia wodnego o konstrukcji modułowej. Budowa ma na celu ochronę przeciwpowodziową terenów przyległych i miejscowość Lubiąż, powstrzymanie procesów erozyjnych w korycie rzeki Odry, poprawę stosunków wodnych
i gruntowo-wodnych oraz produkcję energii elektrycznej. Prace projektowe zgodnie z zakładanym harmonogramem powinny zakończyć się po 42 miesiącach, tj. w pierwszej połowie 2023 roku.

Równolegle inicjowano działania zmierzające do rozpoczęcia budowy na Wiśle stopnia wodnego Siarzewo. W 2018 r. powołano Komitet Sterujący w sprawie realizacji ww. inwestycji. Do zadań Komitetu należy m.in. koordynacja realizacji przedsięwzięcia oraz opracowanie i monitorowanie harmonogramu tego zadania. Komitet wspiera także prowadzenie uzgodnień międzyresortowych oraz międzyinstytucjonalnych. Rozpoczęto prace nad formułą finansowania stopnia wodnego Siarzewo obejmujące m.in. kwestie analizy wariantów realizacji przedsięwzięcia, także przy udziale partnerów prywatnych, w różnych konfiguracjach i formach własnościowych, zarówno na etapie budowy jak
i eksploatacji.

W 2018 r. zatwierdzone zostały plany pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T Bałtyk - Adriatyk oraz Morze Północne - Bałtyk, zawierające propozycje Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w zakresie rozwoju tych korytarzy. Plany prac zawierają charakterystykę odcinków transgranicznych i celów korytarzy sieci bazowej TEN-T, w oparciu o priorytety określone dla sieci TEN-T.

Ponadto w 2018 r. prowadzono prace związane z aktualizacją rozporządzenia PE i Rady (UE)
nr 1316/2013 ustanawiającego instrument finansowy „Łącząc Europę” (CEF). W ramach tej aktualizacji podjęte zostały prace nad aktualizacją przebiegów korytarzy sieci bazowej TEN-T przez Polskę. Strona polska przedstawiła Komisji Europejskiej szereg propozycji rozszerzenia korytarzy sieci bazowej
TEN-T w Polsce. W wyniku tych prac polskie postulaty zostały zaakceptowane przez KE. W projekcie zaktualizowanego rozporządzenia CEF do przebiegu korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne – Bałtyk dodany został m.in. odcinek: Świnoujście - Szczecin - Berlin. Ostateczny kształt nowego rozporządzenia CEF powinien zostać przyjęty w 2020 r.

W ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) realizowanych jest 6 projektów morskich, których beneficjentami są Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. na łączna kwotę ponad 160 mln euro.

W 2018 r. podpisana została Grant Agreement dla projektu nr 2017-PL-TM-0038-W „Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk”, którego beneficjentem jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. W ramach tego działania przewiduje się zagospodarowanie terenu zlokalizowanego wzdłuż Falochronu Półwyspowego, uzyskanego drogą refulacji. Na utworzonym terenie przewiduje się usytuowanie terminalu wyposażonego w dwa stanowiska umożliwiające obsługę statków do przewozu różnego rodzaju ładunków. Przewiduje się wykonanie nabrzeża o kilku stanowiskach postojowych. Planowane jest umieszczenie w tym miejscu stanowiska postojowego, uniwersalnego oraz przeładunkowego. Na zakres rzeczowy inwestycji składa się wykonanie nabrzeża o kilku stanowiskach, gdzie łączna długość nabrzeży będzie wynosić 1002,03 m.

Po realizacji inwestycji Port Gdańsk zyska nowe uniwersalne nabrzeże, dające dalsze możliwości rozwoju, co potwierdzają listy intencyjne partnerów prywatnych. Zwiększy się potencjał portu w zakresie przeładunków określonych grup ładunkowych. Również część nowego nabrzeża będzie mogła zostać wykorzystana jako tymczasowe miejsce schronienia dla statków w przypadku niesprzyjających warunków pogodowych oraz jako miejsce postojowe dla jednostek, które uległy awarii.

W ramach Działania 3.2 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zawartych zostało 13 umów o dofinansowanie dla projektów morskich na łączną kwotę dofinansowania ponad 5,1 mld zł.

* **Realizacja Porozumienia o utworzeniu Wspólnej Organizacji „Interoceanmetal”,
w celu prowadzenia prac w zakresie poszukiwania, rozpoznawania i przygotowania do przemysłowego zagospodarowania konkrecji żelazomanganowych.**

Na podstawie umowy międzyrządowej w dniu 27 kwietnia 1987 r. została ustanowiona Wspólna Organizacja „Interoceanmetal” (IOM), której głównym celem jest doprowadzenie do uruchomienia działań umożliwiających wydobycie konkrecji polimetalicznych z dna Oceanu Spokojnego zgodnie
z przepisami Konwencji Prawa Morza ONZ. Obecnie w skład konsorcjum wchodzą: Rzeczpospolita Polska, Republika Bułgarii, Republika Kuby, Republika Czeska, Federacja Rosyjska i Republika Słowacka. W dniu 29 marca 2001 r. pomiędzy Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego (International Seabed Authority, ISA) a IOM został podpisany kontrakt, dzięki któremu IOM prowadzi badania w obszarze badawczym o powierzchni 75,000 km (bloki B1 i B2) zlokalizowanym w strefie Clarion-Clipperton na Oceanie Spokojnym.

Działania IOM mają na celu realizację podpisanego 29 marca 2016 r. 5-letniego planu eksploracji (przedłużenie 15-letniego kontraktu). Obejmują one badania geologiczne dna morskiego, rozwój podwodnego górnictwa wraz z opracowywaniem technologii, badania środowiskowe i inne odpowiednie działania niezbędne do rozpoczęcia eksploatacji.

W 2018 r. w ramach prac eksploracyjnych IOM przeprowadziła rejs badawczy w celu wykonania precyzyjnych pomiarów batymetrycznych sondą wielowiązkową wybranych części obszaru będącego przedmiotem udzielonej licencji badawczej na złożu konkrecji polimetalicznych w strefie Clarion -Clipperton Wschodniego Pacyfiku. Łączna długość profili wyniosła 2400 km. We współpracy
z hydrografami z Akademii Morskiej w Szczecinie wykonano modele trójwymiarowe dna morskiego badanych obszarów. Dane te posłużą do dalszego planowania operacji eksploracyjnych oraz wydobywczych.

W ramach badań środowiskowych przeprowadzono badania horyzontalne rozkładu meiofauny
w osadach, określano liczebność oraz charakterystyki taksonomiczne. Analizy przeprowadzono przy udziale specjalistów z Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Szczecińskiego. W ramach badań przeróbki metalurgicznej prowadzono wspólnie z kanadyjską firmą CVMR test przeróbki konkrecji polimetalicznych metodą metalurgii par, która posiada potencjał uzyskiwania proszków metali o bardzo wysokiej czystości, przy jednocześnie nieznacznym wpływie na środowisko. Przy współpracy
z Chemiczno-Technologicznym Instytutem z Pragi analizowano możliwość wykorzystania konkrecji jako element procesu adsorpcji metali kolorowych z roztworów o dużej kwasowości. Ponadto Wspólna Organizacji „Interoceanmetal” współorganizowała wraz z Ministerstwem Środowiska warsztaty
z udziałem Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiej:

* w Szczecinie - na temat metodyki wyznaczania obszarów chronionych podczas operacji górnictwa morskiego w obszarze poza strefą jurysdykcji państw narodowych;
* w Warszawie - na temat technologii metalurgicznych oraz metod oceny opłacalności ekonomicznej górnictwa morskiego. W 2018 r. opracowywano również metodykę oceny masowej konkrecjonośności (gęstości pokrycia) w oparciu o dane fotograficzne dna i ich cyfrową obróbkę.

Ponadto w ramach członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (MODM ONZ) w dniu 12 lutego 2018 r. podpisana została umowa pomiędzy Ministrem Środowiska a Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego w sprawie eksploracji masywnych siarczków polimetalicznych. W dniach 5 - 9 marca 2018 r. odbyła się pierwsza część 24 Sesji MODM ONZ, a posiedzenie Komisji Prawno-Technicznej odbyło się w dniach 12 - 23 marca 2018 r. Druga część 24 Sesji MODM ONZ odbyła się w dniach 2 - 27 lipca 2018 r., natomiast posiedzenie Komisji Prawno-Technicznej odbyło się w dniach 2 - 13 lipca 2018 r., Rady w dniach 16 - 20 lipca 2018 r. oraz Zgromadzenia w dniach 23 - 27 lipca 2018 r.

* **Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.**

W 2018 r. prowadzone były negocjacje w celu zawarcia nowych umów w sprawie unikania podwójnego opodatkowania (UPO) z Francją oraz Cyprem. Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania zawierają przepisy rozdzielające między umawiające się państwa m.in. prawo do opodatkowania zysków osiąganych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich oraz do opodatkowania marynarzy wykonujących pracę na pokładzie statku morskiego eksploatowanego
w transporcie międzynarodowym.

- UPO PL - FRANCJA – negocjacje tej umowy trwają w dalszym ciągu. Na tym etapie negocjacji można już przewidywać kształt przepisów obowiązujących w zakresie transportu międzynarodowego oraz dochodów marynarzy. Projekt przewiduje przyjęcie rozwiązań w zakresie transportu międzynarodowego w kształcie wynikającym ze zmienionych przepisów Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku dotyczących transportu międzynarodowego, na której wzorowane są umowy
w sprawie unikania podwójnego opodatkowania zawierane przez Polskę.

Konwencja Modelowa w kształcie nadanym w 2017 r. definiuje transport międzynarodowy jako wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, poza przypadkami, gdy statek jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi w umawiającym się państwie i gdy przedsiębiorstwo, które eksploatuje statek morski lub powietrzny, nie jest przedsiębiorstwem tego państwa.

W zakresie opodatkowania zysków pochodzących z eksploatowania przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa statków morskich lub powietrznych w transporcie międzynarodowym, opodatkowanie tychże zysków może nastąpić wyłącznie w tym umawiającym się państwie, w którym działa takie przedsiębiorstwo. Planuje się stosowanie powyższej zasady także w odniesieniu do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie poolowej, we wspólnym przedsięwzięciu lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym.

Zgodnie z Modelową Konwencją, wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym w charakterze regularnego członka załogi takiego statku, może być opodatkowane tylko w tym umawiającym się państwie, w którym posiada miejsce zamieszkania osoba wykonująca przedmiotową pracę, chyba że praca jest wykonywana na pokładzie statku morskiego lub powietrznego eksploatowanego wyłącznie w drugim umawiającym się państwie.

- UPO PL - CYPR – analogicznie jak w przypadku Francji, negocjacje nowej umowy trwają. Ze względu na to, że proces negocjacyjny jest dużo mniej zaawansowany, niż w przypadku UPO - PL-Francja, kształt przepisów obowiązujących w zakresie transportu międzynarodowego oraz dochodów marynarzy jest w tym momencie trudny do przewidzenia i określenia. Projekt strony polskiej przewiduje przyjęcie rozwiązań w zakresie transportu międzynarodowego w kształcie wynikającym ze zmienionych przepisów Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku, czyli w zakresie opodatkowania zysków pochodzących z eksploatowania przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa statków morskich lub powietrznych w transporcie międzynarodowym. Opodatkowanie tychże zysków będzie mogło nastąpić wyłącznie w tym umawiającym się państwie, w którym działa takie przedsiębiorstwo. Planuje się stosowanie powyższej zasady także w odniesieniu do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie poolowej, we wspólnym przedsięwzięciu lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym. W odniesieniu do wynagrodzeń uzyskanych w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym w charakterze regularnego członka załogi takiego statku, takie wynagrodzenia będą mogły być opodatkowane tylko w tym umawiającym się państwie,
w którym posiada miejsce zamieszkania osoba wykonująca pracę, chyba że praca jest wykonywana na pokładzie statku morskiego lub powietrznego eksploatowanego wyłącznie w drugim umawiającym się państwie.

## Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE i w układzie regionalnym.

Przedstawiciele Polski aktywnie uczestniczyli w pracach grup roboczych Komisji Europejskiej i Rady, organizacji międzynarodowych systemu Narodów Zjednoczonych oraz organizacji regionalnych, których zakres działalności dotyczy spraw morskich.

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

Grupa stanowi najważniejsze forum dyskusyjne na poziomie eksperckim umożliwiające wymianę bieżących informacji dotyczących prowadzenia zintegrowanej polityki morskiej na szczeblu UE
oraz w państwach członkowskich UE. W 2018 r. Grupa dyskutowała na temat dokumentów przygotowanych przez Komisję Europejską dotyczących głównych działań oraz zarządzania fazą przejściową CISE. Zgodnie z dokumentem koncepcyjnym przedstawiającym zakres i cele okresu przejściowego w dokumentach szczegółowo opisano kwestie techniczne, ramy operacyjne
i administracyjne, które należy wprowadzić w celu ułatwienia przejścia do fazy operacyjnej CISE
po 2020 r. Dyskutowano także o działaniach, jakie państwa członkowskie powinny podjąć na szczeblu krajowym w celu zapewnienia spójnego zarządzania fazą przejściową. Podkreślano nadrzędne znaczenie CISE dla zapewnienia właściwego nadzoru i wymiany informacji w obszarach morskich UE oraz jego znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego w powiązaniu ze zrewidowanym Planem Działań Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu. Tematem spotkań były także postępy w rozwoju morskiej energii odnawialnej w kontekście morskiego planowania przestrzennego oraz projekt raportu Komisji Europejskiej poświęconego niebieskiej gospodarce. Ponadto tematem prac Grupy był harmonogram prac KE nad projektem Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego na lata 2021-2027, a także kwestie związane z wdrażaniem strategii basenowych dotyczących Atlantyku i Morza Czarnego.

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

W 2018 r. Grupa dyskutowała m.in. na temat przygotowanego przez Komisję Europejską wstępnego projektu Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMiR) na kolejną perspektywę finansową. KE przedstawiła podstawowe założenia EFMiR na lata 2021- 2027 w kontekście finansowania zintegrowanej polityki morskiej oraz poinformowała o propozycji zmniejszenia ilości osi priorytetowych
z 6 do 4 w przyszłej perspektywie. KE poinformowała również, że trzy z czterech priorytetów przyszłego EFMiR będą zawierać elementy zintegrowanej polityki morskiej.

Tematem prac grupy był również projekt deklaracji strategicznego partnerstwa oceanicznego UE-Kanada. Partnerstwo z Kanadą jest efektem kilkuletnich dwustronnych rozmów między KE a Kanadą
i ma na celu wzmocnienie współpracy w kluczowych obszarach zarządzania oceanami, takich jak realizacja celów zrównoważonego rozwoju w zakresie oceanów, promowanie ochrony środowiska morskiego i zrównoważonego „niebieskiego wzrostu”, badania morskie, międzynarodowe zarządzanie rybołówstwem, godne warunki pracy, zwalczanie połowów NNN i bezpieczeństwo morskie. Podczas spotkań Grupy KE przedstawiła informacje dotyczące przebiegu spotkań bilateralnych ze stroną kanadyjską.

Przedmiotem dyskusji Grupy był także projekt deklaracji w sprawie partnerstwa oceanicznego między UE a Chinami. Od grudnia 2017 r. do maja 2018 r. trwały dyskusje między przedstawicielami Komisji Europejskiej i Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie opracowania niewiążącego instrumentu, który określałby zobowiązania polityczne obu stron w odniesieniu do kwestii oceanicznych. Wynikiem tych dyskusji jest Deklaracja w sprawie ustanowienia błękitnego partnerstwa na rzecz oceanów: w kierunku lepszego zarządzania zasobami oceanicznymi, zrównoważonego rybołówstwa i prosperującej gospodarki morskiej między Unią Europejską a Chińską Republiką Ludową. Deklaracja zawiera m.in.: promowanie wzmocnionej współpracy w celu zapewnienia skutecznego zarządzania w zakresie ochrony i zrównoważonego wykorzystania oceanów, mórz i zasobów morskich oraz ekosystemów. Obie strony podzieliły potrzebę wzmocnienia współpracy technicznej poprzez wymianę informacji i poglądów na temat ustawodawstwa, doświadczeń i najlepszych praktyk w zakresie polityki krajowej, a także uzgodnione działania i wspólne inicjatywy, w tym na poziomie globalnym, krajowym, regionalnym
i lokalnym, w celu poprawy globalnego zarządzania oceanem, postępu ekologicznego i badań naukowych, w tym w obszarze rybołówstwa. Partnerstwo ma na celu zwiększenie spójności
i skuteczności działań obu stron w obszarach nim objętych.

Ważnym punktem kilku posiedzeń Grupy były uzgodnienia dotyczące listy zobowiązań UE na konferencję wysokiego szczebla „Our Ocean”, organizowaną przez UE w październiku 2018 r.
w Indonezji. Głównym celem konferencji oceanicznej organizowanej z inicjatywy Komisji Europejskiej jest wzmocnienie współpracy i partnerstwa między różnymi zainteresowanymi stronami z branży morskiej, co przekłada się na konkretne i możliwe do podjęcia zobowiązania. Podczas konferencji omawiane są rozwiązania, które mają na celu redukcję barier między sektorami oraz kwestie finansowania kompleksowego działań w odniesieniu do mórz i oceanów. Tematyka konferencji koncentruje się przede wszystkim na wpływie zmian klimatu na oceany, zanieczyszczeniu mórz
i ochronie wrażliwych ekosystemów morskich, zrównoważonym rybołówstwie, morskich obszarach chronionych, a także „niebieskiej” gospodarce oraz bezpieczeństwie morskim.

Tematem spotkań była także polityczna inicjatywa KE w zakresie energii odnawialnej, której celem pośrednim jest zwiększenie zatrudnienia w sektorze energii odnawialnej. KE poinformowała, że
w czerwcu 2018 r. Komisja, Parlament i Rada osiągnęły porozumienie polityczne, obejmujące wiążący cel w zakresie energii odnawialnej dla UE na 2030 r. na poziomie 32%.

Przedmiotem rozmów były również przygotowania do obchodów Europejskiego Dnia Morza 2018, które odbyły się w dniach 31 maja - 1 czerwca w Burgas (Bułgaria). W ramach obchodów zorganizowanych zostało 18 różnych warsztatów tematycznych (akwakultura i niebieska biogospodarka, odpady morskie, digitalizacja zbiorów danych morskich, badania morskie, innowacje, porty, bezpieczeństwo na morzu, planowanie przestrzenne, energia pozyskiwana z mórz i oceanów itd.), a także trzy sesje organizowane przez Dyrekcję Generalną ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa (DG MARE) na temat instrumentów pomiaru niebieskiej gospodarki UE, przekształcenia odpadów morskich w zrównoważony biznes,
a także finansowania strategicznej współpracy na rzecz niebieskiego wzrostu. Dyskusja plenarna wysokiego szczebla z przywódcami UE, przedstawicielami rządów państw członkowskich UE, organizacji międzynarodowych i organizacji pozarządowych koncentrowała się wokół tematu, w jaki sposób wygenerować trwały niebieski wzrost, pobudzić inwestycje i zwiększyć współpracę w celu ożywienia gospodarczego w regionie Morza Czarnego.

Grupa dyskutowała również nad projektem dyrektywy w sprawie ograniczenia wpływu niektórych produktów z tworzyw sztucznych na środowisko. W maju 2018 r. KE przedłożyła wniosek legislacyjny będący częścią pakietu ws. gospodarki o obiegu zamkniętym mający na celu rozwiązanie kwestii odpadów morskich z tworzyw sztucznych. Wniosek skupiał się na 10 przedmiotach z tworzyw sztucznych najczęściej znajdowanych na plażach, a także na narzędziach połowowych. Według szacunków Komisji Europejskiej, proponowana dyrektywa zmniejszyłaby do 2030 r. odpady morskie na plażach w UE o około jedną czwartą. Celem KE było także wzmocnienie europejskiego rynku recyklingu.

* **Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu.**

W pierwszym półroczu 2018 r. prezydencja bułgarska, która kwestie bezpieczeństwa i migracji wpisała na listę swoich priorytetów, zintensyfikowała prace Grupy koncentrując jej wysiłki głównie na kwestiach związanych z rewizją Planu Działania do Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (EUMSS). Plan działania dotyczy zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych aspektów bezpieczeństwa morskiego UE.

KE podczas posiedzeń przedstawiła podstawowe założenia rewizji Planu Działania do Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu oraz przypomniała, że potrzeba rewizji była wnioskiem z raportu
z implementacji Planu Działania za rok 2016. Celem aktualizacji planu działań było ukierunkowanie dalszych prac związanych z wdrażaniem EUMSS, bez zmiany struktury i przy zachowaniu zwięzłego charakteru obowiązującego planu działań. KE podkreślała, że zarówno podstawowe zasady, jak
i główne obszary zainteresowania pozostały niezmienione.

Grupa dokonała przeglądu dotychczasowych działań oraz dyskutowała nad ich ewentualną konsolidacją, nie zaś tworzeniem propozycji nowych działań, zgodnie z intencją Komisji Europejskiej. Państwa członkowskie poparły ideę skondensowania Planu Działania poprzez połączenie wielu działań. Podkreślano również, że ze względu na charakter obecnych zagrożeń najważniejszy jest obszar wymiany informacji, dlatego też bardzo istotna jest współpraca między agencjami (EMSA, EFCA, Frontex), a także zapewnienie zgodności zapisów Planu Działania z międzynarodowymi zobowiązaniami państw członkowskich i UE.

Podczas spotkań przedstawiano również propozycje państw członkowskich w zakresie „volunteer maritime champions initiative”. Jest to inicjatywa mająca na celu wspieranie wdrażania Planu Działań EUMSS, polegająca na zbadaniu możliwości pełnego wykorzystania wiedzy eksperckiej i potencjału państw członkowskich oraz wzmocnienia współpracy między instytucjami i państwami w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Przedmiotem prac grupy był również projekt Konkluzji Rady w sprawie rewizji Planu działania do Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu.

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

Przedstawiciele Polski brali aktywny udział w posiedzeniach Grupy roboczej  ds.  żeglugi,  w ramach której prowadzono prace nad projektem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i  Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylającej dyrektywę 2000/59/WE i zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE oraz dyrektywę 2010/65/UE (COM(2018)33. Projekt dokumentu był procedowany podczas prezydencji bułgarskiej w Radzie w okresie od 17 stycznia do 24 maja 2018 r.

Celem zmiany obowiązującej od 2000 r. dyrektywy w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i pozostałości ładunku (dyrektywy 2000/59/WE) było dalsze ograniczenie ilości odpadów
w środowisku morskim (tzw. „marine litter”), trafiających i zanieczyszczających wody morskie oraz poprawa skuteczności dotychczasowych wymogów unijnych w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza odpadami ze statków, w tym również statków rybackich i jachtów rekreacyjnych. Propozycja KE miała również na celu ujednolicenie systemu gospodarowania odpadami na statkach i w portach zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami ustanowioną dyrektywą ramową o odpadach (2008/98/WE) przez segregację odpadów na statkach oraz w portach.

W dniu 30 maja 2018 r. Komitet Stałych Przedstawicieli Rządów Państw Członkowskich przy UE (COREPER I) rekomendował Radzie przyjęcie podejścia ogólnego do projektu podczas posiedzenia Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniu 7 czerwca 2018 r. W drugiej połowie 2018 r., podczas prezydencji austriackiej Polska uczestniczyła w negocjacjach trójstronnych w sprawie przedmiotowego projektu, prowadzonych między Komisją Europejską, Radą UE i Parlamentem Europejskim.

W ramach Grupy ds. żeglugi prowadzone były także prace nad projektem rozporządzenia w sprawie pojedynczych punktów kontaktowych (single window). Podczas posiedzeń Polska prezentowała stanowisko wyrażające poparcie dla harmonizacji i uproszczenia formalności sprawozdawczych za pośrednictwem aktualnie funkcjonujących na poziomie Unii Europejskiej pojedynczych punktów kontaktowych.

Po wdrożeniu w państwach członkowskich UE niezharmonizowanych systemów teleinformatycznych
w postaci pojedynczych punktów kontaktowych (single window) w ramach technicznej implementacji dotychczas obowiązującej  dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010), przewoźnicy morscy na poziomie UE wielokrotnie wyrażali obawy w odniesieniu do wymogów prawnych i technicznych w zakresie formalności sprawozdawczych przekazywanych za każdym razem, gdy statek wchodzi do lub wychodzi z portu państwa członkowskiego UE. Brak harmonizacji wymogów i interfejsów dostępowych w zakresie formalności sprawozdawczych
w poszczególnych państwach członkowskich UE powoduje, że przewoźnicy są narażeni na zwiększone obciążenia administracyjne.

Celem projektu jest zredukowanie obciążeń administracyjnych dla transportu morskiego przez zapewnienie uproszczonych i w pełni zharmonizowanych na poziomie UE procedur i środowiska cyfrowego dla raportowania formalności sprawozdawczych ze statków wchodzących i wychodzących
z portów państw członkowskich UE. Projekt rozporządzenia, ustanawiając środowisko europejskiego morskiego pojedynczego punktu kontaktowego (European Maritime Single Window - EMSW), wprowadza zharmonizowany system sprawozdawczy dla statków. W środowisku EMSW połączono wszystkie kwestie związane ze sprawozdawczością w zakresie wejścia statku do i wyjścia z portu, przez co znacząco zostaną zmniejszone obciążenia administracyjne dla armatorów, natomiast procedury związane z przekazywaniem formalności sprawozdawczych zostaną w pełni zharmonizowane na poziomie UE. Ponadto, zbierając wszystkie dane związane z formalnościami sprawozdawczymi statków, EMSW umożliwi efektywniejsze udostępnianie i ponowne wykorzystywanie danych, również na potrzeby innych instytucji (np. Główny Urząd Statystyczny).

Rozporządzenie przewiduje zharmonizowanie dla krajowych pojedynczych punktów kontaktowych  elementów systemu najbliższych użytkownikowi, które opierałyby się na wspólnym module IT opracowanym na szczeblu unijnym i podłączonym do każdego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego. Takie rozwiązanie zapewni zharmonizowany system sprawozdawczy, jednocześnie zachowując zgodność z istniejącymi krajowymi pojedynczymi punktami kontaktowymi, wykorzystując jednocześnie poczynione przez państwa członkowskie UE inwestycje. Obciążenie spoczywające na państwach członkowskich zostanie zminimalizowane poprzez zapewnienie wszystkim państwom członkowskim UE tego samego pakietu oprogramowania, opracowanego na szczeblu unijnym.  Projekt rozporządzenia należy traktować jako jedną z ważnych inicjatyw podjętych na forum UE i dążyć do jego pełnej realizacji na szczeblu krajowym, co nie tylko zmniejszy obciążenia administracyjne nałożone na armatorów, ale również usprawni obieg informacji między odpowiednimi służbami.

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

Przedstawiciele Polski regularnie uczestniczą w pracach Grupy roboczej ds. prawa morza (COMAR), która w 2018 r. odbyła 9 spotkań. Podczas spotkań Grupy omawiane są różnorodne zagadnienia dotyczące problematyki międzynarodowego prawa morza, w szczególności wypracowywane jest stanowisko państw UE, które następnie prezentowane jest na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ.
W 2018 r. główna część prac COMAR związana była z przygotowaniem stanowiska państw członkowskich UE oraz samej UE w związku z rozpoczętymi negocjacjami Porozumienia implementacyjnego do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS)
w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw.

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

Polska, tradycyjnie priorytetowo traktując zaangażowanie w politykę bałtycką, w 2018 r. aktywnie uczestniczyła w pracach Rady Państw Morza Bałtyckiego (RPMB). W pierwszej połowie roku swoją pracę zakończyła Grupa Mędrców ds. przyszłości Rady (CBSS Vision Group), w której istotną rolę odgrywał polski przedstawiciel delegowany przez MSZ. Grupa opracowała raport „Vision for the Baltic Sea Region beyond 2020” zawierający rekomendacje działań określających zasady współpracy
w regionie Morza Bałtyckiego po 2020 r. i dalszej roli RPMB w tej współpracy.

W dniu 18 czerwca 2018 r. Minister Spraw Zagranicznych wziął udział w kończącym prezydencję szwedzką spotkaniu ministrów spraw zagranicznych Rady, które odbyło się w Sztokholmie.
Na zakończenie spotkania przyjęta została Deklaracja doceniająca istotną rolę Rady we wzmacnianiu zaufania w regionie Morza Bałtyckiego. Deklaracja podkreślała jednocześnie, że Rada Państw Morza Bałtyckiego powinna pozostać ważnym regionalnym i międzyrządowym forum dialogu politycznego
i praktycznej współpracy. W Deklaracji zachęca się również przyszłe prezydencje w Radzie do osiągnięcia politycznego porozumienia w kwestii mapy drogowej reformy funkcjonowania Rady i działań umożliwiających realny postęp na drodze reform organizacji przed 2020 rokiem.

W drugiej połowie 2018 r. Polska aktywnie wsparła starania Danii przygotowującej się do przyjęcia prezydencji w RPMB od Łotwy w drugiej połowie 2019 r. w jej wysiłkach na rzecz ambitnej reformy Rady, tj. zwiększenia skuteczności jej działania, elastyczności i widoczności tak, by organizacja lepiej przygotowana była do reagowania na bieżące wyzwania stojące przed regionem Morza Bałtyckiego. Uzgodnieniu stanowisk poświęcone były m.in. polsko - duńskie konsultacje na tematy bałtyckie, które miały miejsce w dniu 13 listopada 2018 r. w Warszawie.

Zaangażowanie w prace RPMB może mieć bezpośrednie przełożenie na polską politykę morską poprzez pełne wykorzystanie szans, jakie daje możliwość aktywnego udziału w pracach Grupy Eksperckiej Rady ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej (poprzednio Grupa Ekspercka ds. Polityki Morskiej).

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

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

W 2018 r. odbyło się jedno posiedzenie Międzyrządowej Konferencji odpowiedzialnej na forum ONZ za wypracowanie tekstu Porozumienia implementacyjnego Konwencji o prawie morza z 1982 r. w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw. Zaplanowane są jeszcze trzy posiedzenia Konferencji: dwa w roku 2019 oraz jedno w roku 2020.

Do innych spotkań na forum ONZ mających znaczenie dla reżimu prawnego mórz i oceanów zaliczyć należy 28. spotkanie Państw-Stron Konwencji NZ o prawie morza, które odbyło się w dniach 11-12 czerwca 2018 r. W dniach 18-22 czerwca 2018 r. odbyło się też 19. spotkanie Nieformalnego Procesu Konsultacyjnego ds. oceanów i prawa morza, które poświęcone było podwodnym hałasom antropogenicznym.

## Ważniejsze wydarzenia 2018 roku związane z tematyką morską.

* **Rejs Niepodległości**

W dniu 20 maja 2018 r. w Gdyni rozpoczął się Rejs Niepodległości, czyli wyprawa żaglowca „Dar Młodzieży” dookoła świata w celu uczczenia stulecia odzyskania przez Polskę niepodległości oraz promocji Polski i jej historii. Trasa Rejsu Niepodległości obejmowała następujące porty: Gdynia, Tallinn, Kopenhaga, Stavanger, Szczecin, Bremerhaven, Bordeaux, Teneryfa, Dakar, Kapsztad, Mauritius, Dżakarta, Singapur, Hongkong, Osaka, San Francisco, Los Angeles, Acapulco, Panama, Cartagena, Miami, Nassau i Londyn. W dniu 28 marca 2019 r. „Dar Młodzieży” zawinął do swojego macierzystego portu w Gdyni i tym samym zakończył dziesięciomiesięczny rejs.

W całym „Rejsie Niepodległości” na pokładzie „Daru Młodzieży” uczestniczyło łącznie 910 osób w wieku 18 - 26 lat. Na każdym etapie podróży na statku zaokrętowanych było od 130 do 175 członków załogi, w tym laureaci ogólnopolskiego konkursu organizowanego przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej, praktykanci Uniwersytetu Morskiego w Gdyni oraz stała załoga.

W każdym z odwiedzanych portów uczestnicy rejsu mieli możliwość zaprezentowania polskiej kultury, a wydarzenia towarzyszące sprzyjały ożywieniu kontaktów gospodarczych oraz zorganizowania rozmów o charakterze dyplomatycznym, czy biznesowym. Fregata udostępniana była do zwiedzania społeczności lokalnej, promując przy tym Polskę i jej morskie tradycje. Na pokładzie organizowano też spotkania z miejscową Polonią i z lokalnymi władzami oraz prezentowano liczne wystawy promujące polską historię i kulturę. Z kolei polska młodzież miała okazje zapoznać się z lokalną kulturą i historią odwiedzanych krajów.

Wizyty polskiego żaglowca były okazją do spotkań politycznych na najwyższym szczeblu. Przedstawiciele kierownictwa Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej spotkali się m.in. z Ministrem Gospodarki i Infrastruktury Estonii Panią Kadri Simson, z Ministrem Gospodarki Morskiej
i Rybołówstwa Republiki Senegalu Panem Oumar Gueye, z Wiceministrem Transportu RPA Panią Lydią Sindiswe Chikunga, która wraz z Ministrem Gróbarczykiem podpisała list intencyjny o współpracy obydwu resortów, z Ministrem ds. Morskich i Rybołówstwa Indonezji Panią Susi Pudjiastuti, z Ministrem Koordynującym ds. Morskich Indonezji Panem Luhut Binsar Pandjaitanem, z Ministrem Transportu Singapuru Panem Khaw Boon Wanem, z Ministrem ds. Morskich Panamy Panem Jorge Barakat Pitty, z Ministrem Środowiska i Zasobów Wodnych Singapuru Panem Masagosem Zulkiflim, z Ministrem
ds. Morskich Meksyku Admirałem José Rafaelem Ojedą oraz z Przewodniczącym Izby Gmin, Ministrem Transportu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej Panem Chrisem Graylingiem.

Poza znaczeniem politycznym, wizyty w międzynarodowych portach uwzględniały również aspekty biznesowe, w szczególności należy podkreślić spotkanie z południowoafrykańskim Transnet National Ports Authority, z którym Port Gdynia podpisał list intencyjny, jak również z indonezyjskimi przedsiębiorstwami, które podpisały ze Stocznią Remontową NAUTA deklaracje współpracy w sektorze stoczniowym. W Singapurze odbyły się ważne spotkania z zarządem portu oraz z PSA International, największym na świecie operatorem portowym. Ponadto w każdym z portów organizowane były seminaria biznesowe i bankiety z udziałem lokalnych przedsiębiorców.

Szczególnymi przystankami podczas Rejsu były Szczecin, Osaka i Panama. W pierwszym z nich „Dar Młodzieży” uświetnił organizowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wspólnie z Międzynarodową Organizacją Morską IMO Światowe Dni Morza 2018. W dniu 11 listopada 2018 r. w Osace odbyły się uroczyste obchody Setnej Rocznicy Odzyskania przez Polskę Niepodległości. Specjalnie na tę okazję gospodarze podświetlili budynki Oceanarium Kaiyukan, „diabelskie koło” oraz sam żaglowiec, który przybrał biało-czerwone barwy. Kulminacyjnym punktem Rejsu było przybycie żaglowca do Panamy w czasie Światowych Dni Młodzieży.

Misją oraz przesłaniem całego wydarzenia było zaakcentowanie w globalnej przestrzeni publicznej wyjątkowej rocznicy, jaką było stulecie odzyskania przez Polskę niepodległości. „Rejs Niepodległości” zrealizował zakładane cele promocyjne, edukacyjne, kulturalne, gospodarcze oraz dyplomatyczne.

* **Światowe Dni Morza 2018, Szczecin**

W dniach 13-15 czerwca 2018 r. w Szczecinie odbywały się obchody Światowego Dnia Morza, najważniejszego święta morskiego Organizacji Narodów Zjednoczonych. Organizatorem wydarzenia było Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej we współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską, która na gospodarza obchodów wybrała stolicę województwa zachodniopomorskiego. W 2018 r. Międzynarodowa Organizacja Morska obchodziła 70. rocznicę powstania, dlatego też obchody odbywały się pod hasłem „IMO70: Nasze dziedzictwo - lepsza żegluga
dla lepszej przyszłości” (IMO 70: Our Heritage - Better Shipping for a Better Future). W wydarzeniu uczestniczył Sekretarz Generalny IMO Pan Kitack Lim. Do Szczecina przybyły też oficjalne delegacje
z ponad 40 państw, w tym z 16 na poziomie ministerialnym.

W ramach międzynarodowej konferencji morskiej odbyły się cztery panele tematyczne: „Green and smart shipping”, „Big data and cyber security in shipping”, „Shipping in the face of new transport routes”, „The future of maritime labour market”. Wśród moderatorów i panelistów znaleźli się przedstawiciele wiodących ośrodków badawczych związanych z gospodarką morską, największych firm z branży morskiej oraz ekspertów IMO, Polski i zagranicy. Podczas konferencji poruszono kwestie dotyczące m.in. nowoczesnych i przyjaznych środowisku rozwiązań w gospodarce morskiej, bezpieczeństwa cyfrowego w żegludze, wyzwań stojących przed nowymi szlakami transportowymi oraz przyszłości morskiego rynku pracy.

Kluczowymi elementami programu obchodów była uroczysta ceremonia otwarcia, panele dyskusyjne oraz uroczysta ceremonia zamknięcia, podczas której nastąpiło przekazanie flagi IMO dla Kolumbii - gospodarza Światowych Dni Morza w 2019 r. Dla najważniejszych uczestników (na poziomie ministra, wiceministra, komisarza unijnego) została zorganizowana debata wysokiego szczebla z udziałem Sekretarza Generalnego IMO. Ponadto, zaproszeni goście mieli możliwość odbycia wizyty studyjnej
w terminalu LNG w Świnoujściu oraz wzięcia udziału w szeregu wydarzeń towarzyszących, np.
w targach edukacyjnych uczelni morskich i szkół żeglugowych, targu rybnym, czy prezentacji polskich przetwórców rybnych.

W trakcie konferencji Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zapowiedział rozpoczęcie procesu ubiegania się o ponowne członkostwo Polski w Radzie IMO. Poparcie dla Polski zadeklarował Sekretarz Generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Kitack Lim, który jednocześnie zaznaczył, że Polska od wielu lat jest jednym z ważnych członków Międzynarodowej Organizacji Morskiej i aktywnie przyczynia się do jej rozwoju.

Podczas wydarzenia na „Darze Młodzieży” odbyły się również oficjalne spotkania Ministra Marka Gróbarczyka z Ministrem Transportu Singapuru Panem Khaw Boon Wan oraz Wiceministrem Transportu Chin Panem Liu Xiaoming.

Na marginesie Światowych Dni Morza odbył się również Międzynarodowy Kongres Morski oraz Spotkanie ds. Morskich państw formatu „16+1”.

* **VI Międzynarodowy Kongres Morski, Szczecin**

W dniach 15-16 czerwca 2018 r. odbył się VI Międzynarodowy Kongres Morski w Szczecinie. Współorganizatorem szóstej edycji Kongresu było Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W wydarzeniu uczestniczyli przedstawiciele biznesu, polityki i nauki, którzy podczas wielu sesji tematycznych mogli podzielić się swoją wiedzą i doświadczeniem w zakresie gospodarki morskiej. Program VI Międzynarodowego Kongresu Morskiego podzielono na trzy bloki tematyczne: „Żegluga, porty i stocznie”, „Edukacja i innowacje”, „Rybołówstwo i ekologia”. Debata plenarna Kongresu dotyczyła odpowiedzi branży morskiej na globalne wyzwania klimatyczne, gospodarcze oraz społeczne zawarte w celach zrównoważonego rozwoju Agendy 2030 ONZ. W dyskusji podkreślono znaczenie portów dla zrównoważonego rozwoju. Ważnym elementem tego morskiego wydarzenia było podpisanie przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Prezesa Funduszu Rozwoju Spółek i p.o. Prezesa Zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych listu intencyjnego sprawie przekazania Stoczni Szczecińskiej i Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia pod nadzór ministerstwa gospodarki morskiej
i żeglugi śródlądowej. Dotychczas stocznie te znajdowały się w strukturze Polskiej Grupy Zbrojeniowej, nadzorowanej przez resort obrony narodowej. Zgodnie z zapowiedzią Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej dopełnienie procesu przejęcia stoczni przez MGMiŻŚ potrwa do końca roku, ponieważ ostatecznie cały przemysł stoczniowy, który znajduje się w ministerstwie obrony narodowej, przejdzie pod jurysdykcję Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

* **Spotkanie ds. Morskich państw formatu „16+1”, Szczecin**

W dniu 15 czerwca 2018 r. w Szczecinie odbyło się spotkanie delegacji państw formatu „16+1”,
które dotyczyło współpracy w kwestiach morskich. Zadaniem Sekretariatu ds. morskich formatu „16+1”, który obsługiwany jest przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jest koordynacja współpracy pomiędzy 16. państwami Europy i Chinami w zakresie spraw morskich. Głównym tematem dyskusji czerwcowego spotkania w Szczecinie było rosnące znaczenie portów morskich w inicjatywie Pasa i Szlaku. W ramach wystąpień, przedstawiciele Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. zaprezentowali osiągnięcia, potencjał oraz plany rozwoju gdyńskiego portu z projektem budowy Portu Zewnętrznego na czele. Podczas wystąpień poruszone zostały również tematy ochrony środowiska morskiego, Port Community System oraz wpływu turystyki cruiserowej na rozwój regionu. W wydarzeniu stronę chińską reprezentował wiceminister transportu, Liu Xiaoming.

* **Konwent Morski**

Konwent Morski jest organem doradczym ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz opiniotwórczym w obszarze gospodarki morskiej. Zadaniem Konwentu powołanego z inicjatywy ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka jest rekomendowanie inicjatyw oraz przedkładanie projektów założeń i koncepcji rozwoju gospodarki morskiej oraz żeglugi śródlądowej. Wśród zagadnień, na które Konwent Morski kładzie nacisk jest m.in. przywrócenie żeglowności polskich rzek, ożywienie polskiego przemysłu stoczniowego, rozwój edukacji morskiej oraz powrót narodowej bandery. W skład forum eksperckiego zrzeszającego ludzi morza wchodzą przedstawiciele szeroko pojętego środowiska specjalistów i ekspertów wielu morskich branż, m.in. prezesów spółek morskich, wykładowców i kapitanów.

Posiedzenie, które odbyło się w dniu 3 lutego 2018 r. poświęcone było szkolnictwu morskiemu. Tematem wiodącym było polskie szkolnictwo na rzecz gospodarki morskiej, jego potencjał i kierunki rozwoju. Referat wprowadzający wygłosił Prorektor ds. Morskich Uniwersytetu Morskiego w Gdyni
dr hab. inż. kpt. ż. w. Henryk Śniegocki, w którym scharakteryzowane zostało polskie cywilne wyższe szkolnictwo morskie – jego stan obecny i szanse rozwoju, natomiast rektor-komendant Akademii Marynarki Wojennej komandor prof. dr hab. Tomasz Szubrycht wygłosił referat dotyczący potencjału polskiego morskiego szkolnictwa wojskowego. W trakcie spotkania omawiano również kwestie związane z rozwojem portów, rozwojem branży stoczniowej oraz przyszłością żeglugi morskiej
i śródlądowej. Z kolei podczas obrad Konwentu w Szczecinie w dniu 20 października 2018 r. uczestnicy Konwentu dyskutowali przede wszystkim na temat perspektyw bałtyckiego rynku przewozów promowych, realizacji inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” oraz modernizacji toru wodnego Szczecin-Świnoujście do głębokości 12,5 m. Oprócz członków Konwentu w obradach w Toruniu i Szczecinie uczestniczyli przedstawiciele Rządu, przedstawiciele Parlamentu Europejskiego, posłowie i senatorowie, wojewodowie, prezydenci miast, przedstawiciele szkół oraz wyższych uczelni morskich, stoczni, a także firm związanych z gospodarką morską.

* **Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa, Warszawa**

W dniu 25 stycznia 2018 r. odbyło się w Warszawie, współorganizowane przez Akademię Marynarki Wojennej III Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa 2018, w którym wzięli udział m.in. przedstawiciele administracji rządowej, świata nauki, przemysłu i służb mundurowych, w tym Straży Granicznej. Podczas wydarzenia dyskutowano m.in. o możliwościach, potrzebach i rozwiązaniach na rzecz infrastruktury nadbrzeżnej, mającej związek z potencjałem obronnym oraz bezpieczeństwem gospodarczym, z uwzględnieniem portów, stoczni, szlaków żeglugowych i nadzoru nad morskim odcinkiem granicy państwowej.

# DZIAŁANIA KRAJOWEJ ADMINISTRACJI SKARBOWEJ (KAS) NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.

* **Projekt wdrożenia e-Manifestu.**

W latach 2015 - 2018 Komisja Europejska prowadziła pilotażowy projekt wdrożenia e-Manifestu. Wdrożenie e-Manifestu jest jednym z elementów budowania Jednolitego Rynku II w transporcie morskim (Maritime Single Market II) i odpowiada komunikatowi Parlamentu Europejskiego i Rady w tym obszarze. W zakresie celnym e-Manifest ma zapewnić jednolite składanie danych dotyczących przywozowej deklaracji skróconej, potwierdzania unijnego statusu celnego towarów, czasowego składowania towarów lub uproszczonej procedury tranzytowej w każdym unijnym urzędzie celnym obsługującym dany port morski. W 2018 r. Parlament Europejski i Rada procedowały nowe rozporządzenie w sprawie ustanowienia Europejskiego Morskiego Pojedynczego Okna i uchylenia dyrektywy sprawozdawczej 65/2010.

Polska brała czynny udział w projekcie pilotażowym e-Manifestu w ramach współpracy Krajowej Administracji Skarbowej (Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku i w Szczecinie) oraz Urzędu Morskiego w Gdyni. W trakcie pilotażu testowane było oprogramowanie wytworzone na zlecenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Security Agency - EMSA). Docelowe wdrożenie e-Manifestu w Krajowej Administracji Skarbowej nastąpi w ramach Systemu Awizacji Towarów i Osób (SATOS).

* **Organizacja wdrożenia systemu Awizacja Prototyp (AWIPRO).**

W rezultacie prac nad opracowaniem prototypu narzędzia informatycznego do awizacji danych dotyczących statków i ładunków wpływających do polskich portów morskich w maju 2018 r. po pomyślnym przejściu fazy testowej została wdrożona do użytkowania aplikacja pod nazwą AwiPro, której zadaniem będzie wsparcie procesu automatyzacji i ujednolicania obsługi danych z NSW. Będzie ona również przedmiotem dalszego rozwijania w ramach PUESC, jako element Systemu Awizacji Towarów i Osób (SATOS).

* **Pełnomocnik Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.**

W ramach realizacji Planu Pełnomocnika Szefa Krajowej Administracji Skarbowej do spraw koordynacji działań izb administracji skarbowej, obsługujących drogowe, kolejowe, morskie i lotnicze przejścia graniczne, w 2018 r. Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) podjęła działania mające znaczenie dla realizacji polskiej polityki morskiej, w tym m.in. dokonała przeglądu morskich przejść granicznych
w aspekcie technologii odpraw i organizacji ruchu na przejściu oraz posiadanej infrastruktury
i wyposażenia, procedur kontrolnych stosowanych w procesie odpraw, posiadanych zasobów kadrowych, czynników wpływających na czas oczekiwania na odprawę celną. Na bieżąco monitorowana była przez KAS efektywność wykorzystania sprzętu do kontroli, w szczególności, ze względu na „nieinwazyjne” działanie starannie monitorowane jest jak najbardziej efektywne wykorzystanie sprzętu RTG, w tym wielkogabarytowych urządzeń RTG (w zależności od rodzaju sprzętu comiesięczne lub kwartalne raporty wykorzystania). W ramach realizacji misji KAS, którą jest m.in. wysoka jakość świadczonych usług, co przekłada się na sprawność, skuteczność i efektywność działania KAS w portach, a tym samym przyczynia się do ich optymalnej pracy, KAS monitoruje sprawność realizacji granicznej obsługi celnej podróżnych i towarów, zaś w ramach współpracy ze Strażą Graniczną - usprawnia działanie w portach poprzez wymianę informacji w zakresie posiadanych uprawnień przez systemy informatyczne (w szczególności ze Zintegrowanego Systemu Radarowego Nadzoru - ZSRN).

* **Działania Pomorskiej i Zachodniopomorskiej KAS.**

W odniesieniu do realizacji celu polskiej polityki morskiej związanego z modernizacją i rozbudową infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza odnotować należy podjęte działania w celu modernizacji obiektu stanowiącego siedzibę Oddziału Celnego „Nabrzeże Wiślane” w Gdańsku.
W wyniku podjętych uzgodnień pomiędzy Służbą Celno-Skarbową a Zarządem Morskiego Portu Gdańsk rozpoczęto prace remontowe, w efekcie których Oddział Celny zostanie w pełni dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych, a także nastąpi poprawa rozwiązań funkcjonalnych i estetyki obiektu. Zakończenie prac planowane jest w 2019 r.

Ponadto w obszarze priorytetu „Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich” udzielono wsparcia Zarządowi Morskiego Portu w Gdańsku w podejmowaniu działań zwiększających jego konkurencyjność na europejskim rynku portowym. W obszar działań w tym zakresie zaliczyć należy zaangażowanie administracji celno-skarbowej w kształtowanie wiodącej roli portu w Gdańsku wśród największych portów na Bałtyku, realizowane poprzez wsparcie merytoryczne oraz informacyjne udzielane przez przedstawicieli Służby Celno-Skarbowej w przedsięwzięciach o charakterze marketingowym i handlowym w ramach konferencji i targów na gruncie krajowym i międzynarodowym.

W zakresie wynikającym z celu określonego jako „Wzrost udziału polskich przewoźników morskich
w przewozach” zaznaczyć należy wdrożone w 2018 r. zmiany o charakterze organizacyjnym, w efekcie których wprowadzono konsolidację odpraw celnych w ramach Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO). W celu zapewnienia sprawnej i kompleksowej obsługi dla całego obrotu towarowego w Porcie Morskim Gdańsk, Oddział Celny „Terminal Kontenerowy” w Gdańsku został wyznaczony do roli CUDO. Ponadto w dalszym ciągu kontynuowane były działania mające na celu stosowanie uproszczeń i ułatwień oraz wysokich standardów obsługi ze szczególnym naciskiem na czas obsługi zgłoszeń.

W 2018 r. w delegaturze w Gdyni rozwijano usługi związane z odprawą statków w portach przez pojedynczy punkt kontaktowy (single window), o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010). W 2018 r. trwały prace nad projektem „Cyfrowa granica”, który obejmie swym działaniem ww. zagadnienie. Z kolei projekt single window umożliwi sprawną obsługę transportu, m.in. przez elektroniczną wymianę informacji i dokumentów między jednostkami administracji publicznej zaangażowanymi w odprawę towarów oraz przedsiębiorcami. Wypracowanie modelu dokonywania kontroli przez wszystkie służby w jednym czasie i w jednym miejscu stwarza realne szanse na skrócenie czasu dokonania czynności urzędowych związanych z obrotem ładunków w portach.

W związku z zaakceptowaną przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej „Koncepcją konsolidacji odpraw celnych” rozpoczęty został proces wdrażania formuły Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw w granicznych oddziałach celnych Delegatury w Gdyni. Wprowadzone podczas pilotażu w IV kwartale 2018 r. rozwiązania wpłynęły na poprawę jakości obsługi interesantów, w związku z czym podjęto decyzję o wprowadzeniu zmian organizacyjnych z początkiem 2019 r. Oddział Celny „Baza Kontenerowa” przejął rolę CUDO dla obsługi zgłoszeń celnych w procedurze dopuszczenia do obrotu
i wywozu, będzie również przejmował obsługę zgłoszeń celnych realizowanych w procedurze uproszczonej.

W ramach działań ważnych z punktu widzenia realizacji polityki morskiej kontynuowano prace nad rozwojem systemu „Porty 24h”, koordynującym kontrole służb granicznych, co wpływa na płynność obsługi podmiotów gospodarczych, skracając czas odprawy celnej towaru, obniżając koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz poprawiając warunki wykonywania działalności gospodarczej.

* **Dział Morski Zwalczania Przestępczości.**

Dział Morski Zwalczania Przestępczości realizując ustawowe zadania, w tym zadania scentralizowane w zakresie morskiego obrotu towarowego z zagranicą, tj. zwalczanie przestępczości na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w strefie przyległej wykonywał działania związane
z ochroną rynku UE na morskiej granicy państwowej, wykorzystując m.in. trzy łodzie patrolowe.

W ramach działań w 2018 r. jednostki pływające KAS przeprowadziły 126 patroli na polskich obszarach morskich połączonych z kontrolą statków. W czasie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze KAS na polskich obszarach morskich i w portach stwierdzili naruszenie przepisów w 39 przypadkach.

W 2018 r. kontynuowano zintensyfikowane działania mające na celu zwalczanie nielegalnego przeładunku paliw. W ramach tych czynności przeprowadzano weryfikację dostawy paliw na jednostki pływające. Dodatkowo, funkcjonariusze Działu Morskiego Zwalczania Przestępczości cyklicznie uczestniczyli w ćwiczeniach z innymi formacjami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwa Obrony Narodowej, w których wykorzystywane są możliwości łodzi patrolowych oraz umiejętności ich załóg.

Funkcjonariusze Działu Morskiego Zwalczania Przestępczości w 2018 r. uczestniczyli również, reprezentując Polskę w niżej wymienionych, międzynarodowych spotkaniach dzieląc się swoją
i pozyskując wiedzę od innych europejskich służb celnych:

- międzynarodowe spotkania funkcjonariuszy celnych w ramach Grupy MAR-Info Północ dotyczące systemu MAR-Info. Organizacja ta służy do przesyłania informacji o ujawnieniach przemytu narkotyków, prekursorów, towarów wysokoakcyzowych oraz towarów naruszających przepisy o znakach towarowych i własności intelektualnej transportowanych drogą morską między administracjami celnymi krajów europejskich basenu północnego Atlantyku, Morza Północnego i Bałtyku. W ramach tej grupy przedstawiciele krajów członkowskich spotykają się cyklicznie w celu wymiany informacji oraz poszukiwania nowych rozwiązań zapobiegających przemytowi drogą morską. Tworzone są wspólne działania na morzu, skoncentrowane na wybranych obszarach i obiektach wytypowanych w ramach analizy ryzyka. W spotkaniach biorą udział przedstawiciele administracji celnych: Austrii, Belgii, Czech, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Holandii, Irlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Polski, Słowacji, Szwecji, Wielkiej Brytanii, Włoch, a także przedstawiciel Regionalnego Biura Łącznikowego (RILO) Światowej Organizacji Celnej (WCO) dla Europy Zachodniej;

- spotkania robocze grupy EU Rummage Project Group 2020. Celem spotkań była wymiana doświadczeń z zakresu kontroli jednostek pływających, zasad bezpieczeństwa w trakcie wykonywania kontroli, jak również prezentacja ujawnień oraz omówienie zmieniających się trendów w przemycie narkotyków i towarów akcyzowych do portów UE. W ramach doświadczeń prezentowane były ujawnienia z wykorzystaniem kontenerów i towarów w nich znajdujących się, wykorzystywanych do maskowania przemycanego towaru. Dodatkowo zaprezentowany został sprzęt do kontroli oraz nowe środki transportu wykorzystywane dla ochrony granic. Udział w spotkaniach wzięli przedstawiciele administracji celnych: Niemiec, Wielkiej Brytanii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Szwecji, Francji, Danii oraz Norwegii. Na spotkania zapraszani byli również przedstawiciele innych służb zajmujących się zwalczaniem przemytu (Frontex, MAOC-N) oraz przedstawiciele Estonii i Kanady, które to państwa nie są stałymi członkami grupy.

W ramach działań Krajowej Administracji Skarbowej podejmowanych we właściwości miejscowej Izby Administracji w Szczecinie najważniejsze były:

- działania informacyjno-szkoleniowe, związane ze znoszeniem barier i przeszkód w rozwoju przedsiębiorczości morskiej, w tym spotkania z przedsiębiorcami, poświęcone m.in. zagadnieniom związanym z ponowną oceną pozwoleń na prowadzenie magazynów czasowego składowania i składów celnych. Kwestie te związane z możliwościami uzyskania m.in. pozwolenia na zabezpieczenie w obniżonej wysokości kwoty referencyjnej lub nawet zwolnieniem z takiego obowiązku, stanowią istotny obszar zainteresowania podmiotów prowadzących składy lub magazyny celne na terenach portowych. Szkolenia, warsztaty i spotkania dla przedsiębiorców poświęcone były również nowemu systemowi transakcyjnemu Służby Celno-Skarbowej - AIS. Spotkania i szkolenia w tym zakresie pozwolą na wyeliminowanie najczęstszych nieprawidłowości, których korygowanie może negatywnie wpłynąć na przepływ towarów. Akcja informacyjna skierowana do przedsiębiorców w zakresie procedur uproszczonych przypomina im o korzyściach płynących z zastosowania tej formy realizowania formalności celnych, czyli o skróceniu czasu dostawy, a także umożliwienia rozliczenia podatku od towarów i usług z tytułu importu bezpośrednio w deklaracji podatkowej;

- działania na rzecz uproszczenia i ułatwienia obsługi towarów w portach Szczecinie, Świnoujściu
i Kołobrzegu to przede wszystkim utworzenie Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO), co umożliwiło obsługę zgłoszeń celnych przez wyspecjalizowaną kadrę dyspozytorską, co prowadzi do ujednolicenia procedur i znaczącego skrócenia czasu ich trwania, co z pewnością przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności szczecińskiego portu. Wdrożono model analizy ryzyka na zasadzie analizy pre-arrival, wprowadzono model obsługi zgłoszeń „first out – first cleared”. Porty znajdujące się we właściwości miejscowej IAS w Szczecinie od dawna realizują ideę OneStopShop, co jest możliwe dzięki ścisłej współpracy inspekcji kontrolnych, operatorów portowych i Krajowej Administracji Skarbowej. Ta współpraca umożliwia również korzystanie w pełni z terminalowego single window – systemu informatycznego stosowanego przy wydaniu pozwolenia na prowadzenie magazynu czasowego składowania, którego używa operator portowy do zarządzania i ewidencjonowania kontenerów wprowadzanych, składowanych i wyprowadzanych z Terminala Kontenerowego. W 2018 r. do systemu włączone zostały inspekcje kontrolne, które dokonując stosownych adnotacji i rozstrzygnięć bezpośrednio w systemie przyczyniają się do przyspieszenia i unowocześnienia procesu obsługi klienta w porcie. Dzięki tej usłudze wydajność obsługi towarów w porcie w Szczecinie jest uznawana za najlepszą w portach Morza Bałtyckiego przez operatora portowego i przedsiębiorców, co z kolei zapewnia zmniejszenie kosztów i poprawę konkurencyjności tego portu.

W Oddziale celnym w Kołobrzegu w dniu 7 maja 2018 r. został wdrożony system „AWIPRO”, wykorzystywany do Awizacji Towarów i Osób w zakresie morskich przejść granicznych. Przeznaczeniem systemu jest pozyskanie oraz przetwarzanie danych awizacyjnych wejść/wyjść statków, gromadzonych przez administrację morską w ramach Maritime National Single Window na potrzeby planowania i realizacji kontroli jednostek pływających przez jednostki KAS, co spowodowało usprawnienie kontroli i nadzoru nad towarami przemieszczającymi się przez porty.

Udział Izby Administracji Skarbowej w Szczecinie w inicjatywach o charakterze międzynarodowym to przede wszystkim udział w Grupie Kontaktowej portów morskich RALFH. W skład RALFH wchodzą przedstawiciele placówek celnych obsługujących obrót towarowych w ośmiu portach morskich UE: Rotterdam, Antwerpia, Le Havre, Felixtowe, Hamburg, Szczecin, Leixões i Bilbao. Przedstawiciel IAS
w Szczecinie dodatkowo pełni funkcję Koordynatora RALFH, jak również Grupy ODYSSUD, zrzeszającej najważniejsze porty morskie Europy Południowej.

Forum Grupy RALFH jest również miejscem, gdzie powstają istotne z punktu widzenia realizacji polityki morskiej dokumenty i opracowania, jak np. „Comparison of ports”, pozwalające na pomiar efektów działań administracji celnych grupy, wypracowanie najlepszych praktyk oraz zharmonizowanego podejścia do stosowania procedur celnych, a także identycznego podejścia do procedur celnych oraz metod kontrolnych i rewizyjnych, jak również identycznego traktowania przedsiębiorców, co uniemożliwia tzw. port hopping, czyli poszukiwanie przez nieuczciwe podmioty gospodarcze „łatwiejszego” portu do dokonania formalności celnych. Na forum grupy powstały również dwie unikatowe inicjatywy, umożliwiające podnoszenie kwalifikacji funkcjonariuszy celnych w polskich portach morskich w zakresie bardziej efektywnej i szybciej realizowanej kontroli celnej:

- „RALFH Rummage” służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych zaangażowanych w portach morskich RALFH w rewizje i przeszukania jednostek pływających;

- „RALFH Scan Group Meeting” służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych, odpowiedzialnych za obsługę skanerów skanerów działających w portach RALFH i ODYSSUD oraz osób odpowiedzialnych za koordynację ich pracy.

Grupa RALFH kontynuowała zainicjowane w 2016 r. prace związane z poprawą jakości danych deklarowanych organom celnym przez przewoźników kontenerowych w portach morskich przed przybyciem towarów i w momencie ich przedstawienia. W tym celu zorganizowano specjalną akcję
o kryptonimie BAPLIE, mającą na celu weryfikację jakości deklarowanych danych tzw. Przywozowej Deklaracji Skróconej (PDS) dotyczącej przesyłek kontenerowych z krajów trzecich, poprzez porównanie ich z danymi dostępnymi w portach morskich z innych źródeł (cargo manifesty ładunkowe, dane CUSCAR, plan załadunkowy statku, BALPIE, systemy terminalowe etc.). Porty RALFH przeprowadziły drugą fazę działań. Uzyskane wyniki potwierdziły przypuszczenia administracji dotyczące występujących przypadków nierzetelnego deklarowania danych dla potrzeb formalności/obowiązków celnych przez przewoźników morskich oraz dały podwaliny dla sformułowania w ramach prowadzonych na poziomie UE prac nad modernizacją aktualnego Systemu Kontroli Importu (ICS) propozycji, aby Plan załadunkowy statku (Vessel Stow Plan - VSP) został wzięty pod uwagę, jako nowy element danych dla przyszłych zmian prawnych do unijnego kodeksu celnego.

Ponadto w 2018 r. IAS w Szczecinie była gospodarzem spotkania z przedstawicielami amerykańskiej Służby Celnej i Ochrony Granic CBP (Customs and Border Protection), realizującymi działania
w ramach inicjatywy bezpieczeństwa kontenerowego CSI (Container Security Initiative). Bazą dla spotkania była dotychczasowa współpraca Izby z CBP, realizowana na podstawie decyzji Rady z dnia 30 marca 2004 r., dotyczącej zawarcia umowy między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o intensyfikacji i rozszerzeniu Umowy o współpracy celnej i wzajemnej pomocy w sprawach celnych, w celu włączenia współpracy w zakresie bezpieczeństwa kontenerów. W 2007 r. port
w Szczecinie został wytypowany do przeprowadzenia pilotażu CSI, jako port o charakterze „dowozowym” (feeder port), a procedury wówczas wypracowane miały zostać wdrożone we wszystkich portach tego typu w UE. Po zakończeniu pilotażu strona amerykańska zaproponowała kontynuację projektu pod nazwą „Poland Feeder Port Project ver.2”, gdzie szczególny nacisk położono na stosowanie pogłębionej analizy ryzyka na poziomie portu załadunku, w ramach koncepcji tzw. Drugiej Linii Obrony (Second Line of Defence). W ramach tej koncepcji zwiększono nacisk na analizę ryzyka,
a w przypadku kontenera podwyższonego ryzyka moment kontroli został przeniesiony na etap jeszcze przed jego załadunkiem na statek w porcie wyjścia. Podczas wspomnianego spotkania przedstawiciele zachodniopomorskiej KAS oraz CBP przedstawili ogólne założenia dotyczące kontynuacji współpracy, głównie w zakresie transportu morskiego, m.in. w zakresie bieżącej wymiany informacji o ryzyku oraz ujawnieniach przemytu nielegalnych towarów. Działania te przyczyniają się do stałego zwiększania bezpieczeństwa łańcucha dostaw, a tym samym mają szczególne znaczenie dla funkcjonowania sektora morskiego.

# NAUKA I BADANIA MORSKIE.

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

Prace związane z działalnością badawczo-rozwojową uczelni prowadzących działalność w obszarze gospodarki morskiej finansowane są ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Narodowego Centrum Nauki w Krakowie oraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie. Szczegółowy wykaz projektów naukowo-badawczych z obszaru polityki morskiej realizowanych
w 2018 r. przez uczelnie oraz jednostki naukowe według obowiązującej ustawowo klasyfikacji przedstawia załącznik nr 3 do sprawozdania.

### Uniwersytet Morski w Gdyni.

Uniwersytet Morski w Gdyni kształci wysokokwalifikowanych specjalistów zgodnie ze strategią rozwoju szkolnictwa wyższego w Polsce jak i założeniami polityki morskiej RP. Liczne kierunki i specjalności, programy nauczania spełniające krajowe i międzynarodowe standardy pozwalają absolwentom skutecznie konkurować na rynku pracy. Uniwersytet Morski kształci studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Elektrycznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa. Wydziały Mechaniczny oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa posiadają uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora w jednej dyscyplinie, natomiast Wydział Elektryczny oraz Wydział Nawigacyjny ma prawo do nadawania stopnia doktora w dwóch dyscyplinach. Uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora habilitowanego posiada Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Wydział Elektryczny oraz do dnia 30 września 2018 r. posiadał także Wydział Nawigacyjny. Na Wydziale Elektrycznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa prowadzone są studia doktoranckie.

W ramach poszerzania oferty kształcenia kadr dla potrzeb szeroko rozumianej gospodarki morskiej na Wydziale Elektrycznym uruchomiono studia I i II stopnia na kierunku Informatyka w specjalnościach Aplikacje Internetu Rzeczy oraz Aplikacje Internetowe i Mobilne. Należy pod tym rozumieć kształcenie zarówno kadry oficerskiej na statki, jak i wysoko wyspecjalizowanego personelu lądowego. Wydział Elektryczny kształci wysokiej klasy specjalistów także w zakresie elektroniki i telekomunikacji elektrotechniki. Absolwenci Wydziału Elektrycznego są przygotowani do pracy zarówno na statkach morskich, jak i w przedsiębiorstwach lądowych.

W 2018 r. na Uniwersytecie Morskim w Gdyni łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 4358 studentów, w tym 3024 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

Obok kształcenia przyszłych kadr morskich ważny obszar działalności Uniwersytetu Morskiego w Gdyni stanowi działalność naukowo-badawcza i badawczo-rozwojowa. Na czterech wydziałach prowadzone są prace badawcze finansowane ze środków przeznaczonych na działalność statutową w ramach dotacji na utrzymanie potencjału badawczego oraz dotacji na finansowanie działalności polegającej na prowadzeniu badań naukowych lub prac rozwojowych oraz zadań z nimi związanych służących rozwojowi młodych naukowców oraz uczestników studiów doktoranckich. Prowadzone badania naukowe oraz liczne publikacje i uczestnictwo w konferencjach naukowych zarówno w kraju, jak i za granicą, przyczyniają się do rozwoju kadry badawczo-dydaktycznej uczelni. W roku 2018 pięciu pracowników kadry naukowej uzyskało stopień naukowy doktora habilitowanego, a trzech asystentów otrzymało stopień naukowy doktora.

Środki finansowe na realizację projektów o charakterze badawczym i badawczo-rozwojowym Uniwersytet Morski w Gdyni pozyskuje również z Narodowego Centrum Nauki w Krakowie, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz instytucji UE i organizacji międzynarodowych.

Pracownicy Uniwersytetu Morskiego w Gdyni biorą także udział w pracach naukowo-badawczych
i badawczo-rozwojowych wykonywanych na zlecenie krajowych oraz międzynarodowych przedsiębiorstw.

W 2018 r. w ramach programów bądź konkursów badawczych w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano następujące projekty:

- 4 projekty z zakresu badań podstawowych finansowane z Narodowego Centrum Nauki;

- 3 projekty finansowane przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, w tym jeden projekt związany z rozwojem badań realizowany w ramach Regionalnej Inicjatywy Doskonałości oraz 2 projekty o charakterze badawczym;

- 1 projekt badawczo-rozwojowy finansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju;

- 2 projekty współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz ze środków UE;

- 1 projekt krajowy finansowany ze środków UE w ramach programu regionalnego Województwa Pomorskiego;

- 4 projekty międzynarodowe finansowane ze środków UE;

- 3 projekty międzynarodowe finansowane przez International Association of Maritime Universities (IAMU).

Uniwersytet Morski w Gdyni realizując założenia polityki morskiej RP oraz kierując się priorytetami strategii rozwoju uczelni, prowadził w 2018 r. współpracę z instytucjami międzynarodowymi oraz zagranicznymi uczelniami. Przedstawiciele Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w 2018 r. uczestniczyli
w charakterze ekspertów rządu RP na forum International Maritime Organization (IMO) podczas 72. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), 5. sesji Podkomitetu ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwań i ratownictwa (NCSR), 5. sesji Podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC) oraz 5. sesji Podkomitetu ds. Projektowania i Konstrukcji Statku (SDC). Ponadto przedstawiciele Uniwersytetu Morskiego w Gdyni uczestniczyli w zorganizowanym przez IMO spotkaniu Wspólnej Grupy Ekspertów IMO i International Telecommunication Union (ITU), dotyczącym spraw radiokomunikacji morskiej. Wieloletnia współpraca z IMO, a także uczestnictwo w spotkaniach grup ekspertów przynosi uczelni wymierne korzyści w zakresie budowania kompetencji oraz doskonalenia procesu dydaktycznego, zwłaszcza na prowadzonych specjalnościach morskich.

Uniwersytet Morski w Gdyni współpracuje aktywnie od 2000 r. z International Association of Maritime Universities (IAMU). Przedstawiciele UMG uczestniczyli w 2018 r. w posiedzeniach International Executive Board IAMU (IEB) i stałej komisji Academic Affairs Committee (AAC), odbywających się
w Japonii. Podczas posiedzeń komitetu IEB przedstawiciel UMG zaprezentował założenia do systemu recenzji projektów oraz artykułów na potrzeby stowarzyszenia IAMU, a także uczestniczył w spotkaniach z władzami Nippon Foundation - fundacji wspierającej działalność IAMU. Przedstawiciele UMG wzięli również udział w Zgromadzeniu Ogólnym 19th Annual General Assembly of IAMU (19 AGA IAMU)
w Hiszpanii, którego tematem przewodnim było hasło „Time for Action: A New Thrust for the Future
of MET & Research”. Sześciu studentów UMG uczestniczyło w konferencji IAMU Students, towarzyszącej 19 AGA IAMU. W 2018 r. przedstawiciel UMG dokonał wizytacji uczelni Western Norway University of Applied Sciences (HVL), ubiegającej się o członkostwo w IAMU, która dotyczyła monitoringu programów nauczania, bazy laboratoryjnej, procesu studiowania, czy wydawanych certyfikatów. Ponadto przedstawiciele UMG współpracowali z zagranicznymi ośrodkami naukowymi
w ramach projektów finansowanych przez IAMU i Nippon Foundation, tj. projekt Addressing Cyber Security in Maritime Education and Training-CYMET oraz projekt Research on New Obstacle Avoidance Algorithms for Ships-NOAA.

Przedstawiciel Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, będący jednocześnie przewodniczącym Polskiego Forum Nawigacyjnego, uczestniczył w Zgromadzeniu Ogólnym International Asscociation of Institutes of Navigation (IAIN) w Japonii i został wybrany na stanowisko Vice Prezydenta IAIN na kadencję 2018-2021. Warto podkreślić, że wybór Polaka po raz pierwszy w historii do zarządu IAIN jest dowodem na znaczącą pozycję Polskiego Forum Nawigacyjnego na świecie. IAIN jest światową organizacją pozarządową o charakterze non-profit, mającą na celu wspieranie działalności człowieka na lądzie, morzu, w powietrzu i w przestrzeni kosmicznej poprzez rozwijanie i upowszechnianie nauki i praktyki
w nawigacji oraz powiązanych technik informacyjnych.

W 2018 r. przedstawiciele Uniwersytetu Morskiego w Gdyni uczestniczyli również w międzynarodowych spotkaniach związanych z realizacją różnych projektów: projekt Assessing the Potential of Future Maritime Applications in the Context of VDE (VHF Data Exchange System) - JERICHO-VDES, organizowanym w Holandii przez European Space Agency (ESA), projekt Joint Development of Small Cruise Ship Tourism Heritage Products in the Southern Baltic Sea Region - JOHANN w Norwegii, Szwecji, Danii i Niemczech, projekt BALTIMARI w Finlandii, projekt ROUTING w Portugalii, a także
w ramach projektu badawczego realizowanego z Białoruską Akademią Nauk - projekt Development of Composite Ceramic Coatings on Structures from Welding Aluminium Alloys Ensuring High Resistivity to Corrosion and Wear. W ramach porozumienia między Polską Akademią Nauk (PAN) i Estonian Academy of Sciences (EAS), pracownicy uczelni realizowali we współpracy z pracownikami Tallinn University of Technology wspólny projekt badawczy „Power Electronics Transformer - an Energy Router for Active Power Distribution Grids”.

Uniwersytet Morski w Gdyni kontynuował w 2018 r. współpracę w zakresie budowy, tworzenia
i uruchomienia Akademii Rybołówstwa i Nauk o Morzu w Namibe (Academia de Pescas e das Ciências do Mar), uczelni o charakterze panafrykańskim, utworzonej w Republice Angoli w ramach projektu ANGOLA. Wspomniany projekt realizowany na rzecz Ministerstwa Rybołówstwa Republiki Angoli we współpracy z firmą Navimor International Com. Sopot jest zarazem największym przedsięwzięciem prowadzonym w Afryce przez instytucje reprezentujące państwa UE. Uniwersytet Morski w Gdyni był wiodącym partnerem edukacyjnym i naukowym w tym przedsięwzięciu, a w poszczególnych etapach projektu wykonał prace badawczo-rozwojowe o charakterze inżynieryjno-technicznym i ekspercko-konsultingowym, opracował podręczniki akademickie w języku portugalskim, a także kształcił studentów angolskich na studiach II stopnia i III stopnia, obecnie stanowiących kadrę dydaktyczną angolskiej uczelni.

Uniwersytet Morski w Gdyni utrzymywał także współpracę naukowo-dydaktyczną w oparciu o umowy bilateralne z zagranicznymi uczelniami, a w szczególności z Hochschule Bremerhaven (Niemcy), Shanghai Martime University (Chiny) i Kaliningrad State Technical University (Rosja). Warto podkreślić, że w roku 2018 Uniwersytet Morski w Gdyni i Hochschule Bremerhaven obchodzili 40-lecie współpracy naukowo-dydaktycznej. Dla upamiętnienia tej ważnej rocznicy nastąpiło symboliczne odnowienie współpracy poprzez podpisanie przez władze obu uczelni nowej umowy dotyczącej kontynuacji
i poszerzenia obszarów wspólnych działań. W ramach współpracy z Hochschule Bremerhaven zostało zorganizowane w Bremerhaven i w Gdyni 15-te jubileuszowe Międzynarodowe Studenckie Seminarium Naukowe pn. „Managing Cultural Diversity in Europe”. Ponadto reprezentanci UMG uczestniczyli
w International Summer School Bremerhaven. Ustalono również harmonogram wizyt profesorów zagranicznych w obu uczelniach.

Podczas pobytu w Shanghai Maritime University reprezentant UMG prezentował dokonania w obszarze jakości energii elektrycznej w mikrosieciach okrętowych oraz realizował cykl wykładów dla studentów II stopnia College of Logistic Engineering of SMU nt. „Digital Solutions for Electromagnetic Phenomena Measurement”. Przedstawiciele UMG podczas spotkania w Kaliningrad State Technical University omawiali możliwości wymiany wykładowców oraz wymiany kadetów na statkach żaglowych, a także organizację wspólnych wydarzeń z dziedziny kultury i sportu. W 2018 r. odbyła się kolejna edycja Międzynarodowych Regat o Puchar Rektorów UMG i KSTU, w których wzięło udział 19 jachtów
z Obwodu Kaliningradzkiego, Polski i Łotwy. Studenci UMG razem ze studentami Kaliningrad State Technical University, Baltic Fishing Fleet State Academy i Kaliningradzkiej Policealnej Szkoły Morskiej wzięli udział w spływie szalupami wiosłowo-żaglowymi na wodach Zalewu Kurońskiego.

Podczas odbywających się w Szczecinie Światowych Dni Morza uczelnia podpisała list intencyjny
z Dirección General Maritima - Dimar, administratorem uczelni morskiej Escuela Naval de Cadetes „Almirante Padilla” (Kolumbia). Natomiast przedstawiciel UMG, wizytujący podczas Rejsu Niepodległości s/v „Dar Młodzieży” w porcie w Dżakarcie, podpisał Memorandum of Understanding
z uczelnią morską Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (Indonezja).

Współpraca międzynarodowa Uniwersytetu Morskiego w Gdyni obejmuje także mobilność studentów
i pracowników w ramach Programu Erasmus+. Projekty mobilności realizowane są we współpracy z 45 uczelniami partnerskimi w 15 krajach UE. W 2018 r. w ramach mobilności w programie Erasmus zrealizowano:

* 39 wyjazdów studentów UMG na studia,
* 3 wyjazdy studentów UMG na praktyki,
* 10 wyjazdów pracowników UMG,
* 33 przyjazdy studentów na studia do UMG,
* 3 przyjazdy pracowników z uczelni partnerskich do UMG.

W 2018 r. w ramach działalności Działu Armatorskiego UMG zrealizowane zostały następujące zadania:

- przeszkolenie na statkach szkoleniowych Dar Młodzieży i Horyzont II studentów Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i uczniów szkół morskich;

- przeszkolenie na Darze Młodzieży studentów szkoły morskiej z Antwerpii;

- przeszkolenie w ramach Rejsu Niepodległości studentów Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, uczniów szkół morskich oraz laureatów wyłonionych w ramach konkursu Rejsu Niepodległości;

- opracowanie zasada eksploatacji i optymalnego zarządzania portami w kontekście obsługi ruchu turystycznego wykorzystaniem niewielkich statków wycieczkowych przede wszystkim pod kątem problemów żeglugowych (Program Johann);

- rejs statku Horyzont II na Spitsbergen dla Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk;

- praktyki śródlądowe dla studentów Wydziału Nawigacyjnego, Mechanicznego i Elektrycznego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni;

- analizy nawigacyjne dla przebudowywanych portów przygotowywane przez pracowników Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

### Akademia Morska w Szczecinie.

Akademia Morska w Szczecinie, jako innowacyjny i nowoczesny ośrodek naukowo-dydaktyczny prowadzi badania w odpowiedzi na aktualne potrzeby gospodarki morskiej, wynikające ze światowych trendów wskazujących kierunki rozwoju branży. Są to badania i innowacje m.in. w zakresie inżynierii ruchu morskiego, energii odnawialnej, żeglugi śródlądowej, logistyki i transportu intermodalnego.

Akademia Morska w Szczecinie kształci studentów na trzech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym i Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu. Na Wydziale Nawigacyjnym kształcenie odbywa się na kierunkach: Nawigacja, Transport, Geodezja i kartografia, Geoinformatyka, Oceanotechnika, Informatyka; na Wydziale Mechanicznym na kierunkach: Mechanika i budowa maszyn, Mechatronika; na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu na kierunkach: Logistyka, Transport, Zarządzanie i Inżynieria Produkcji. Akademia w zależności od wydziału i kierunku, kształci studentów na pierwszym, drugim lub trzecim stopniu studiów.

W 2018 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie zdobywało wiedzę łącznie 3 063 studentów, w tym na studiach stacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 2 323, niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 705, trzeciego stopnia 35.

Rozwijając stopień umiędzynarodowienia uczelni Akademia Morska w Szczecinie dba o to, by przygotować absolwentów kierunków morskich do pracy w międzynarodowym środowisku.
W związku z tym uczelnia systematycznie zwiększa udział studentów zagranicznych - wg stanu na 31 grudnia 2018 r. w AMS studiowało 330 cudzoziemców, czyli 10,9% łącznej liczby studentów (dla porównania w roku poprzednim cudzoziemców było 266, co stanowiło 8,1%). Najwięcej cudzoziemców studiuje na Wydziale Nawigacyjnym - 158 osób (w roku 2017 - 105), na Wydziale Mechanicznym 86 osób (w roku 2017 - 87), a na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu 86 osób (w roku 2017 - 74). W roku 2018 Uczelnia przyjęła na kierunek Nawigacja prowadzony w pełni w języku angielskim 19 studentów z 8 krajów (kierunek ten został otwarty w 2017 r.). W 2018 r. na bieżąco modernizowano i aktualizowano trzyjęzyczną stronę poświęconą rekrutacji studentów zagranicznych (pod adresem www.marine-edu.com).

Akademia współpracowała z uczelniami oraz instytucjami zagranicznymi z 18 krajów w ramach 41 aktywnych umów lub porozumień o współpracy. W styczniu 2018 r. Akademię odwiedziła delegacja
z Zhejiang Ocean University. Ponadto w maju 2018 r. Dział ds. Obcokrajowców i Wymiany Międzynarodowej współorganizował wraz z Biurem Karier seminarium Erasmus+ Saff Week, w ramach którego w uczelni goszczono przedstawicieli instytucji dydaktycznych - łącznie 14 uczestników. Obecnie uczelnia posiada 20 umów dotyczących wymiany w ramach programu Erasmus+, w tym dwie z krajami partnerskimi (Rosja i Gruzja).

W 2018 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie realizowane były następujące projekty badawcze:

- Projekt EUFAL *-* Electric urban freight and Logistics - celem projektu jest ocena efektywności zastosowania pojazdów elektrycznych w systemach logistyki miejskiej w oparciu o wybrane dobre praktyki oraz określenie zaleceń dla wdrażania elektromobilności w tym obszarze.

- SARA - Wspomaganie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa i Obserwacji Morskiej przy użyciu systemu EGNSS wysokiej dokładności - celem projektu SARA jest zaprojektowanie i rozpoczęcie wdrożenia specjalistycznego rozwiązania, opartego na już istniejącym prototypie, do wykorzystania
w ramach działalności Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) i obserwacji obszarów morskich. Technologia wytworzona w ramach projektu SARA ma na celu zbudowanie półautomatycznego systemu wykorzystującego dane z obserwacji Ziemi do wstępnego wykrywania trajektorii podejrzanych pontonów (obserwacja i nadzór) i wspieranie operacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w oparciu o wdrożony system RPAS (zdalnie sterowany system lotniczy), który jest ściśle sprzężona z architekturą statku poprzez kabel (uwiązany lot): gdy tylko potrzebne jest jego użycie, samolot opuszcza specjalny hangar na szczycie statku i staje się „wirtualnym pylonem”, który przemieszcza czujnik VIS-TIR (Visual Spectrum and Thermal Infrared); uchwycone obrazy są przetwarzane w czasie rzeczywistym przez lokalny komputer.

- Projekt CSHIPP Clean Shipping Project Platform - Projekt-platforma polegający na połączeniu ponadnarodowych projektów i ich kluczowych uczestników celem zapewnienia efektywnego wykorzystania, większej trwałości i możliwości przenoszenia wyników projektów. Działania CSHIPP koncentrują się wokół dwóch kluczowych tematów: (1) wpływ na środowisko i wydajność żeglugi
w Regionie Morza Bałtyckiego oraz 2) synteza dostępnych analiz naukowych i badań przeprowadzonych w ramach projektów oraz ich dostępność dla kluczowych grup docelowych: organizacji rządowych, przedsiębiorców i decydentów.

- Projekt DORSZE 2 - Badania porównawcze innowacyjnych konstrukcji worka dorszowego redukujących ilość niewymiarowych ryb przy połowach włokowych dorsza bałtyckiego - celem głównym projektu jest poprawa własności selektywnych bałtyckich worków dorszowych poprzez wprowadzenie istotnych, innowacyjnych zmian w ich konstrukcjach. Opracowane nowe rozwiązania korzystnie wpłyną na zmianę struktury śmiertelności połowowej dorszy bałtyckich, zmniejszając tym samym negatywną presję rybołówstwa na środowisko morskie. Zakłada się, że w wyniku realizacji projektu powstaną innowacyjne rozwiązania techniczne, które po wdrożeniu do praktyki wpłyną korzystnie na stan zasobów dorsza bałtyckiego poprzez redukcję tzw. nieujawnionego odrzutu.

- Projekt MORGAV - Opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża - głównym celem projektu jest opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych z przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża. Projekt zakłada harmonizację morskich pomiarów wysokościowych
z Systemem EVRS poprzez wykorzystanie różnic potencjału siły ciężkości do poziomu odniesienia Normaal Amsterdams Peil.

- Projekt WECANet – A pan-European Network for Marine Renewable Energy - Projekt WECANet będący akcją COST, w której udział bierze ponad 100 instytucji z kilkudziesięciu krajów to interdyscyplinarna platforma współpracy w zakresie pozyskiwania energii z fal morskich i oceanicznych oraz identyfikacji kluczowych zatorów. Obszar energii odnawialnej pozyskiwanej z fal morskich i oceanicznych zmaga się z wyzwaniami, które wymagają podjęcia szerokich badań naukowych, szczególnie dotyczących aspektów technicznych i ekonomicznych związanych z uzyskiem energii z fal. W Europie występują znaczące nierówności w zakresie zasobów energii pochodzącej z fal, przedsiębiorstw zajmujących się tym obszarem, jak również krajowych programów i inwestycji. Dodatkowo, ten sektor energetyczny musi pozyskać zaufanie inwestorów poparte m.in. redukcją ryzyka technologicznego i nietechnologicznego. Wymienione wyzwania wymagają pan-europejskiej współpracy inżynierów, ekonomistów, naukowców, decydentów, ekspertów itd.

- EUROfusion - Implementation of activities described in the Roadmap to Fusion during Horizon 2020 through a Joint programme of the members of the EUROfusion consortium - celem projektu jest wspólne prowadzenie badań w ramach prac realizowanych przez konsorcjum EUROfusion z zakresu fuzji jądrowej.

- Projekt SCORE - Scoreboard of Competitiveness of European Transport Manufacturing Industry -
w wyniku realizacji projektu dokonano analizy europejskiego przemysłu środków transportu: drogowego, lotniczego, kolejowego i morskiego pasażerów i ładunków w kontekście konkurencyjności w ujęciu globalnym. Wskazano kierunki rozwoju europejskiego przemysłu środków transportu poprzez uwzględnienie takich głównych determinant jak: dynamika łańcucha wartości w produkcji, zmieniających się wymagań po stronie popytu i wzrostu jego konkurencyjności w ujęciu globalnym. Opracowano zharmonizowane międzysektorowe scenariusze działania dla przemysłu i wskazano niezbędne działania w zakresie polityki rozwoju na poziomie UE jak i poszczególnych państw i ram regulacyjnych z tym związanych.

- Projekt NOVELOG - New cOoperatiVE business models and guidance for sustainable city LOGistics - celem projektu było opracowanie wytycznych do wdrażania skutecznych i trwałych rozwiązań dla miejskiego transportu towarowego i usługowego oraz ułatwienia współpracy z zainteresowanymi stronami, poprzez rozwój i transfer dobrych rządów i modeli biznesowych mających na uwadze specyfikę miast i integrację na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym oraz europejskim.

- Projekt SOUTH COAST BALTIC - Utworzenie trwałego transgranicznego zarządzania marinami
w oparciu o sieć współpracy MARRIAGE - projekt ma na celu dalsze promowanie regionu Południowego Bałtyku jako tętniącego życiem transgranicznego obszaru dla uprawiania turystyki żeglarskiej, który zapewnia wysokie standardy jakości. Zostanie to osiągnięte poprzez kampanie informacyjne, wymianę wiedzy i kompetencji pomiędzy marinami, stowarzyszeniami żeglarskimi oraz innymi interesariuszami, poprawę jakości usług skierowanych do żeglarzy w oparciu o badania i analizę potrzeb, a także rozwój kształcenia w zakresie zarządzania marinami.

- Projekt SBOIL - South Baltic Oil Spill Response through clean-up with Biogenic Oil Binders - celem projektu jest usprawnienie systemu szybkiego reagowania na wyciek ropy w niesprzyjających warunkach pogodowych i płytkich wodach. Zostanie to zrealizowane poprzez wdrożenie nowej koncepcji reakcji na wyciek ropy naftowej z wykorzystaniem absorbentów o nowych możliwościach aplikacji. Sprzęt do reakcji na wyciek ropy będzie stacjonował w gotowości w regionie Bałtyku Południowego przez co ogólna zdolność do reagowania na wycieki ropy naftowej wzrośnie,
a potencjalny wpływ zrzutów zanieczyszczeń oleju zostanie znacznie zmniejszony. Inwestycja powinna poprawić zdolności reagowania na wyciek i działać jako demonstrator promowania tego rodzaju koncepcji. Krajowe i międzynarodowe warsztaty podniosą poziom świadomości na różnych poziomach operacji reagowania na wyciek oleju, nowej koncepcji i odpowiadających im obowiązków i możliwości różnych interesariuszy.

- Projekt Low Carbon Logistics - projekt jest ukierunkowany na przedstawienie najlepszych dobrych praktyk w zakresie miejskiego transport towarowego w czterech wybranych miastach regionu Południowego Bałtyku. Przedsięwzięcie obejmuje: analizę funkcjonowania miejskiego transportu towarowego w badanych miastach, opracowanie wspólnej koncepcji rozwoju logistyki opartej na niskiej emisji dwutlenku węgla dla regionu Południowego Bałtyku oraz wdrażanie rozwiązań pilotażowych
w wybranych miastach.

- Projekt Go LNG - Value chain for clean shipping, green ports and Blue growth in Baltic Sea Region - głównym celem projektu Go LNG jest zlikwidowanie przeszkód, które blokują rozwój technologii LNG na obszarze Morza Bałtyckiego poprzez: zmniejszenie ceny i zwiększenie dostępności LNG; rozwój czystych technologii; szkolenie personelu; zapewnienie trwałości rozwiązań LNG.

- Projekt MARELITT Baltic - Zmniejszenie wpływu śmieci morskich w postaci porzuconych narzędzi połowu na środowisku Morza Bałtyckiego - projekt MARELITT jest międzynarodową inicjatywą poszukiwania i wyławiania zagubionych narzędzi połowowych z dna Bałtyku. Zagubione sieci bowiem nadal łowią ryby, ptaki i ssaki morskie. Mogą być też źródłem mikrocząsteczek plastiku, wpływając tym samym negatywnie na stan ekosystemu morskiego. Celem Projektu MARELITT jest opracowanie prostych, efektywnych kosztowo i bezpiecznych dla środowiska metod wyławiania z dna Bałtyku zagubionych sieci, dostosowanych do różnych warunków geograficznych oraz znalezienie systemowego rozwiązania problemu środowiskowego związanego z zagubionym sprzętem połowowym.

- Projekt ENVISUM - Oddziaływanie na środowisko paliwa o niskiej zawartości siarki: pomiary
i strategie modelowania - celem projektu jest opracowanie sposobu mierzenia i oceny wpływu emisji siarki ze statków na środowisko i jakość powietrza w regionie Morza Bałtyckiego. Wyniki mają dostarczyć nowych informacji na temat sposobu dalszej poprawy stanu powietrza w jak najbardziej opłacalny i ekonomiczny sposób.

W 2018 r. Akademia Morska w Szczecinie rozpoczęła realizację kilku projektów dydaktycznych,
m.in. projekt „Czas na staż II” (wartość 2 mln zł). W ramach projektu, który realizowany jest w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 września 2019 r. 64 studentów kierunków logistyka, zarządzanie i inżynieria produkcji, transport oraz geodezja i kartografia zrealizowało czteromiesięczne staże głównie
w przedsiębiorstwach z branży geodezyjnej, TSL oraz branży morskiej. Projekt skierowany jest do łącznie 146 studentów.

Rozpoczęto też realizację projektu Nowe Horyzonty (wartość 7,2 mln zł), który obejmuje szeroki wachlarz działań. Projekt realizowany w okresie od 1 września 2018 r. do 31 września 2022 r. składa się z 8 zadań:

- utworzenie nowego kierunku studiów Oceanotechnika;

- utworzenie nowego kierunku studiów Geoinformatyka;

- realizacja zajęć przez wykładowców z zagranicy;

- podnoszenie kompetencji studentów;

- realizacja staży;

- podnoszenie kompetencji kadry dydaktycznej;

- podniesienie jakości narzędzi informatycznych służących do zarządzania uczelnią;

- podnoszenie kompetencji kadry kierowniczej.

Głównym celem projektu jest podniesienie do 31 lipca 2022 r. jakości kształcenia oraz zarządzania
w Akademii Morskiej w Szczecinie poprzez:

- wykształcenie na nowych kierunkach 48 absolwentów (z 80 osób przyjętych), na których jest zapotrzebowanie rynku pracy;

- podniesienie kompetencji (w tym zawodowych, poprzez zdobycie doświadczenia w pracy) 372 studentów AM wszystkich kierunków;

- podniesienie jakości dydaktyki w uczelni poprzez podniesienie kompetencji 54 osób z własnej kadry dydaktycznej i przyjęcie 20 uznanych dydaktyków z zagranicy;

- podniesienie kompetencji 50 osób z kadry zarządzającej oraz wdrożenie narzędzi IT usprawniających zarządzenie uczelnią oraz informacjami o uczelni i jej ofercie.

W 2018 r. uczelnia kontynuowała realizację projektu „Academic Business Coach - MELES 2.0”
w ramach partnerstwa strategicznego na rzecz szkolnictwa wyższego Erasmus+. Projekt realizowany jest w okresie od 1 września 2017 r. do 31 maja 2020 r. Liderem projektu jest Akademia Morska
w Szczecinie, a partnerami projektu są Politechnika Białostocka, Uniwersytet w Lipsku (Niemcy), Uniwersytet Egejski (Grecja) i Uniwersytet w Aveiro (Portugalia). Projekt „Academic Business Coach - MELES 2.0” jest kontynuacją projektu MELES – „More Entrepreneurial Life at European Schools”, którego celem było opracowanie, przetestowanie oraz wdrożenie nauczania na uczelniach technicznych przedmiotu „przedsiębiorczość”. Efektem jest wiele studenckich przedsięwzięć biznesowych, wymagają one jednak dalszego wsparcia na różnych etapach rozwoju. Systematycznej pomocy potrzebują również pracownicy naukowi zaangażowani w projekty B+R o wysokim potencjale komercjalizacji, dlatego też powstał projekt „Academic Business Coach - MELES 2.0”, którego celem jest opracowanie, przetestowanie i wdrożenie programu kształcenia akademickich trenerów biznesu.

Uczelnia realizowała również umowę z dnia 11 lipca 2018 r., której przedmiotem jest finansowanie, realizacja i rozliczanie kosztów procedury uzyskiwania zagranicznych akredytacji, reakredytacji, certyfikatów jakości kształcenia wymienionych w „Katalogu akredytacji kwalifikowalnych zagranicznych akredytacji i certyfikatów jakości” Nautical Institute Accreditation. Czas trwania tego projektu to 31 grudnia 2020 r.

Akademia Morska w Szczecinie w 2018 r. była organizatorem lub współorganizatorem m.in. takich konferencji naukowych jak:

- Konferencja „PORTY MORSKIE 2018” - organizator: Instytut Zarządzania Transportem Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, współorganizator zewnętrzny: Stowarzyszenie Zachodniopomorski Klaster Morski;

- Konferencja Naukowa „Technologie Edukacyjne 2018” - organizator: Instytut Eksploatacji Siłowni Okrętowych Wydział Mechaniczny, współorganizator zewnętrzny: firma ADVSEO sp. z o. o.;

- X Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Explo-Ship 2018” - organizator: Instytut Eksploatacji Siłowni Okrętowych Wydział Mechaniczny, współorganizator: Instytut Nawigacji Morskiej Wydział Nawigacyjny;

- VII Krajowa Konferencja „Nowe materiały – Nowe technologie w przemyśle okrętowym
i maszynowym” - organizator: Instytut Podstawowych Nauk Technicznych Wydział Mechaniczny; współorganizator zewnętrzny: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie;

- Konferencja „GreenCities – Green Logistics for Greener Cities” 2018 - organizator: Instytut Zarządzania Transportem Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu;

- XVII/XIV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Ochrona Człowieka
w Środowisku Pracy. Obsługiwanie Maszyn i Urządzeń. Zintegrowane Systemy Zarządzania: Jakość-Środowisko-Bezpieczeństwo-Technologia” 2018.

- International Symposium Information on Ship/Marine Traffic Engineering 2018 - organizator: Centrum Inżynierii Ruchu Morskiego oraz Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego Wydział Nawigacyjny, współorganizator zewnętrzny: Deutsche Gesellschaft fur Ortung und Navigation w Hamburgu;

- Międzynarodowa Konferencja Naukowa „The Analysis and Prognostic of the Management Systems in the Industry and Transport”.

Ośrodki szkoleniowe Akademii Morskiej w Szczecinie (Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego, Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, Morski Ośrodek Szkoleniowy, Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego) prowadziły szkolenia i przeszkolenia dla szeroko pojętej kadry gospodarki morskiej, w celu uzyskania wymaganych kwalifikacji zawodowych oraz w istotny sposób przyczyniały się do rozwoju gospodarki morskiej w regionie. Ośrodki prowadziły również kursy dla pracowników instytucji i organów nadzoru morskiego, służb ratowniczych oraz instytucji i urzędów zajmujących się eksploracją i ochroną zasobów morskich. Zapewnianie przez Ośrodki Akademii Morskiej wysokiego poziomu nauczania kadr ratowniczych i porządkowych państwa wpływa na zapewnienie ładu publicznego i bezpieczeństwa mieszkańców regionu. Szkolenia organizowane w Ośrodkach prowadzone są na podstawie programów szkoleń przez wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną
w odpowiednio wyposażonych salach i na sprzęcie zapewniającym właściwe przeprowadzenie szkolenia.

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

Ponadto, Biuro Karier Akademii Morskiej w Szczecinie wzięło udział w International Staff Training Week w Porto, czyli warsztatach dla pracowników administracyjnych, w szczególności pracowników Biur Karier. W czasie warsztatów, prezentacji, paneli dyskusyjnych poruszano kwestie związane z: rynkiem pracy poszczególnych krajów europejskich, cenionymi, na rynku pracy, kompetencjami miękkimi oraz sposobami rozwiązywania problemów dotyczących zatrudnialności młodych ludzi.

Akademia Morska w Szczecinie w celu promocji swoich osiągnięć technicznych wzięła udział w targach Warsaw Industry Week, które odbyły się w dniach 6 - 8 listopada 2018 r. w Nadarzynie. Promując edukację i naukę morską w społeczeństwie, w szczególności wśród dzieci i młodzieży, uczelnia włączyła się w realizację Morskiego Centrum Nauki im. prof. Jerzego Stelmacha w Szczecinie budowanego ze środków samorządu województwa Zachodniopomorskiego (rola opiniodawcy w Radzie Programowej, prowadzenie zajęć w Uniwersytecie Jungów).

Akademia Morska w Szczecinie każdego roku dokonuje wynalazków w dziedzinie nauk technicznych. W 2018 r. uczelnia otrzymała patenty na:

* Przyrząd do pomiarów odkształceń, zwłaszcza wałów korbowych oraz sposób pomiarów odkształceń wałów korbowych (patent krajowy);
* A method and system of navigational decision support in the process of safe vessel navigation (patent europejski).

Ponadto uczelnia zgłosiła do ochrony w Urzędzie Patentowym RP:

- Sposób pomiaru całkowitego pola przekrojów przecieków komory roboczej zwłaszcza tłokowego silnika spalinowego;

- Klej do łączenia przygotowanych elementów pian metalicznych i niemetalicznych z usytuowanym prepregiem;

- Sposób wyznaczania współczynnika operacyjnego efektywności energetycznej statku specjalistycznego;

- Elektroniczny detektor odchyłek wartości sygnałów z czujników monitorujących stan obiektu diagnozowanego i sposób detekcji;

- Metoda oceny obciążenia mechanicznego maszyn energetycznych, zwłaszcza tłokowych silników spalinowych;

- Sposób rozdziału mocy pomiędzy prądnicami elektrycznymi oraz układ do stosowania sposobu;

- Sposób i urządzenie pomiaru maksymalnej siły tarcia między korpusem a iglicą rozpylacza wtryskiwacza tłokowych silników spalinowych.

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

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni realizuje zadania w obszarze dydaktyki i prowadzenia badań, które wpisują się w kluczowe kierunki polityki naukowej i naukowo - technicznej resortu obrony narodowej zdefiniowane w dokumencie pn. „Priorytetowe kierunki badań
w resorcie obrony narodowej na lata 2013-2022”. Działania Uczelni ze względu na swój morski charakter również wpisują się w realizację priorytetowych kierunków polityki morskiej RP.

W roku akademickim 2018 prowadzono 54 prace statutowe, 10 projektów rozwojowych oraz 15 projektów badawczych w ramach programu ministerialnego „Grant Badawczy”. W ramach obszaru technologii obronnych (OiB) 4.2 Sensory i obserwacja, Uczelnia realizuje projekt rozwojowy: „Ławica biomimetycznych pojazdów podwodnych dla rozpoznania podwodnego” we współdziałaniu
z niemieckim ośrodkiem badawczym WTD71 oraz Politechniką Krakowską i Przemysłowym Instytutem Automatyki i Pomiarów, a także projekt badawczy „Optyczny przybrzeżny morski system nawigacyjny”. W Akademii kontynuowany jest również drugi etap pracy zleconej przez Europejską Agencję Obrony
pt.: „Analiza oddziaływania pola fizycznego na wielosensorowe systemy pomiarowe.”

Z zakresu obszaru 4.5 Ochrona i przetrwanie na polu walki prowadzone są dwa projekty badawcze:
„Modelowanie i symulacja amortyzacji maszyn i urządzeń okrętowych obciążonych udarowo i drganiami harmonicznymi” oraz „Wyznaczanie rzeczywistych, dynamicznych charakterystyk wytrzymałościowych stali austenitycznej oraz stopów aluminium”.

W dziedzinie 4.7 Inteligentnych materiałów o kontrolowanych właściwościach akustycznych realizowany jest projekt badawczy „Rozpraszanie wsteczne fal akustycznych w środowisku wodnym”, którego wyniki badań mogą mieć wpływ na rozwój Technologii przełomowej.

W tematykę obszaru 4.4 Platformy bezzałogowe wpisują się projekty: „Aktywny bezzałogowy system wykrywania i identyfikacji materiałów niebezpiecznych w obszarach wodnych” , „Systemy autonomiczne w działaniach na rzecz obronności i bezpieczeństwa morskiego państwa”, „Badania modelowe charakterystyk pędnika falowego” oraz „Badanie właściwości fizykochemicznych inteligentnych kompozytów z wykorzystaniem materiałów elektroaktywnych”.

Realizowane projekty rozwojowe to: „System przeciwdziałania i zwalczania zagrożeń powstałych
w wyniku bezprawnego i celowego użycia platform mobilnych (latających, pływających)”, „35 mm automatyczna armata morska KDA z zabudowanym na okręcie systemem kierowania ogniem”, które swoją problematyką są zbieżne z priorytetowymi kierunkami badań obszaru Ochrona i przetrwanie na polu walki. W obszarze tym realizowany jest także projekt badawczy pn. „Projektowanie dekompresji dla nurkowań MCM II”.

Oprócz tego Akademia prowadzi również działalność usługową na potrzeby Marynarki Wojennej, ośrodków przemysłowych i innych instytucji państwowych, m.in. Akademia ma swój udział w realizacji programu modernizacji Marynarki Wojennej realizując we współpracy z przemysłem stoczniowym dostawę systemu monitorowania pola hydroakustycznego dla okrętu patrolowego ORP „Ślązak” (PROJEKT 621).

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

Wartością dodaną prowadzonych badań podstawowych w ramach projektów: „Główne procesy kreujące bezpieczeństwo morskie na morzach i oceanach w erze świata ponowoczesnego ze szczególnym uwzględnieniem akwenu Morza Bałtyckiego” oraz „Rola Morza Bałtyckiego w polityce Rosji. Problemy
i wyzwania dla Polski”, będzie zdobycie nowej wiedzy na temat procesów kształtujących bezpieczeństwo morskie państwa.

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

Akademia stale podnosi jakość prowadzonej działalności naukowo-badawczej. Jest to możliwe dzięki sprawnemu zarządzaniu oraz doskonaleniu wdrożonego Zintegrowanego Systemu Zarządzania, który obejmuje prowadzenie badań naukowych, prac rozwojowych, wdrożeniowych, remontowych, produkcyjnych, projektowanie oraz dostawy systemów, technologii i wyrobów zgodnie z wymaganiami ISO 9001:2015. Utrzymywanie wysokiego poziomu jakości usług badawczych oraz organizację laboratoriów, uczelnia opiera na wymaganiach normy PN-EN ISO/IEC 17025. Akademia jest jednostką badawczą oraz certyfikującą w obszarze Obronność i Bezpieczeństwo utrzymującą akredytację ministra obrony narodowej.

Akademia Marynarki Wojennej od wielu lat współpracuje także z różnymi ośrodkami badawczymi/uczelniami w zakresie prac naukowo - badawczych, projektowych, wdrożeniowych
i modernizacyjnych z kraju i z zagranicy, a także prowadzi szeroko zakrojoną współpracę międzynarodową w wielu dziedzinach, w tym utrzymuje bliskie kontakty z uczelniami morskimi innych państw. Zasadnicze cele współpracy międzynarodowej AMW to:

- poszerzenie współpracy o kolejnych partnerów zagranicznych;

- zapoznanie się z zagranicznymi systemami kształcenia;

- wymiana podchorążych na praktykach;

- zintensyfikowanie spotkań na szczeblu nauczycieli akademickich i słuchaczy;

- wymiana referatów i publikacji pomiędzy uczelniami;

- motywowanie kadry i słuchaczy AMW poprzez liczne kontakty zagraniczne do doskonalenia znajomości języka angielskiego;

- stworzenie szerokich możliwości do publikacji naukowych oraz uczestnictwa
w międzynarodowych konferencjach i sympozjach;

- stworzenie dla podchorążych jak najszerszych możliwości współzawodnictwa w relacji z rówieśnikami z uczelni zagranicznych (głównie uczestnictwo w regatach żeglarskich).

AMW utrzymuje szczególnie bliskie kontakty z:

* Niemiecką Oficerską Szkołą Marynarki Wojennej w Flensburgu (Marineschule Murwik);
* Rumuńską Akademia Marynarki Wojennej (Mircea cel Batran Naval Academy);
* Bułgarską Akademią Marynarki Wojennej (Nikola Vaptsarov Naval Academy);
* Królewską Holenderską Akademią Marynarki Wojennej w Den Helder (Royal Netherlands Naval College);
* Królewską Duńską Akademią Marynarki Wojennej w Kopenhadze (Royal Danish Naval Academy);
* Brytyjską Królewską Akademią Marynarki Wojennej (Britannia Royal Naval College);
* Akademią Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych w Annapolis (US Naval Academy);
* Grupą zbrojeniową Saab (SAAB Kockums Karlskrona);
* University of Split (Chorwacja - Sveučilište u Splitu);
* University of Dubrownik (Chorwacja - Sveučilište u Dubrovniku).

Współpraca ta przejawia się w następujących przedsięwzięciach: spotkania komendantów uczelni, wizyty, rewizyty okrętów szkolnych, wymiana nauczycieli akademickich, wymiana podchorążych
w ramach praktyk na okrętach, uczestnictwo w międzynarodowych regatach i zawodach sportowych, uczestnictwo w międzynarodowych konferencjach i sympozjach, konsultacje naukowe w ramach prowadzonych tematów badawczych, długoterminowych umów w zakresie praktyk akademickich
i przemysłowych studentów wojskowych i cywilnych z WME w Saab Kockums w Karlskronie oraz wymiana nauczycieli, studentów w ramach programu Erasmus+. Wynikiem współpracy międzynarodowej było m.in. poznanie innych systemów nauczania i systemów praktyk, a także szkolenia na symulatorach, pozyskanie wykładowców w ramach wymiany nauczycieli akademickich, wymiana podchorążych w ramach Dnia Podchorążego.

Akademia prowadzi jednolite studia czteroletnie inżynierskie na kierunku nawigacja dla kadetów z Arabii Saudyjskiej, Straży Granicznej Kataru oraz z MW Kuwejtu, Straży Granicznej Kuwejtu.

### Uniwersytet Szczeciński.

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

Aktywność Uniwersytetu Szczecińskiego w ramach polityki morskiej przejawiała się w uczestnictwie
w projektach badawczych oraz wykonywaniu usług na rzecz podmiotów gospodarczych i społecznych działających w ramach szeroko rozumianego sektora morskiego.

W Uniwersytecie Szczecińskim na Wydziale Nauk o Ziemi działa Instytut Nauk o Morzu, który prowadzi badania naukowe związane z tematyką morską oraz prowadzi kształcenie na kierunkach powiązanych z tą tematyką. W roku 2018 Instytut w szczególności realizował działania o charakterze monitoringowym dotyczące morskiej strefy brzegowej:

* Teledetekcyjna analiza oraz monitoring dynamiki strefy brzegowej dla potrzeb zarządzania strefą brzegową, w tym:

- prognozowanie wybranych zjawisk oraz określanie zmian objętościowych brzegu wydmowego Południowego Bałtyku oraz zastosowania do ewidencjonowania skutków i zagrożeń w strefie brzegowej spowodowanych bieżącymi i spodziewanymi stanami sztormowymi;

- rejestracja procesów zachodzących w strefie brzegowej przy wykorzystaniu technik wideo monitoringu;

- określenie prawidłowości rozwoju brzegu morskiego na podstawie czasowej i przestrzennej analizy zmienności brzegu morskiego.

* Kontynuacja projektu „SatBałtyk” realizowanego w latach 2010-2015:

- przystosowanie opracowanych metod do zastosowań rutynowych w monitoringu;

- utrzymanie działania operacyjnego systemu szybkiego i efektywnego wyznaczania charakterystyk strefy brzegowej Bałtyku w formie map rozkładów wybranych parametrów charakteryzujących stan i zmienność strefy brzegowej wraz z ich predykcją oraz map zagrożenia powodziowego.

* Opracowanie wytycznych i warunków technicznych pozyskania danych skanowania laserowego oraz zdjęć lotniczych na potrzeby opracowania NMT, MNPT oraz ortofotomapy w ramach monitoringu brzegu dla Urzędu Morskiego w Szczecinie (ocena merytoryczna nadesłanych ofert oraz nadzór nad realizacją zamówienia i kontrola przekazanych danych - na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie).
* Monitoring ekologiczny środowiska morskiego w rejonie budowy Gazoportu w Świnoujściu
i w rejonach zrzutu urobku inwestycji Gazoport Świnoujście.
* Monitoring wód morskich w rejonie Międzyzdrojów w zakresie zmian koncentracji tlenu oraz zawiesin i pH.
* Badania środowiskowe portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu pod kątem występowania gatunków obcych, na potrzeby udzielania zwolnień w ramach „Międzynarodowej konwencji
o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami” dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
* Analizy fitoplanktonu, zooplanktonu i makrobentosu oraz opracowanie raportów na potrzeby projektu: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m wraz
z wykonaniem Nadzoru i Monitoringu Przyrodniczego” dla Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W ramach rozwoju morskich badań naukowych przedstawiciele Wydziału Nauk o Ziemi realizowali szereg działań ważnych dla realizacji polskiej polityki morskiej. Do działań tych należą m.in. następujące projekty badawcze dotyczące spraw morskich:

- „Ewolucja delty Hainan na północno-zachodnim szelfie Morza Południowochińskiego jako reakcja na paleośrodowiskowe zmiany od późnego plejstocenu (ERES)” - grant NCN oraz umowa bilateralna
z Guangzhou Marine Geological Survey w Chinach;

- „Rekonstrukcja wahań produktywności wód powierzchniowych w strefie tropikalnej i okołobiegunowej na przełomie eocenu i oligocenu na podstawie wysokoczułej ilościowej analizy zmienności zespołów fitoplanktonu krzemionkowego oraz zawartości krzemionki biogenicznej w osadach Oceanu Indyjskiego”;

*-* The Genus Haslea, new marine resources for blue biotechnology and Aquaculture (GHaNA)”, grant Horyzont 2020 (ERC, działanie Research & Innovation Action, Innovation Action, działania Marie Skłodowskiej-Curie);

- „Rekonstrukcja zmian klimatycznych na podstawie fauny otwornicowej raf koralowych z Florida Keys fauny otwornicowej raf koralowych z Florida Keys”, grant NCN;

- „Wpływ żółwi morskich Caretta caretta (Linnaeus 1758) na biogeografię okrzemek (Bacillariophyta)
w świetle badań na wybrzeżach Morza Śródziemnego”, grant NCN;

- „Badania eksperymentalne akumulacji lipidów w komórkach morskich okrzemek (Bacillariophyta): wpływ cyklu życiowego, fizjologii i filogenezy”, grant NCN;

 - „Temperatura jako czynnik warunkujący biogeograficzne rozmieszczenie okrzemek (Bacillariophyta) i procesy zachodzące w ekosystemach wybrzeży Afryki Południowej w wyniku współczesnych zmian klimatycznych”, grant NCBiR;

- „Dwadzieścia lat później: zdolność głębokowodnych zespołów meio- i megabentosu do odbudowy struktury i funkcji po antropogeniczny zaburzeniu środowiska osadowego oraz do rekolonizacji zaburzonego obszaru", grant NCN;

- „Kształtowanie wybrzeży klifowych pod wpływem lokalnych i globalnych procesów sprawczych ujętych w zróżnicowanych skalach czasowych”, grant NCN;

- „Rozwój wydm embrionalnych na plaży jako efekt oddziaływania roślinności pionierskiej - rejony
i tempo odbudowy na polskim wybrzeżu po katastrofalnych spiętrzeniach sztormowych z sezonu 2016/17 (Embryo Dune Dynamics, EDD)”, grant NCN.

W 2018 r. realizowane były również inne działania związane z polityką morską, w tym m.in.:

- ścisła współpraca naukowa z w zakresie badań morza z Guangzhou Marine Geological Survey (Chiny) oraz Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde – IOW (Niemcy);

- organizacja konferencji pt.: „16th Polish-German Seminar - Monitoring and modeling of the Baltic Sea Coast evolution” (Międzyzdroje, 27-28.09.2018 r.);

- organizacja konferencji pt.: „Polska geografia morza. Przyrodnicze i społeczno-ekonomiczne badania morza i obszarów nadmorskich”(Szczecin, 16-18.05.2018 r.);

- organizacja międzynarodowej konferencji pt.: „Sedimentary Source-to-Sink Systems in Marginal Seas” (Szczecin, 13-14.11.2018 r.);

- organizacja międzynarodowych warsztatów wspólnie z Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego (International Seabed Authority), powołaną na mocy uchwalonej przez ONZ Konwencji Prawa Morza (Szczecin, 27-28.06.2018 r.);

- udział dr Kamili Mianowicz jako członka delegacji Polskiej i konsultanta Interoceanmetal (IOM)
ds. środowiska i aspektów prawnych ochrony środowiska w sesji plenarnej Rady Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (Kingston, Jamajka);

- stworzenie jednej z największych w świecie hodowli żywych okrzemek (1800 gatunków) pochodzących ze strefy litoralnej mórz i oceanów (Szczecin Culture collection);

- edukacja dotycząca środowiska Morza Bałtyckiego oraz jego strefy brzegowej prowadzona w Stacji Morskiej Uniwersytetu Szczecińskiego w Międzyzdrojach;

- organizacja „Szczecin Geoscience Seminars”(Centrum Dydaktyczno-Badawcze Nauk Przyrodniczych Uniwersytetu Szczecińskiego);

- organizacja Konferencji Konsultacyjnej Polityki Surowcowej Państwa - filar IV „Pozyskiwanie deficytowych surowców mineralnych drogą importu i współpraca międzynarodowa” wraz z Państwowym Instytutem Geologicznym - Państwowym Instytutem Badawczym;

- prowadzenie prac naukowych i konsultacyjnych w zakresie prawnych i środowiskowych aspektów górnictwa głębokomorskiego, realizowanych na postawie umowy o świadczeniu usług naukowo-konsultingowych zawartej między Uniwersytetem Szczecińskim a Wspólną Organizacją Interoceanmetal z dnia 19 grudnia 2017 r.

## Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

W 2018 r. na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie (ZUT) kontynuowano kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego i drugiego stopnia na kierunkach oceanotechnika (specjalności: projektowanie i budowa okrętów, budowa i eksploatacja siłowni okrętowych) transport (specjalności: zintegrowany transport wodny i lądowy, transport portowy i przemysłowy), inżynieria bezpieczeństwa, chłodnictwo i klimatyzacja oraz budowa jachtów oferując nowoczesne, poszukiwane specjalności zawodowe zaspokajając potrzeby przyszłych pracodawców, w tym z sektora przemysłu okrętowego
i sektora „offshore”. We wrześniu 2018 r. Wydział otrzymał uprawnienia do prowadzenia kierunku logistyka, z orientacją także na zagadnienia związane z gospodarką morską.

W 2018 r. zakresie działalności naukowej Wydział uzyskał akredytowanie przez Polskie Centrum Akredytacji obejmujące swym zakresem 31 metod badawczych, w tym 7 metod dotyczących badań materiałów i wyrobów stosowanych na statkach wymaganych w Międzynarodowym Kodeksie Stosowania Prób Ogniowych (IMO 2010 FTP Code) oraz 2 metody badań podatności na samozagrzewanie ładunków przewożonych drogą morską. Działalność naukowo-badawcza Laboratorium Badań Cech Pożarowych Materiałów obejmuje: badania właściwości materiałów decydujących o pożarowym zagrożeniu związanym z ich zastosowaniem w obiektach morskich
i lądowych, badania z zakresu biernej i czynnej ochrony przeciwpożarowej obiektów morskich, badania cech pożarowych materiałów w aspekcie ich wykorzystania do ilościowej oceny poziomu zagrożenia pożarowego obiektów technicznych. Laboratorium posiada także aktualne świadectwo uznania Polskiego Rejestru Statków S.A. oraz jest uznawane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

W zakresie działalności dydaktycznej Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT jest partnerem
w międzynarodowym projekcie polegającym na prowadzeniu europejskich studiów magisterskich EMSHIP - Advanced Ship Design w ramach programu europejskiego Erasmus Mundus (uczelnia koordynująca: Universite de Liege, Belgia). Projekt ten finansowany jest ze środków Komisji Europejskiej. Studia trwają trzy semestry. Pierwszy semestr realizowany jest na Uniwersytecie Liège (Belgia). Studenci rekrutowani w Belgii realizują drugi semestr studiów w Ecole Centrale de Nantes we Francji, a następnie kierowani są na trzeci semestr do jednej z czterech uczelni partnerskich, w tym ZUT.

W zależności od wybranej specjalności, studenci mogą kontynuować naukę na jednym z czterech uniwersytetów: Galati (Rumunia) w zakresie hydrodynamiki okrętowej, Genua (Włochy) w zakresie projektowania jachtów, Rostock (Niemcy) w zakresie projektowania statków i technologii ich produkcji, ICAM (Nantes, Francja) w zakresie morskiej energetyki wiatrowej oraz na WTMiT w zakresie mechaniki i projektowania konstrukcji okrętów oraz technologii budowy. Zajęcia prowadzone są w języku angielskim. Uzupełniają je praktyki w wiodących europejskich przedsiębiorstwach gospodarki morskiej. Absolwenci otrzymują podwójny tytuł zawodowy magistra inżyniera (Master of Science) Uniwersytetu Liège i Ecole Centrale de Nantes. Studenci otrzymują wiedzę oraz interdyscyplinarne umiejętności techniczne i menadżerskie pozwalające na projektowanie statków przy zastosowaniu zaawansowanych metod wykorzystywanych w badaniach naukowych i przemyśle okrętowym. W konsorcjum uczestniczy także sześć uniwersytetów na zasadzie partnerów stowarzyszonych: Uniwersytet Michigan (USA), Uniwersytet Osaka (Japonia), Uniwersytet Amazonii (Brazylia), Wietnamski Uniwersytet Okrętowy, Uniwersytet Nowej Południowej Walii (Australia) oraz Uniwersytet Nauk Technicznych w Oranie (Algieria), wspomagających proces rekrutacji kandydatów. W pracach konsorcjum uczestniczy także Europejskie Stowarzyszenie Uniwersytetów Związanych z Techniką Morską - WEGEMT. Pobyt wszystkich w/w studentów projektu EMSHIP zakończył się przygotowaniem oraz obroną prac dyplomowych na WTMiT. W roku 2018 dyplomowano 13 studentów, a w semestrze zimowym roku akademickiego 2017/2018 na Wydziale przebywało 9 studentów. Projekt jest przewidziany na osiem lat akademickich (2011/2012 - 2018/2019)

Wydział bierze udział w projekcie EMSHIP+ - kontynuacji poprzedniego projektu. W ramach EMSHIP+ podpisana została z Uniwersytetem w Liege umowa o prowadzenie wspólnych studiów na drugim stopniu kształcenia w zakresie projektowania i budowy okrętów, obiektów offshore i morskich wież wiatrowych.

Wydział kontynuował współpracę z uczelniami europejskimi w zakresie kształcenia okrętowego poprzez przyjmowanie i wysyłanie studentów w celu odbycia części (z reguły jednego semestru studiów) na innej uczelni w ramach programu Erasmus. W tym zakresie Wydział współpracuje z następującymi uczelniami: Fachhochschule Stralsund, Niemcy; Technische Universitaet Hamburg-Harburg, Niemcy; Technical University of Lisbon, Portugalia; Chalmers University of Technology, Szwecja; Istanbul Teknik Universitesi, Turcja; Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Hiszpania; Uniwersytet w Genui (zgłoszenie do International School of Marine Technology).

Wśród szeregu innych działań obejmujących obszar przemysłu i gospodarki morskiej wymienić należy m.in. współpracę Wydziału z Det Norske Veritas i uniwersytetami skandynawskimi obejmującą cykliczne prezentacje osiągnięć naukowych i dydaktycznych oraz wymianę doświadczeń na forum odbywającej się corocznie konferencji pod egidą DNV, udział w klastrach mających na celu integrację gospodarki morskiej, udział w komitetach doradczych i radach instytucji związanych z okrętownictwem i gospodarką morską, członkostwo w instytucjach związanych z okrętownictwem i gospodarką morską, a także udział w gremiach eksperckich.

Na Wydziale Nauk o Żywności i Rybactwa w zakresie działalności naukowej realizowane są projekty finansowane z Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020, programu Horyzont 2020 oraz inne projekty. Wydział realizował również badania i projekty zlecone, w tym m.in. badania na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Warszawie pt.: „Program badań w polskich obszarach morskich”, polegające na ocenie stanu zasobów ryb oraz sporządzeniu raportu z realizacji programu badań na Zalewie Szczecińskim w 2018 r.

Wydział realizuje współpracę międzynarodową m.in. poprzez udział w międzynarodowych organizacjach w zakresie doradztwa naukowego oraz uczestnictwa w spotkaniach krajowych
i zagranicznych w obszarze Konwencji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (CCAMLR), jak również Organizacji Rybołówstwa Północno-Zachodniego Atlantyku (NAFO).

Od roku akademickiego 2017/2018 Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa współpracuje z Vinh University w Wietnamie w ramach akcji Erasmus+ KA107 - wymiana pomiędzy krajami programu a krajami partnerskimi. Umowa bilateralna z Wietnamem dotyczy kierunku rybactwo.

# POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.

## Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.

Częścią polskiej polityki morskiej jest polityka RP wobec obszarów położonych w regionach polarnych, tj. w Arktyce oraz w Antarktyce. Polityką Rzeczypospolitej Polskiej w relacji do tych dwóch obszarów zajmuje się Grupa Robocza ad hoc do spraw polarnych, tzw. Polar Task Force (PTF), powołana decyzją Ministra Spraw Zagranicznych w 2011 r. Grupa jest forum dialogu i współpracy przedstawicieli organów administracji państwowej, środowisk naukowych, biznesu oraz organizacji pozarządowych. Podczas dorocznego spotkania PTF, które odbyło się w dniu 19 grudnia 2018 r., poruszono m.in. kwestię zakończenia prac nad założeniami polskiej polityki polarnej. Ponadto, po raz kolejny zorganizowano debatę tematyczną poświęconą relacji pomiędzy polityką polarną a polityką wobec zmian klimatu,
w której wzięli udział: Podsekretarz Stanu w MSZ, Pan P. Wawrzyk, przedstawiciele Ministerstwa Środowiska i Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Uniwersytetu Warszawskiego.

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

Rada Arktyczna koncentruje się na sprawach zrównoważonego rozwoju Arktyki, a więc na ochronie środowiska, prowadzeniu wszechstronnych badań naukowych, monitoringu następstw zachodzących zmian klimatycznych oraz rozwiązywaniu problemów i wspieraniu rozwoju społeczno-gospodarczego ludności rodzimej. W obszarze zainteresowania Rady znajdują się także takie kwestie jak rozwój szlaków żeglugowych w Arktyce, czy bezpieczeństwo zarządzania bogactwami naturalnymi regionu.

W ostatnich latach rola Rady Arktycznej znacznie wzrosła i z forum kształtującego decyzje stała się organem je podejmującym (dwie pierwsze prawnie wiążące umowy międzynarodowe: dotyczące poszukiwań i ratownictwa, tzw. SAR, oraz w sprawie reagowania na zanieczyszczenie morza olejami między ośmioma państwami arktycznymi, wynegocjowano pod auspicjami Rady Arktycznej; w 2018 r. był kontynuowany proces ratyfikacji umowy o współpracy naukowej). Zdecydowana większość tych decyzji oraz rekomendacji politycznych ma swoje źródła i w znacznej mierze kształtowana jest na poziomie sześciu grup roboczych Rady Arktycznej oraz grup zadaniowych. Udział obserwatorów w tych grupach zapewnia nie tylko dostęp do danych naukowych, ale przede wszystkim największy wpływ na decyzje Rady. Ma również bezpośrednie przełożenie na ogólne postrzeganie danego kraju obserwatora, a w konsekwencji na jego rolę w sprawach związanych z obszarem Arktyki. Udział Polski w pracach grup roboczych w 2018 r. podobnie jak w latach poprzednich nie był znaczący.

W 2018 r. Polska kontynuowała uczestnictwo w konferencjach i posiedzeniach organizowanych przez prezydencję amerykańską oraz fińską (od maja 2017 r.) w Radzie Arktycznej, w tym w posiedzeniach Wyższych Urzędników Arktycznych. Niemniej należy nadmienić, iż przedstawiciel Ministerstwa Środowiska wziął udział w pierwszym szczycie ministrów środowiska państw Arktycznych w Rovaniemi, który odbył się w maju 2018 r.

W kontekście rosnącej roli Rady Arktycznej Polska popiera wzmocnienie roli i odpowiedzialności Rady za przyszłość Arktyki. Z inicjatywy polskiej zapoczątkowany został pragmatyczny, regularny dialog Prezydencji Rady Arktycznej z państwami obserwatorami, tzw. Format Warszawski (2010, 2013, 2015, 2016). Ostatnie spotkanie tej inicjatywy odbyło się w maju 2018 r. Format Warszawski to unikalne forum, podczas którego państwa obserwatorzy mają szansę na dyskusję pomiędzy sobą oraz z aktualnym przewodnictwem w Radzie Arktycznej.

Polska jest także członkiem Rady SAON (Sustaining Arctic Observing Networks), ciała inicjującego
i koordynującego długoterminowe międzynarodowe obserwacje arktyczne, powstałego z inicjatywy Rady Arktycznej, ale niezależnego od niej. Głównym celem SAON jest rozszerzenie międzynarodowej współpracy naukowej w Arktyce, w szczególności rozbudowa i lepsze wykorzystanie istniejących sieci pomiarowych, logistyka operacji arktycznych, organizacja i zarządzanie serwisami baz danych
i informacji o środowisku Arktyki. Udział w SAON umożliwia ukierunkowanie polskich badań w Arktyce zgodnie z najbardziej aktualnymi trendami światowymi.

Stałym priorytetem Polski w Arktyce są badania naukowe, a zwłaszcza zapewnienie praktycznej implementacji zasady swobody prowadzenia tych badań w regionie. Polsce zależy na wszechstronnym rozwijaniu współpracy międzynarodowej w odniesieniu do badań naukowych w Arktyce oraz na szerszym dostępie do europejskich źródeł finansowania badań w tym rejonie. Dla polskiego środowiska badaczy polarnych najważniejszym polem do realizacji polityki morskiej państwa jest bezpośrednia działalność naukowa oraz stymulowanie nowych kierunków badawczych oraz projektów naukowych. Polska ma wieloletnią tradycję w badaniach arktycznych i antarktycznych, a badania morza zajmują
w tych pracach ważne miejsce. Stałe bazy naukowe usytuowane na Antarktydzie (Polska Stacja Antarktyczna im. Henryka Arctowskiego pod opieką Zakładu Biologii Antarktyki Instytutu Biochemii
i Biofizyki PAN) i w Arktyce (Polska Stacja Polarna w Hornsudzie, Svalbard, należąca do Instytutu Geofizyki PAN) leżą w bezpośredniej bliskości morza i znaczna część ich działalności poświęcona jest badaniu środowiska morskiego. Od 1988 r. Instytut Oceanologii PAN z pokładu r/v Oceania w ramach projektów międzynarodowych prowadzi regularne, kompleksowe badania wód Arktyki Europejskiej,
w tym szelfu Spitsbergenu, a od 1996 r. monitoring dwóch fiordów (wspólnie z Norwegią Kongsfjorden i samodzielnie Hornsund).

W 2018 r. kontynuowano realizację licznych międzynarodowych projektów badawczych w Arktyce. Były to przede wszystkim granty z Programu Polsko-Norweska Współpraca Badawcza, dzięki którym realizowane są projekty będące doskonałym przykładem udanej współpracy w wymiarze krajowym oraz międzynarodowym służące realizacji polskiej polityki morskiej.

Polskie uczelnie prowadzą badania naukowe środowiska morskiego i przybrzeżnego w obszarze Arktyki i Antarktyki. Uniwersytet Gdański realizuje badania biologiczne w koloniach ptaków morskich znajdujących się w obszarach wód przybrzeżnych fiordów i strefy brzegowej przy lodowcach uchodzących do morza południowego Spitsbergenu.

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

W 2018 r. rozpoczęty został formalny proces przyjęcia „Polityki Polarnej Państwa” przez Radę Ministrów, w tym przeprowadzono uzgodnienia wewnątrz- i międzyresortowe. Zakończenie prac nad założeniami polityki polarnej jest przewidziane w I kwartale 2019 r.

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

W dniach 13 - 18 maja 2018 r. w Buenos Aires odbyło się XLI Spotkanie Konsultatywne Państw-Stron Układu Antarktycznego (ATCM) oraz XXI spotkanie Komitetu Ochrony Środowiska (CEP). Celem tegorocznego spotkania ATCM była przede wszystkim coroczna wymiana informacji oraz wypracowanie rekomendacji dla rządów państw konsultatywnych dotyczących zarządzania Antarktyką. Omówiono
w tym zakresie w szczególności problematykę tzw. bioposzukiwań (bioprospecting) w Antarktyce,
a także działalności pozarządowej (m.in. turystycznej) w obszarze antarktycznym, inspekcji przeprowadzanych na podstawie Układu Antarktycznego i uwarunkowań środowiskowych związanych z bezpieczeństwem działalności prowadzonej w obszarze antarktycznym. Uaktualniono wieloletni strategiczny program pracy oraz przyjęto raport Komitetu ds. Ochrony Środowiska. Głosowano nad wnioskiem Wenezueli o uzyskanie przez to państwo statusu strony konsultatywnej (wniosek nie został przyjęty).

Obrady CEP koncentrowały się wokół problematyki wpływu działalności człowieka na środowisko oraz zarządzania obszarami objętymi różnego rodzaju ochroną (Antarctic Specially Protected Area (ASPA), Antarctic Specially Managed Area (ASMA), Historic Site and Monument, Marine Protected Area, obszary objęte tzw. site guidelines)[[1]](#footnote-1), włączając w to budowę nowych urządzeń, zarządzanie turystyką i bezpieczeństwo użytkowania pojazdów zdalnie sterowanych.

Stałym priorytetem Polski w Antarktyce są badania naukowe. Od 2013 r. Instytut Biochemii i Biofizyki PAN świadczy doradztwo naukowe dla Departamentu Rybołówstwa Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dotyczące rejonu Konwencji o zachowaniu żywych zasobów morskich Antarktyki (CCAMLR). Efektem współpracy jest uzyskanie przez Ministerstwo wsparcia naukowego w szerokim spektrum spraw rybołówstwa dalekomorskiego, co ułatwia formułowanie stanowiska strony polskiej
i budowanie argumentacji merytorycznej do jego przeforsowania.

Od 2017 r. pracownicy IBB PAN uczestniczą w spotkaniach Komitetu Naukowego CCAMLR (CAMLR Scientific Committee). W 2017 r. dr inż. M. Korczak-Abshire została wybrana na okres 5 lat na stanowisko Przewodniczącego grupy roboczej WG-EMM. Tematem przewodnim spotkań była strategia zarządzania połowami kryla, w tym prace nad planem zarządzania za pomocą sprzężenia zwrotnego (matematyczne modele ekosystemalne, wykorzystanie obszarów referencyjnych, wyznaczanie limitów połowowych na podstawie wieloletnich serii danych monitoringowych), oraz plan utworzenia sieci Morskich Obszarów Chronionych. Jeden z planowanych projektów (tzw. Domena 1) obejmowałby obszar, na którym ulokowana jest Polska Stacja Antarktyczna im. H. Arctowskiego (Domena 1 - Western Antarctic Peninsula and Southern Scotia Sea). Strona Polska przekazała do bazy CEMP (CCAMLR Ecosystem Monitoring Program) dane dotyczące gatunków wskaźnikowych zebrane i opracowane przez pracowników Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN przy wykorzystaniu Polskiej Stacji Antarktycznej im. H. Arctowskiego oraz refugium Lions Rump CEMP site usytuowanych na Wyspie Króla Jerzego, Szetlandy Południowe. Stanowiły podstawę do przygotowania raportu (Sekretariat CCAMLR) dotyczącego tendencji w populacjach gatunków wskaźnikowych zależnych od kryla oraz ich kondycji.

W trakcie spotkania WG-EMM Polska wraz z partnerami przedstawiła cztery dokumenty dotyczące programów monitoringowych i badawczych prowadzonych na King George Island (South Shetland Islands): “New possibilities of krill-dependent indicator species monitoring - UAV survey in Subarea 48.1 M”; “Progress report of the CEMP Special Fund overwinter penguin tracking project”; “Progress report of the CEMP camera network in Subarea 48.1” oraz “Progress report of the CEMP Special Fund project to develop an image processing software tool for analysis of camera network monitoring data”.

W 2018 r. Ambasada RP na Słowacji kontynuowała zakrojone na szeroką skalę działania promujące ofertę polskich portów w zakresie większego ich wykorzystania przez stronę słowacką, zarówno przedsiębiorców, jak i spedytorów, przy transporcie towarów z/do Wielkiej Brytanii, zwłaszcza
w kontekście planowanego wyjścia Wielkiej Brytanii z UE.

W ramach zacieśniania współpracy na linii Północ-Południe oraz w ramach inicjatywy Trójmorza, Ambasada wspólnie z Krajową Izbą Gospodarki Morskiej oraz słowackim Związkiem Logistyki i Spedycji zorganizowała w dniach 7-8.06.2018 r. wizytę studyjną słowackich i czeskich firm transportowych (GEFCO Forvarding CZ, Hanseatic Slovakia, Balin, Rail Trans International, INTERLINER, AWT, METRANS, Advanced Airsea) oraz słowackich firm zajmujących się LNG (Proprietary oraz Danube LNG) w portach w Gdańsku i Gdyni. W trakcie wizyty uczestnicy zapoznali się z ofertą przewozową portów w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie-Świnoujściu, odwiedzili Głębokowodny Terminal Kontenerowy (DCT), Bałtycki Terminal Kontenerowy oraz spotkali się z operatorami współpracującymi z ww. portami, m.in. Stena Lines. PKP-PLK, Unifeeder, Adampol, Vetro oraz Fast.

Ambasada kontynuowała swoje zaangażowanie na rzecz promocji polskich portów wśród słowackich przewoźników jako alternatywy do najczęściej wykorzystywanych przez nich portów niemieckich oraz słoweńskiego Kopru, czy włoskiego Triestu również w trakcie międzynarodowej konferencji CMDTUR w Żylinie (4-5.10.2018 r.) oraz podczas dorocznej konferencji słowackiego Związku Logistyki i Spedycji (8.11.2018 r.), w trakcie której zaprezentowały się Port Gdańsk oraz Port Szczecin-Świnoujście.

# OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Podstawowymi celami środowiskowymi w odniesieniu do środowiska morskiego jest poprawa stanu wód morskich, w szczególności poprzez ochronę i zachowanie środowiska morskiego, zapobieganie jego degradacji lub, gdy jest to wykonalne, odtworzenie ekosystemów morskich na obszarach, gdzie uległy one niekorzystnemu oddziaływaniu oraz stopniową eliminację zanieczyszczenia środowiska morskiego w celu wykluczenia znacznego wpływu na morską różnorodność biologiczną, ekosystemy morskie
i zdrowie ludzkie.

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

Zachowanie dobrego stanu środowiska mórz europejskich przy jednoczesnym zapewnieniu
i utrzymaniu ich zasobów i możliwości korzystania z usług morskich to ogromne wyzwanie wymagające zintegrowanego podejścia państw Wspólnoty. W UE przyjęto rozwiązanie uniwersalne dla zróżnicowanych mórz tego obszaru, w tym dla Morza Bałtyckiego - Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającą ramy działań Wspólnoty
w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej - RDSM) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19, z późn. zm.). Celem dyrektywy jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska wód morskich (Good Environmental Status - GES) do 2020 r. Realizacja tego założenia odbywa się głównie poprzez zapobieganie degradacji środowiska morskiego, odtwarzanie ekosystemów morskich oraz zapobieganie i eliminowanie zanieczyszczeń środowiska morskiego, poprzez opracowanie i wdrożenie strategii morskiej, będącej zbiorem typowych instrumentów ochrony środowiska ukierunkowanych na ochronę środowiska morskiego, biorących pod uwagę przykładowe wykazy presji i oddziaływań, i obejmujących następujące elementy:

- opracowanie wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich,

- opracowanie zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich,

- opracowanie zestawu celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników,

- opracowanie i wdrożenie programu monitoringu wód morskich,

- opracowanie i wdrożenie programu ochrony wód morskich.

Jednym z ważniejszych zadań państw członkowskich jest obowiązek cyklicznej (co sześć lat) aktualizacji strategii morskich zgodnie z art. 17 RDSM.

W 2018 r. realizowano zadania związane z opracowaniem projektu aktualizacji części dokumentów morskich wynikających z realizacji strategii morskiej, opracowanych w ramach I cyklu wdrażania dyrektywy. Zgodnie z art. 151 ust. 13 ustawy - Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1566) Główny Inspektorat Ochrony Środowiska opracował aktualizację wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z zestawem właściwości dla dobrego stanu środowiska dla wód morskich. Dokument został poddany 21 dniowym konsultacjom publicznym, które odbyły się w dniach 2 - 23 maja 2018 r. Po uzgodnieniu uwag, w dniu 5 lipca 2018 r. opracowanie zostało przedłożone ministrowi właściwemu do spraw gospodarki wodnej do dalszego procedowania.

Opracowana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska aktualizacja wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z zestawem właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich oraz sporządzona przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie aktualizacja zestawu celów środowiskowych dla wód morskich były wynikiem pierwszego przeglądu przedmiotowych dokumentów ustanowionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne, transponującego przepisy RDSM do prawodawstwa polskiego. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, zgodnie z art. 151 ust. 13 tej ustawy, przewiduje konieczność dokonania przeglądu wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich co 6 lat i w razie potrzeby jej aktualizacji. Jednocześnie z art. 154 ust. 11 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne wynika konieczność dokonania przeglądu zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich co 6 lat i w razie potrzeby jego aktualizacji. Z kolei art. 157 ust. 11 tej ustawy, przewiduje konieczność dokonania przeglądu zestawu celów środowiskowych dla wód morskich co 6 lat i w razie potrzeby jego aktualizacji.

Wskutek wyrażenia zgody Rady Ministrów na przedłożenie Komisji Europejskiej projektu aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z zestawem właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich oraz zestawu celów środowiskowych dla wód morskich, zgodnie
z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, prowadzono prace nad realizacją obowiązku sprawozdawczego wynikającego z przepisów dyrektywy RDSM, polegającego na zaraportowaniu danych wynikających z dokonanych aktualizacji do Komisji Europejskiej.

Kolejnym etapem wdrażania strategii morskiej, realizowanych w latach 2019 - 2021, będzie ustanowienie zaktualizowanych programów monitoringu oraz zaprojektowanie przyszłych działań ujętych w programie ochrony wód morskich, które będą minimalizować negatywny wpływ oddziaływania antropogenicznego na środowisko morskie.

Komisja Europejska w dniu 8 października 2018 r. zgodnie z art. 16 dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej dokonała oceny programów środków realizowanych przez Polskę w ramach dyrektywy RDSM. Polska dokonała analizy oraz w sposób szczegółowy odniosła się do uwag i zaleceń Komisji Europejskiej dotyczących programów środków, jak również wstępnej oceny środowiska wód morskich wraz z zestawem właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich oraz zestawem celów środowiskowych dla wód morskich oraz zaleceń dotyczących programów monitorowania, zgłoszonych przez stronę polską na podstawie odpowiednio art. 9 ust. 2, art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 3
i art. 13 ust. 9 RDSM.

Wypełniając zobowiązanie wynikające z art. 18 RDSM, jak również art. 161 ust. 14 ustawy - Prawo wodne, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie opracowało sprawozdanie dotyczące postępu z wdrażania działań ujętych w Krajowym programie ochrony wód morskich, przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2017 r. (Dz.U.2017 poz.2469). W ramach tego zadania dokonano wyciągu informacji na temat nowych działań mających na celu realizację celów środowiskowych. Zidentyfikowano łącznie 55 działań, które powiązano z instytucjami wskazanymi jako odpowiedzialne za ich wdrożenie.

Ponadto należy również wskazać, że przyjęcie w 2018 r. rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2018 r. Rady Ministrów w sprawie przyjęcia „Programu działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu” (Dz.U.
2018 r. poz. 1339) i wdrożenie jego wymagań będzie miało pozytywny wpływ na ograniczenie zrzutów zanieczyszczeń azotanami pochodzącymi z rolnictwa.

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

W 2018 r. przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska uczestniczyli w grupach roboczych, działających przy Komisji Europejskiej, mających na celu wspólne wdrożenie strategii morskiej.

W ramach prac grupy MSCG (grupa koordynacyjna ds. strategii morskiej) omawiano zarys metodologii przyszłej oceny technicznej dokonywanej przez Komisję Europejską na podstawie art. 12 RDSM odnoszącej się opracowanych przez państwa członkowskie aktualizacji dokumentów morskich. Z uwagi na zidentyfikowane prawdopodobieństwo nieosiągnięcia dobrego stanu wód morskich w perspektywie do 2020 r. przez wszystkie państwa członkowskie w odniesieniu do wszystkich cech dobrego stanu, Komisja Europejska zachęcała państwa członkowskie do zwiększenia wysiłków na rzecz osiągnięcia poprawy w tym zakresie.

Na forum grupy WG DIKE (grupa ds. wymiany danych i informacji) zakończono prace nad wytycznymi do raportowania opracowanych aktualizacji dokumentów morskich, wynikających z art.8 -10 RDSM oraz finalizacja opracowania dedykowanych aktualizacjom formularzy raportowych. Dodatkowe prace dotyczyły planowania zadań mających na celu opracowanie wytycznych raportowych dla programów monitoringu wód morskich.

W ramach prac grupy WG GES (grupa ds. dobrego stanu środowiska wód morskich) uczestniczono
w procesie wdrażania decyzji KE w sprawie definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do dyrektywy z 17 maja 2017 r. zmieniającej dyrektywę 2008/56/WE w odniesieniu do przykładowych wykazów elementów branych pod uwagę przy opracowaniu strategii morskich. Polscy eksperci uczestniczyli w pracach grup roboczych w celu opracowania ujednoliconych dla regionów morskich list gatunków dla różnorodności biologicznej i gatunków obcych oraz ujednoliconej listy substancji zanieczyszczających.

Na forum grupy WG POMESA (grupa ds. programów działań i analiz społeczno-ekonomicznych) toczyły się prace nad opracowaniem przewodnika służącego wytycznym dotyczącym postępu z wdrażania działań zawartych w programach działań państw członkowskich. Zaktualizowano także przewodnik do prowadzenia analiz społeczno-ekonomicznych do Wstępnej Oceny Stanu Wód Morskich w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej (RDSM). Dodatkowo w 2018 r. zgromadzono dane na potrzeby opracowania raportów: rocznego i periodycznego (PLC 7). Przygotowując dokumenty zwrócono szczególną uwagę na zapewnienie synergii dokumentów ze sprawozdaniami z dyrektyw wodnych, przekazywanymi do Komisji Europejskiej. Zadania te wymagały kompilacji oraz przetworzenia niestandardowych danych pochodzących z różnych źródeł, a następnie przekształcenia ich do jednorodnych schematów ustalonych na poziomie Komisji.

W 2018 r. odbyło się szóste posiedzenie Komitetu powołanego na podstawie art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE. Podczas posiedzenia omówione zostały m.in. kwestie europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków. Komisja Europejska przedstawiła postęp prac nad 24 wnioskami otrzymanymi z państw trzecich, które chciały być włączone do europejskiego wykazu. W trakcie posiedzenia przedstawiciel Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) wygłosił prezentację na temat systemu informacyjnego Thetis oraz propozycji rozszerzenia Thetis-UE o moduł poświęcony recyklingowi statków w celu lepszego egzekwowania przepisów rozporządzenia 1257/2013. Podkreślano również, że moduł ten będzie nieobowiązkowy. EMSA spodziewa się ukończenia prac pod koniec 2019 r. lub na początku 2020 r. Podczas spotkania przedstawiciele państw członkowskich UE zostali poinformowani, że system Thetis zostanie również rozszerzony o Świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych oraz
o zaświadczenie o zgodności. Działanie to wynika z art. 28 rozporządzenia 1257/2013, w którym dokonano zmiany w załączniku IV do dyrektywy 2009/16/WE.

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

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

W 2018 r. Polska kontynuowała swój aktywny udział i współpracę w działaniach prowadzonych
przez HELCOM, w celu wypełnienia zobowiązań prawnych w zakresie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Działania przedstawicieli Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska we współpracy z Sekretariatem Komisji Helsińskiej
ds. Morza Bałtyckiego (HELCOM) w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej koncentrowały się na zapewnieniu udziału ekspertów i przedstawicieli odpowiednich resortów
i środowisk naukowych w spotkaniach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, jak i ad hoc oraz we wszystkich nowych inicjatywach tego forum.

**HELCOM GEAR - grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego**

Głównym zadaniem grupy HELCOM GEAR jest wspieranie państw-stron konwencji w procesie wdrażania poszczególnych elementów strategii morskich w regionie Morza Bałtyckiego. W ramach prac grupy HELCOM GEAR kontynuowano działania mające na celu zapewnienie synergii działań w regionie Morza Bałtyckiego, również w ramach tzw. wdrażania podejścia ekosystemowego - kluczowego elementu Bałtyckiego Planu Działań (BSAP). Częścią prac tego gremium był ponadto proces rewizji aktualnie obowiązującej wersji Planu. Najważniejszymi elementami koordynowanymi w regionie są: programy monitoringu, wskaźniki służące do oceny dobrego stanu środowiska, ocena presji na środowisko morskie, a także programy działań. W 2018 r. prace grupy skupiały się głównie nad ostatecznym przygotowaniem raportu HOLAS-II (II ocena holistyczna oceny stanu Morza Bałtyckiego), jak również zaplanowaniu realizacji projektu HOLAS III, mającego na celu opracowanie trzeciej oceny holistycznej stanu środowiska Bałtyku. Kluczowym elementem była również dyskusja nad organizacją przyszłych prac HELCOM w zakresie wypełnienia luk w systemie oceny przez wskaźniki celem dostosowania do wymagań decyzji Komisji Europejskiej dnia 1 września 2010 r. w sprawie kryteriów i standardów metodologicznych dotyczących dobrego stanu środowiska wód morskich oraz zastępującej jej Decyzji Komisji (UE) 2017/848 z dnia 17 maja 2017 r. W tym zakresie przedstawiciele Polski włączyli się w prace powołanej ad hoc grupy HELCOM „indicator core group”, której celem jest wyznaczenie wskaźników do oceny stanu środowiska wód morskich Morza Bałtyckiego na rzecz wypełnienia luki w ocenie 11 cech dobrego stanu.

**HELCOM STATE & CONSERVATION - grupa robocza ds. monitoringu ocen i oraz ochrony bioróżnorodności**

Głównym zadaniem grupy roboczej HELCOM STATE & CONSERVATION jest zapewnienie koordynacji działań w cyklu monitoring - wskaźnik - ocena oraz podejmowanie działań na rzecz ochrony przyrody Bałtyku. W ramach pracy grupy opracowywane są m.in. zestawy wskaźników podstawowych do oceny stanu środowiska morskiego, w tym do oceny holistycznej Bałtyku z uwzględnieniem indeksów presji, programy monitoringu, jak również narzędzia do wykonywania ocen bioróżnorodności oraz zanieczyszczenia substancjami niebezpiecznymi. W Polsce za realizację działań w ramach grupy
w części dotyczącej monitoringu i ocen odpowiada Główny Inspektorat Ochrony Środowiska,
zaś część odnosząca się do ochrony bioróżnorodności znajduje się w kompetencjach Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. W 2018 r. działania grupy skoncentrowane były m.in. na kontynuacji zadań związanych z zakończeniem prac nad drugą holistyczną oceną stanu środowiska morskiego HELCOM (HELCOM HOLAS II). W pierwszym półroczu prace grupy oraz ekspertów krajowych nominowanych przez GIOŚ były skoncentrowane na weryfikacji i akceptacji krajowych serii danych oraz wartości wskaźników dla akwenów do oceny, wykorzystanych do opracowania końcowej wersji raportu „State of the Baltic Sea - Second HELCOM holistic assessment 2011-2016”, obejmującego okres 2011-2016. W 2018 r. na poziomie HELCOM został przyjęty wskaźnik do oceny stanu zooplanktonu
w Basenie Gdańskim. Wskaźnik został wykorzystany w ocenie dla całego Morza Bałtyckiego oraz
w krajowej aktualizacji oceny wstępnej stanu środowiska wód morskich. W drugiej połowie roku rozpoczęto prace nad priorytetyzacją wskaźników podstawowych, które opracowywano i które nie mogły zostać wykorzystane w drugiej holistycznej ocenie ze względu na ich niedostateczną operacyjność.

**HELCOM PRESSURE - grupa robocza ds. zanieczyszczeń pochodzenia lądowego**

Głównym zadaniem grupy HELCOM PRESSURE jest koordynacja działań państw-stron konwencji w zakresie zmniejszenia presji wywieranych przez obszar zlewisk Morza Bałtyckiego. Prace grupy skupiają się na identyfikacji źródeł zanieczyszczeń (w tym zanieczyszczeń lądowych: punktowych
i obszarowych) oraz proponowaniu działań, jakie należy podjąć w celu ograniczenia zanieczyszczeń dostających się do Bałtyku. Główne obszary rozpatrywane pod kątem ich negatywnego wpływu na stan środowiska morskiego to: biogeny, substancje niebezpieczne, odpady trafiające do morza i hałas podwodny.

W 2018 r. grupa HELCOM PRESSURE głównie zajmowała się kwestiami związanymi z oceną ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do Bałtyku (PLC-6 i PLC-7), wdrażaniem działań Regionalnego Planu Działań dotyczącego odpadów w morzu, scaleniem raportów HELCOM oraz IMO dotyczących składowania urobku z pogłębiania, a także raportowaniem informacji w zakresie postępowania
z niewykorzystanymi lekami i odpadami farmaceutycznymi oraz substancjami weterynaryjnymi. Grupa rozpoczęła także prace nad aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania i wdrażaniem postanowień uzgodnionej w marcu Deklaracji Ministerialnej. W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

**HELCOM MARITIME - grupa robocza ds. morskich**

W ramach grupy roboczej HELCOM MARITIME podejmowane są działania mające na celu zapobieganie zanieczyszczeniom ze statków, w tym spowodowanym przez celowe zrzuty, jak i będącym następstwem wypadków na morzu. Celem współpracy prowadzonej przez grupę HELCOM MARITIME jest zapewnienie, by międzynarodowe regulacje dotyczące ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków były przestrzegane i egzekwowane efektywnie oraz jednolicie w obrębie Morza Bałtyckiego. Do zadań grupy należy również identyfikacja i promowanie działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń spowodowanych przez transport morski, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi. Polskę w posiedzeniach grupy roboczej HELCOM MARITIME reprezentuje przedstawiciel MGMiŻŚ oraz przedstawiciele urzędów morskich.

Podczas 18 posiedzenia grupy HELCOM MARITME, które odbyło się w dniach 25 - 27 września
2018 r. uczestnicy przedyskutowali sprawy związane z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działań (BSAP), m.in. zatwierdzenie przez HELCOM HOD 54-2018 strategicznego planu aktualizacji BSAP. Szczególną uwagę poświęcono zadaniom przypisanym w BSAP grupie HELCOM MARITIME w zakresie „Działania morskie prowadzone w sposób przyjazny dla środowiska”. W tym zakresie przedyskutowano propozycję wypełnienia obecnych oraz nowych działań do 2021 r.

Podczas posiedzenia HELCOM MARITIME dyskusji poddane zostały również zagadnienia związane
z odbiorem ścieków ze statków pasażerskich w związku ze zbliżającym się terminem wejścia w życie zaostrzonych wymogów w zakresie zrzutu ścieków ze statków na obszarze Morza Bałtyckiego (od dnia 1 czerwca 2019 r. dla nowych statków oraz od dnia 1 czerwca 2021 r. dla statków istniejących) oraz zagadnienia związane z wykorzystaniem w transporcie morskim paliw alternatywnych.

Podczas posiedzenia poparto prace grupy HELCOM AIS EWG dotyczące zmiany do zalecenia HELCOM 33-1 „Unified interpretation in relation to access to and use of HELCOM AIS”. Jednolite zasady związane z przekazywaniem i korzystaniem z danych dotyczących statków w systemie AIS stanowią podstawę bezpieczeństwa morskiego oraz ochrony środowiska morskiego w obszarze Morza Bałtyckiego. Nowe rozwiązania nie powinny wprowadzać niepotrzebnych obciążeń, natomiast powinny uwzględniać kwestie ochrony danych wrażliwych.

Pod auspicjami grupy HELCOM MARITIME działa również grupa zadaniowa „Joint HELCOM/OSPAR Task Group on Ballast Water Exemptions” (HELCOM/OSPAR TG BALLAST). Celem prac grupy zadaniowej jest wypracowanie praktycznych rozwiązań związanych z procedurą udzielania statkom zwolnień na podstawie wytycznych opracowanych przez grupę HELCOM/OSPAR TG BALLAST - „Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw - Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Prawidło A-4” (HELCOM-OSPAR Joint Harmonized Procedure for BWMC A-4 exemptions).

W pracach grupy HELCOM/OSPAR TG BALLAST biorą udział zarówno przedstawiciele administracji morskich państw-stron konwencji helsińskiej oraz OSPAR, przedstawiciele instytucji naukowych oraz armatorzy. W dniach 13 - 14 grudnia 2018 r. odbyło się 9. spotkanie tej grupy, podczas którego dyskusja koncentrowała się na trzech głównych zagadnieniach: kryteriach wyboru gatunków kluczowych (tzw. „target species”), aktualizacji i technicznych modyfikacjach internetowego narzędzia wspomagania decyzji oraz zawartości nowego rozdziału 7 „Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw - Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach konwencji BWM, Prawidło A-4”.

**HELCOM RESPONSE - grupa robocza ds. reagowania**

Celem prac grupy HELCOM RESPONSE są działania mające na celu organizację zwalczania
i reagowania na zanieczyszczenia olejowe i inne niebezpieczne substancje na morzu oraz na brzegu morskim, które mogą wystąpić na skutek wypadków morskich w regionie Morza Bałtyckiego.

W 2018 r. odbyły się dwa spotkania grupy na Litwie oraz w Niemczech. Omówione zostały kwestie związane m.in. z oceną ryzyka, projektem OPENRISK oraz bezpieczeństwem w żegludze. Dodatkowo delegaci państw członkowskich HELCOM dyskutowali nad oceną gotowości do przeprowadzenia działań związanych ze zwalczaniem zanieczyszczeń w poszczególnych podregionach Morza Bałtyckiego, co umożliwia stronom konwencji helsińskiej uwzględnienie sił i środków sąsiadujących państw przy określaniu krajowych zdolności reagowania na zanieczyszczenia środowiska morskiego. Ważnym zagadnieniem spotkań były również operacje zwalczania zanieczyszczeń na brzegu oraz udzielanie pomocy zaolejonym zwierzętom. Dodatkowo dyskutowano nad kwestiami związanymi
z wrakami i innymi niebezpiecznymi zatopionymi obiektami. Spotkania dotyczyły także rozwoju
i wykorzystywania systemów prognozowania przemieszczania się rozlewów olejowych i innych szkodliwych substancji na morzu. Prezentowane były informacje na temat przeprowadzonych ostatnio operacji związanych z rozlewami olejowymi na morzu oraz raporty z powietrznej obserwacji morskich szlaków żeglugowych w zakresie zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego.

W prace grupy włączeni są eksperci Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz wskazani przez nich eksperci, m.in. z Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, urzędów morskich oraz Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

**HELCOM HOD - posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM**

Spotkania Przewodniczących Delegacji w HELCOM (HELCOM HOD) odbywają się dwa razy w roku.
W 2018 r. posiedzenia HOD skupiały się na wdrożeniu zobowiązań wynikających z przyjętej w marcu 2018 r. Deklaracji Ministerialnej oraz kwestiach związanych z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania.

**HELCOM AGRI - grupa robocza ds. zrównoważonego rolnictwa**

Celem grupy roboczej HELCOM AGRI jest rozwijanie dialogu między przedstawicielami sektora rolnictwa i środowiska w zakresie zrównoważonych praktyk rolniczych, dzięki którym wpływ rolnictwa na stan wód Morza Bałtyckiego może zostać zminimalizowany. W prace grupy zaangażowani byli przede wszystkim przedstawiciele resortu rolnictwa.

**HELCOM FISH - grupa robocza ds. zrównoważonego rybołówstwa**

Głównym celem grupy HELCOM FISH jest wdrażanie ekosystemowego podejścia do rybołówstwa. Jednym z głównych zadań jest również opracowanie wytycznych dla całego sektora rybołówstwa w zakresie działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest aktywnie zaangażowane w prace grupy ds. zrównoważonego rybołówstwa w oparciu o podejście ekosystemowe (HELCOM FISH) oraz podgrupy ds. ryb migrujących (HELCOM FISH-M).

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

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest pierwszą makroregionalną strategią Unii Europejskiej, utworzoną w 2009 r. Obejmuje Polskę, Danię, Szwecję, Finlandię, Litwę, Łotwę, Estonię oraz północne kraje związkowe Niemiec.

Polska współkoordynuje 3 z 13 Obszarów Tematycznych Strategii:

- Obszar Tematyczny Biogeny (Policy Area Nutri) - Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej[[2]](#footnote-2) wspólnie z Finlandią;

- Obszar Tematyczny Innowacje (PA Inno)  - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego wspólnie
z Estonią i Finlandią[[3]](#footnote-3);

- Obszar Tematyczny Kultura (PA Culture) - Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wspólnie
z Niemcami.

Narodowy Koordynator SUE RMB jest umiejscowiony w Departamencie Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W związku z powyższym, resort spraw zagranicznych brał udział
w cyklicznych spotkaniach Narodowych Koordynatorów Strategii oraz w licznych międzynarodowych konferencjach i seminariach dotyczących współpracy w regionie Morza Bałtyckiego.

W ramach zarządzania implementacją SUE RMB w Polsce, MSZ zorganizował w dniu 28 marca
2018 r. 13. spotkanie Zespołu Roboczego[[4]](#footnote-4) ds. koordynacji wdrażania Strategii w Polsce, podczas którego poinformowano uczestniczących w nim przedstawicieli instytucji m.in. o planach przeprowadzenia rewizji Planu Działania SUE RMB, wnioskach ze zleconego przez Komisję Europejską raportu nt. strategii makroregionalnych i ich powiązań z polityką spójności, stanie współpracy
z Komitetem Monitorującym Program Interreg Region Morza Bałtyckiego oraz przygotowaniach do organizacji w Polsce 10. Dorocznego Forum SUE RMB w 2019 r.

Na marginesie 13. spotkania Zespołu Roboczego odbyły się warsztaty nt. Obszaru Tematycznego Edukacja, zorganizowane przez koordynatorów PA Education.

W związku z podjętą w 2017 r. decyzją o organizacji 10. Dorocznego Forum SUE RMB w Gdańsku (12-13 czerwca 2019 r.), MSZ aktywnie współdziałał na rzecz stworzenia partnerstwa organizatorów Forum[[5]](#footnote-5),wypracowania jego tematyki, zapewnienia udziału polityków wysokiego szczebla z Polski[[6]](#footnote-6)
i regionu oraz doboru panelistów. W celu wsparcia merytorycznych przygotowań do organizacji Forum na szczeblu centralnym, w tym w zakresie szczegółowej tematyki oraz wyboru panelistów, MSZ zorganizowało w dniu 4 grudnia 2018 r. spotkanie z przedstawicielami ministerstw w ramach prac międzyresortowej Grupy Roboczej utworzonej w 2017 r.[[7]](#footnote-7)

W związku z obchodzonym w 2019 r. 10. jubileuszem istnienia SUE RMB, MSZ podjął działania na rzecz przygotowania publikacji podsumowującej 10 lat wdrażania Strategii. Jej prezentacja zaplanowana jest podczas Forum w Gdańsku. Ponadto w ramach dodatkowych działań z zakresu dyplomacji publicznej towarzyszących Forum, rozpoczęto przygotowania do organizacji konkursu na plakat o tematyce bałtyckiej.

W dniach 4-5 czerwca 2018 r. w Tallinnie odbyło się 9. Forum SUE RMB, zorganizowane przez estoński MSZ. W otwarciu sesji plenarnej, obok premierów Estonii, Łotwy i Litwy, wziął udział Minister Spraw Zagranicznych, Pan Jacek Czaputowicz. W panelach równoległych Polskę reprezentowali Sekretarz Stanu w MSZ, Pan Konrad Szymański oraz Sekretarz Stanu w Ministerstwie Cyfryzacji, Pan Karol Okoński.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pełni rolę Punktu Kontaktowego dla Obszaru Tematycznego SUERMB: bezpieczeństwo oraz czysta żegluga (PA Safe, PA Ship). W związku z tym MGMiŻŚ jest zaangażowane w prace Komitetów Sterujących PA Safe i PA Ship koordynowanych
przez Duńską Administrację Morską (DMA) i Fińską Agencję Bezpieczeństwa Transportu (Trafi).

W 2018 r. odbyły dwa posiedzenia Komitetu Sterującego dla Obszaru Politycznego Czysta Żegluga (PA Ship) tj. 10. posiedzenie w dniu 2 maja 2018 r. w Kopenhadze (Dania) oraz 11. posiedzenie w dniach 27-28 listopada 2018 r. w Helsinkach (Finlandia). Głównym tematem spotkań była planowana rewizja Planu Działania SUE RMB. W związku z planami KE dążącej do zmniejszenia obszarów politycznych potrzebna była dyskusja o zasadności istnienia poszczególnych obszarów politycznych SUE RMB. Komitet Sterujący PA Ship podczas spotkania zorganizowanego w formie warsztatów wypracował propozycje zmian w rozdziale dotyczącym czystej żeglugi. W trakcie dyskusji z udziałem koordynatorów, jak i członków Komitetu Sterującego PA Ship ustalono, że obszar ten nadal powinien funkcjonować
w ramach SUE RMB. Ponadto dyskutowano na temat możliwego rozszerzenia prac grupy
o przedstawicieli państw spoza UE - Norwegii i Rosji, priorytetów poszczególnych państw w zakresie PA Ship oraz celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG). W ramach spotkań przedstawiono podejmowane działania koordynatorów w ramach SUE RMB, postępy w realizacji poszczególnych projektów flagowych, jak również informacje na temat planowanych nowych projektów.

Natomiast 18. i 19. posiedzenie Komitetu Sterującego dla Obszaru Politycznego Bezpieczeństwo (PA Safe) odbyły się w dniu 6 czerwca 2018 r. w Tallinie (Estonia) oraz w dniach 6-7 listopada 2018 r.
w Kopenhadze (Dania). Spotkania miały również na celu przede wszystkim omówienie założeń planowanej rewizji Planu Działania SUE RMB. Monitorowanie i realizacja współpracy bałtyckiej
w zakresie Komitetu Sterującego Obszaru Politycznego PA Safe stanowi ważny punkt realizacji polityki morskiej oraz pozwala na uzyskiwanie informacji o kierunkach rozwoju SUE RMB, jak również
o bieżących pracach w jej zakresie w państwach regionu. Podczas przeprowadzonej w ramach Komitetu dyskusji wszystkie państwa regionu wyraziły opinię o konieczności dalszego funkcjonowania PA Safe. Ponadto podczas spotkań omówiono możliwe rozszerzenie prac grupy o przedstawicieli Norwegii
i Rosji, jak również priorytety poszczególnych państw w zakresie PA Safe oraz cele zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG). W ramach spotkań przedstawiono także podejmowane działania koordynatorów w ramach SUE RMB, postępy w realizacji poszczególnych projektów flagowych, jak również informacje na temat planowanych nowych projektów.

Z dniem 9 stycznia 2018 r. zagadnienia związane z ochroną wód zostały przekazane w kompetencje resortu gospodarki wodnej. W związku z tym koordynacja Obszaru Tematycznego Biogeny (PA NUTRI) od marca 2018 r. była realizowana w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przez Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, którego przedstawiciel został współkoordynatorem ze strony Polski.

W 2018 r. PA NUTRI realizował cele SUE RMB m.in. poprzez działania mające na celu identyfikację, selekcję i zapewnienie wsparcia projektom flagowym, bieżącym i potencjalnym, a także innym projektom, których cele wpisują się w zadania tego obszaru, tj. przyczyniają się do ograniczenia zrzutów substancji biogennych do Morza Bałtyckiego i łagodzenia tym samym problemu eutrofizacji. W ramach PA NUTRI realizacja zadań polega na zmniejszeniu problemu eutrofizacji Morza Bałtyckiego poprzez redukcję zrzutów substancji biogennych do morza do akceptowalnego poziomu.

Według stanu na koniec 2018 r., w ramach PA NUTRI znalazło się 11 projektów flagowych - 4 zakończone i 7 bieżących. Wśród bieżących projektów flagowych znalazły się: Baltic Blue Growth (BBG), Better Efficiency for Sewage Treatment (BEST), Nutrient Trading Scheme (NutriTrade), Interactive Water Management (IWAMA), Consumer guide for Sustainably produced Meat (CONSUME), Development of sustainable wetland management by restoration and biomass utilisation of peatlands in the Neman river catchment to improve water quality of the Baltic Sea (DESIRE) oraz Enhancing water resources management in four river basins oriented on Baltic protection (BigRivers4Baltic). Dwa spośród powyższych projektów skorzystały z listu wsparcia  PA NUTRI w procesie ubiegania się o finansowanie projektu, a jednemu udało się pozyskać finansowanie z programów finansowych (DESIRE).

W ramach PA NUTRI przygotowano opracowanie sprawozdania Komisji Europejskiej z wdrażania strategii makroregionalnych„Contribution by PA Nutri coordinators to the 2nd COM Report on MRS”.

W czerwcu 2018 r. podczas Annual Forum w Tallinie PA NUTRI wraz z HELCOM zorganizowało seminarium tematyczne pn. „Dragons’ Den! Pitching ideas for a Clean Baltic Sea as a paralel seminar”. W listopadzie 2018 r. koordynatorzy PA NUTRI wraz z HELCOM zorganizowali w Falentach warsztaty dot. wypracowania regionalnej strategii recyklingu biogenów przedstawiające założenia ww. strategii.

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

Na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, urzędów morskich, uczelni morskich oraz Polskiego Rejestru Statków S.A. brali udział w 72. i 73. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) oraz 5. sesji Podkomitetu ds. Zapobiegania Zanieczyszczaniu oraz Zwalczania Zanieczyszczeń Morza (PPR). Sesje wpisały się w działania IMO prowadzone na rzecz realizacji celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG), w szczególności w zakresie celu SDG 14 (morza i oceany) i SDG 13 (zmiany klimatu). W wyniku negocjacji przyjęto kilkadziesiąt decyzji.

Podczas sesji MEPC 72 dominującym tematem było przyjęcie wstępnej strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. W uzgodnionej strategii przewidziano m.in. takie kwestie jak scenariusze emisji, wizję, poziom ambicji, zasady przewodnie, listę potencjalnych krótko-, średnio-
i długoterminowych dalszych środków wraz z możliwymi terminami ich realizacji oraz oceną ich wpływu na państwa, bariery i działania wspierające, budowanie potencjału i współpracę techniczną, badania
i rozwój, działania następcze na rzecz opracowania zrewidowanej strategii oraz okresowy przegląd strategii. Podczas sesji negocjowane były również dodatkowo zagadnienia poprawek do konwencji MARPOL dotyczących emisji dwutlenku węgla i tlenków azotu, kodeksów IBC i BCH dotyczących przewozu substancji niebezpiecznych, konwencji o wodach balastowych dotyczących prawideł A-1, B-3, D-3, E-1, E-5 oraz kodeksu BWMS, systemów balastowych, spraw zanieczyszczenia powietrza
i efektywności energetycznej, substancji kontrolowanych, zawartości siarki w paliwach żeglugowych
i emisji tlenków siarki, systemu gromadzenia danych o zużyciu paliw przez statki, identyfikacji i ochrony obszarów specjalnych oraz PSSAs, zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia, przewozu paliw ciężkich na wodach polarnych, urządzeń odbiorczych w obszarze Arktyki, pomocy technicznej
w zakresie ochrony środowiska morskiego, celów zrównoważonego rozwoju, bioporastania, zanieczyszczenia oceanów plastikiem hałasu oraz ścieków.

# BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

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

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR - Służba SAR) realizuje zadania poszukiwania
i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Wymienione powyżej zadania Służba SAR realizuje w obrębie polskich obszarów morskich, określonych w art. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, oraz w polskiej strefie odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo (polskiej strefie SAR), ustanowionej na podstawie Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Konwencji SAR) w drodze bilateralnych umów międzynarodowych zawartych przez RP z sąsiadującymi państwami basenu Morza Bałtyckiego (Niemcy, Dania, Szwecja, Litwa, Rosja). Polska Strefa SAR obejmuje powierzchnię ponad 30 tys. km2 wód morskich.

W ramach realizacji zadań określonych w ustawie z dnia z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim oraz ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa przeprowadziła w 2018 r. 341 akcji ratowniczych, w tym: 143 akcje ratowania życia na morzu, 31 ewakuacji medycznych, 47 asyst ratowniczych, 3 akcje zwalczania rozlewów olejowych oraz 105 akcji wyjaśniających.

W wyniku podjętych w 2018 r. działań poszukiwawczych i ratowniczych uratowano 66 osób.

Jednostki organizacyjne Służby SAR, tj.: morskie statki ratownicze, specjalistyczne statki do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, brzegowe stacje ratownicze oraz ochotnicze drużyny ratownicze, pozostają w ciągłej gotowości do prowadzenia działań ratowniczych przez 24 godziny na dobę, 365 dni w roku.

W celu nabycia i utrzymania najwyższych umiejętności i sprawności niezbędnych do prowadzenia działań ratowniczych w ekstremalnych warunkach pogodowych ratownicy Służby SAR realizują regularnie szkolenia, ćwiczenia i treningi.

W 2018 r. jednostki organizacyjne Służby SAR przeprowadziły 285 ćwiczeń poszukiwawczo-ratowniczych, w tym 65 ćwiczeń współdziałania ze śmigłowcami ratowniczymi Marynarki Wojennej RP oraz 6 ćwiczeń we współdziałaniu z jednostkami organizacyjnymi Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Marynarki Wojennej RP, Lotos Petrobaltic, Państwowej Straży Pożarnej, Ochotniczej Straży Pożarnej, Sił Specjalnych, urzędów morskich, Policji, uczelni morskich oraz Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego.

Doskonaleniu współdziałania międzynarodowego w dziedzinie poszukiwania i ratowania życia na morzu poświęcone było organizowane corocznie ćwiczenie ratownicze „ZATOKA 2018” z udziałem morskich służb ratowniczych Polski, Rosji i Litwy. Przedstawiciele administracji morskiej i Służby SAR uczestniczyli również w pracach instytucji międzynarodowych, w tym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisji Helsińskiej (HELCOM), Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Międzynarodowej Federacji Ratownictwa Morskiego (IMRF).

W 2018 r. statek ratowniczy MSPiR „M/S Kapitan Poinc” oraz przedstawiciele Służby SAR, administracji morskiej oraz Państwowej Straży Pożarnej wzięli udział w międzynarodowych ćwiczeniach BALEX DELTA 2018, dotyczących zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Ćwiczenia odbyły się w Szwecji
w rejonie portu Karlskrona. Scenariusz ćwiczeń obejmował incydent wejścia na mieliznę kontenerowca, na skutek czego do wody trafiają kontenery zawierające niebezpieczne chemikalia, z których część tonie, a część dociera na brzeg. Scenariusz zakładał, że dodatkowo dochodzi do naruszenia zbiorników z paliwem, przez co do wody przedostaje się paliwo i konieczna jest zorganizowanie akcji usuwania zanieczyszczeń na dużą skalę. W ćwiczeniach uczestniczyło łącznie 18 statków specjalistycznych z 9 państw. Oprócz aktywnego uczestnictwa w operacyjnej części tych ćwiczeń, Służba SAR w ramach projektu organizacji Balex Delta 2018 przygotowała i przeprowadziła ćwiczenia aplikacyjne z procedury alarmowania o zaistnieniu katastrofalnego zanieczyszczenia morza, co miało miejsce na przełomie marca i kwietnia 2018 r.

Ćwiczenia działań ratowniczych podczas incydentu na morskiej platformie wiertniczej przeprowadzono również w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim. W lipcu 2018 r. Służba SAR we współpracy ze spółką Lotos Petrobaltic S.A. przeprowadziły ćwiczenia w rejonie platformy wiertniczej Batic Beta. Wielozadaniowy statek ratowniczy Kapitan Poinc uczestniczył również w polsko-niemieckich ćwiczeniach przeciwrozlewowych POLGER 2018, które zostały zorganizowane we wrześniu 2018 r. przez stronę niemiecką w rejonie portu w Sassnitz. Ogółem w 2018 r. przeprowadzono 41 ćwiczeń zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego z wykorzystaniem statków specjalistycznych „M/S Kapitan Poinc” i „M/S Czesław II” oraz innych jednostek należących do MSPiR.

W 2018 r. statki i Brzegowe Stacje Ratownicze przeprowadziły łącznie 207 własnych ćwiczeń
i treningów. Obejmowały one działanie pojedynczych jednostek, jak i współdziałanie 2-3 jednostek pływających oraz BSR.

W dniu 13 grudnia 2017 r. podpisana została umowa pomiędzy Morską Służbą Poszukiwania
i Ratownictwa oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych na dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) budowy wielozadaniowego statku ratowniczego przeznaczonego do realizacji zadań zwalczania zanieczyszczeń olejowych
i zagrożeń chemicznych na morzu, a także gaszenia pożarów na statkach, awaryjnego odładunku
i holowania statków będących w niebezpieczeństwie oraz pełnienia funkcji ośrodka koordynacyjnego
w przypadku masowych akcji ratowniczych i w każdej sytuacji kryzysowej na morzu. Koszt zakupu statku określono na 280 mln zł, z czego 85% zostanie sfinansowane ze środków POIiŚ 2014-2020.
W ramach realizacji tego projektu w lutym 2018 r. MSPiR ogłosiła przetarg na pełnienie funkcji inżyniera kontraktu budowy nowego statku.

W 2018 r. w ramach działań inwestycyjnych Służby SAR podjęto działania prawne w celu uzyskania tytułu prawnego do działki inwestycyjnej na brzegu rzeki Wisły w Świbnie przy Brzegowej Stacji Ratowniczej MSPiR, a także w celu wykonania w roku 2019 profesjonalnego slipu przeznaczonego do bezpiecznego wodowania łodzi ratowniczych SAR udających się na akcje i ćwiczenia.

W ramach działań inwestycyjnych związanych z zakupem sprzętu informatycznego i oprogramowania dla Służby SAR zrealizowano dostawę, wdrożenie i testy nowego sparametryzowanego Zintegrowanego Systemu Informatycznego (ZSI) w ramach drugiego i ostatniego etapu realizacji zadania inwestycyjnego (pierwszy etap zrealizowano w 2017 r.), które dotyczyło zakupu nowoczesnego systemu informatycznego SIMPLE.ERP. Nowy system zastąpił stare, niemodyfikowalne oprogramowanie GRANT, wspomagając pracę Pionu Ogólnego Morskiej Służby Poszukiwania
i Ratownictwa w zakresie finansowo - księgowym, kadrowo - płacowym, środków trwałych i gospodarki materiałowej.

W ramach działań inwestycyjnych polegających na zakupie maszyn, urządzeń i wyposażenia w 2018 r. dla Służby SAR zrealizowano:

- wymianę urządzeń do łączności wewnętrznej na jednostkach SAR-1500 Bryza i Huragan;

- modernizację łączności między jednostkami Orkan i łodzią R-1 oraz Pasat i łodzią R2;

- zakup systemu zbierania zanieczyszczeń oraz zapór przeciwolejowych w ramach którego zakupiono system zbierania zanieczyszczeń dla łodzi roboczej ŁM - PRO w Świnoujściu, zbieracz adhezyjny dla Brzegowej Stacji Ratowniczej w Ustce oraz zapory przeciwolejowe wraz z wyposażeniem do stosowania na plaży w strefie przyboju;

- modernizację łączności satelitarnej IRYDIUM na trzech jednostkach SAR 3000, zapewniającej łączność między Morskim Centrum Koordynacyjnym a jednostkami Orkan, Pasat lub Sztorm będącymi w akcji ratowniczej w dowolnym miejscu na Bałtyku oraz w razie potrzeby praktycznie w każdym miejscu na kuli ziemskiej;

- zakup trzech ciągników holowniczych Multi Mover 3,5 t przeznaczonych do przemieszczania ciężkich przyczep z łodziami ratowniczymi na małych terenach BSR-ów w Sztutowie, Władysławowie
i Kołobrzegu;

- zakup wciągarki holowniczej 1 t do wciągania łodzi z przyczepą do garażu dla BSR w Dziwnowie;

- zakup elektronicznej wagi hakowej na jednostkę Kapitan Poinc;

- modernizację oświetlenia łodzi R-3 polegającą na zakupie i montażu dodatkowego dużego nowoczesnego reflektora ledowego tzw. „szperacza-poszukiwacza” umożliwiającego skuteczniejsze poszukiwania rozbitków w ciemnościach;

- modernizację łączności wewnętrznej na łodzi ratowniczej R-20;

- zakup kontenera na przechowywanie sprzętu przeciwrozlewowego dla BSR Władysławowo;

- zakup blaszanego i ocieplonego garażu o wymiarach przeznaczonego do przechowywania skutera ratowniczego w BSR Świbno.

Ponadto 2018 r. zrealizowano zakup 7 szt. skuterów ratowniczych typu „Rescue Runner” z przyczepami transportowymi osłaniających kąpieliska w rejonie portów oraz przybrzeżne płycizny w okolicach operowania służby SAR w Kołobrzegu, Dziwnowie, Darłowie, Ustce, Władysławowie, Sztutowie
i Świbnie, a także zakup systemu do centralnego pompowania kół w samochodzie ratowniczym MSPiR w BSR w Dziwnowie.

## Działania Straży Granicznej.

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

Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej oraz innych działań na morzu, Straż Graniczna wykorzystywała jednostki pływające Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN), który obejmuje swoim zasięgiem obserwacji akwen polskich obszarów morskich od granicy państwowej z Niemcami do granicy państwowej z Federacją Rosyjską.

Ponadto, działania na morzu o charakterze interwencyjnym realizują również funkcjonariusze Wydziału Zabezpieczenia Działań Morskiego Oddziału SG, którzy przy użyciu śmigłowca i szybkich jednostek pływających podejmują działania abordażowe na pokładach statków morskich oraz na obszarze infrastruktury krytycznej państwa.

Do ochrony ww. odcinka granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej z powietrza wykorzystywano statki powietrzne pionu lotnictwa Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej, które
w ramach wykonywania działań na polskich obszarach morskich w 2018 r. zrealizowały 47 lotów patrolowych oraz 3 loty doraźne. Ich zadania polegały m.in. na monitorowaniu obszaru morskiego pod względem legalności pobytu jednostek nawodnych w danym obszarze, przeszukiwaniu powierzchni wody za pomocą zintegrowanych systemów obserwacji lotniczej oraz radarów, celem rozpoznawania jednostek pływających, które naruszyły przepisy na morzu, w tym wpłynęły na akweny zamknięte dla żeglugi, zanieczyściły środowisko morskie lub, z których płetwonurkowie wykonywali przeszukiwania wraków statków bez wymaganego zezwolenia. Ponadto, w czasie realizacji lotów patrolowych wspierano akcje poszukiwawczo – ratownicze rozbitków oraz topielców.

W ramach działań w 2018 r. jednostki pływające Straży Granicznej, jako uzupełnienie systemu ZSRN, zrealizowały 1513 wyjść celem sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi. W trakcie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG na polskich obszarach morskich i w portach przeprowadzili 926 kontroli jednostek pływających, w trakcie których stwierdzono naruszenia przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich dotyczące:

- przekroczenia granicy państwowej wbrew przepisom – 99 przypadków;

- wejścia w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa – 88 jednostek pływających;

- nietrzeźwych na jednostkach pływających – 16 osób;

- bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa – 187 przypadków.

Łącznie w 2018 r. podjęto 10 858 m nieoznakowanych narzędzi połowowych.

O sprawcach powyższych naruszeń, zgodnie z właściwością, informowani byli właściwi terytorialnie dyrektorzy urzędów morskich, okręgowi inspektorzy rybołówstwa morskiego oraz Dyrektor Słowińskiego Parku Narodowego.

Ponadto, w 2018 r. jednostki pływające Straży Granicznej prowadziły działania związane z ochroną infrastruktury przemysłowej znajdującej się na polskich obszarach morskich związanej z zapewnieniem bezpieczeństwa energetycznego państwa, w tym m. in. realizowały patrolowanie i kontrolę rejonu wód morskich w trakcie przejścia do portu, prac rozładunkowych i wyjścia z portu zbiornikowców LNG
w Gazoporcie w Świnoujściu, a także statków z materiałami niebezpiecznymi i materiałami promieniotwórczymi podczas załadunku i wyjścia z portu. Realizowane były również działania związane z monitorowaniem przy wykorzystaniu systemu ZSRN bezpieczeństwa podwodnej linii kablowej wysokiego napięcia pomiędzy Polska i Szwecją, polegające na prowadzeniu obserwacji i dokonywaniu oceny sytuacji żeglugowej w rejonie ułożenia ww. międzynarodowego połączenia kablowego.

Mając na względzie implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20.10.2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących lub wychodzących z państw członkowskich (…) wszystkie jednostki organizacyjne Morskiego Oddziału SG oraz komórki organizacyjne komendy oddziału, które realizowały zadania związane z dokonywaniem kontroli granicznej i ochroną polskich obszarów morskich, posiadały dostęp do zasobów zarządzanego przez administrację morską systemu kontrolno - informacyjnego dla portów polskich PHICS (Polish Harbours Information and Control System), będącego podsystemem narodowego systemu SafeSeaNet.
W ramach ww. dyrektywy, zintegrowano system PHICS z ZSE-6 (system SG), który umożliwia zautomatyzowanie procesu analizy ryzyka wobec załóg statków i pasażerów poprzez sprawdzenie ich w dostępnych systemach poszukiwawczych.

W 2018 r. w ramach realizacji Memorandum o porozumieniu między Departamentem Energii Stanów Zjednoczonych Ameryki a Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrem Finansów Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie współpracy przy zwalczaniu nielegalnego obrotu specjalnymi materiałami jądrowymi i innymi materiałami radioaktywnymi wybudowano instalacje radiometryczne
w niżej wymienionych lokalizacjach:

- Bałtycki Terminal Kontenerowy BCT Gdynia - w skład instalacji wchodzi 14 stacjonarnych urządzeń radiometrycznych, tj. 11 bramek do skanowania pojazdów oraz 3 monitory do kontroli pieszych;

- Port Gdańsk (Nabrzeże Szczecińskie i Wiślane) - w skład instalacji wchodzi 11 urządzeń, tj. 8 bramek do skanowania pojazdów, 2 monitory do skanowania pieszych oraz 1 bramka przeznaczona do kontroli pociągów.

Inwestycje zrealizowano ze środków finansowych Departamentu Energii USA. Strona polska pokryła podatek VAT od sprowadzonych urządzeń i wykonanych robót budowlano - instalacyjnych.

W 2018 r. opracowany został również opis przedmiotu zamówienia na zakup patrolowej jednostki pływającej o długości do 20 m. Środki finansowe na ten cel przewidziane zostały w ustawie z dnia 15 grudnia 2016 r. o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017 - 2020”.

W ramach Europejskiego Dnia Straży Granicznej i Przybrzeżnej (European Border and Coast Guard Day), którego obchody odbyły się 24 maja 2018 r. w Sopocie, zrealizowano ćwiczenie - pokaz pk. ZODIAK, mające na celu doskonalenie działań Straży Granicznej i służb współdziałających w sytuacji masowej nielegalnej migracji ze statku m/s „ZODIAK” bn. X na Zatoce Gdańskiej. W ćwiczeniu uczestniczyły następujące siły i środki: jednostki pływające SG oraz statki powietrzne SG, statek Urzędu Morskiego w Gdyni, statek ratowniczy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, statek pożarniczy Straży Ochrony Portu Gdańsk oraz jednostka pływająca Krajowej Administracji Skarbowej. W ramach ćwiczenia doskonalono praktyczne umiejętności funkcjonariuszy SG w realizowaniu procedur zatrzymania statku znajdującego się na polskich obszarach morskich, a także współpracę
z administracją morską, Służbą SAR, Krajową Administracją Skarbową oraz współdziałanie w ramach struktur SG.

W dniach 17-18 października 2018 r. Placówki SG w Świnoujściu i Gdyni uczestniczyły w ćwiczeniach Krajowego Systemu Wykrywania Skażeń i Alarmowania (KSWSiA) pk. „PATROL – 18”. Działania w tym zakresie realizowano w niżej wymienionych obiektach portowych:

- Port Morski w Dziwnowie (zdarzenie chemiczne), w którym jednostka pływająca SG zabezpieczała wejście statku rybackiego do portu Dziwnów – na pokładzie znajdowała się beczka zaplątana w sieć rybacką, z nieznaną substancją chemiczną (prawdopodobnie bojowym środkiem trującym);

- Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni (zdarzenie radiacyjne).

Celem ww. ćwiczenia było doskonalenie funkcjonowania wybranych elementów wchodzących w skład KSWSiA podczas działania w warunkach zagrożenia skażeniami i skażeń.

W dniu 29 listopada 2018 r. jednostka pływająca SG z Pomorskiego Dywizjonu Straży Granicznej wzięła udział w ćwiczeniu dowódczo - sztabowym na temat „Współdziałanie podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w porcie w warunkach zagrożenia Terminala LNG”. Scenariusz ćwiczenia zakładał zrzut pakunku o nieznanej zawartości na obiekty infrastruktury Terminala LNG przez bezzałogowy statek powietrzny (dron), bądź w trakcie przelotu paralotni. Zdarzenie to miało być narzędziem do sprawdzenia reakcji służb na zaistniałą sytuację. W przedmiotowym ćwiczeniu udział wzięły również siły i środki Policji.

Współpraca z Siłami Zbrojnymi RP realizowana jest na podstawie ustawy z dnia 12 października
1990 r. o Straży Granicznej. W ramach współpracy z Marynarką Wojenną realizowane były następujące przedsięwzięcia:

- w dniach 11-15 maja 2018 r. odbyło się ćwiczenie taktyczne z wojskami pk. „ROS – 18”, w którym realizowano epizody związane z ochroną rejonu niebezpiecznego dla żeglugi i rybołówstwa podczas działań sił Marynarki Wojennej RP oraz ochronę, w ramach FORCE PROTECTION, dla sił stacjonujących w Porcie Wojennym Gdynia podczas fazy portowej ćwiczenia;

- w dniach 3-4 czerwca 2018 r. na polskich obszarach morskich odbyło się międzynarodowe ćwiczenie pk. „BALTOPS 2018” z udziałem okrętów państw NATO. Jednostki pływające Straży Granicznej realizowały zadania związane z zabezpieczeniem rejonu ćwiczeń;

- w dniach 2-4 października 2018 r. odbyło się ćwiczenie taktyczne pk. „KORMORAN-18” w ramach współdziałania Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Dowódcy Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej. Celem ćwiczenia było doskonalenie procedur z zakresu SAR;

- w dniach 8-12 października 2018 r. odbyło się ćwiczenie taktyczne z Siłami Zbrojnymi RP pk. „OSTROBOK-18”, podczas którego okręty z Dywizjonu Okrętów Wsparcia 3 Flotylli Okrętów współpracowały z siłami Morskiego Oddziału SG w zakresie „Poszukiwania i wydobycia zatopionej techniki wojskowej”. W dniu 9 października 2018 r. jednostka pływająca Kaszubskiego Dywizjonu SG uczestniczyła w epizodzie związanym z poszukiwaniem i ewakuacją rozbitków na morzu;

- w dniach 7-9 listopada 2018 r. Straż Graniczna brała udział w ćwiczeniu morskim pk. „KAPER 18/II”, którego organizatorem było Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych. W ramach ww. ćwiczenia przeprowadzono połączoną operację w zakresie zwalczania zagrożeń terrorystycznych na morzu.
W trakcie działań Dowódca Operacyjny RSZ poprzez Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego, dowodził siłami i środkami wydzielonymi do wsparcia z Morskiego Oddziału Straży Granicznej w celu ochrony polskich obszarów morskich. W ramach prowadzonej operacji zaplanowano i koordynowano działania, które zakończyły się szturmem z morza na jednostkę opanowaną przez grupę terrorystyczną. Realizacja zadania przeprowadzona została przez pododdziały antyterrorystyczne podległe Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz przez pododdziały Sił Zbrojnych RP (Marynarka Wojenna, Wojska Specjalne).

Ponadto w dniach 11-14 września 2018 r. odbyło się w Kaszubskim Dywizjonie Straży Granicznej szkolenie z zakresu działania grup kontrolnych, w którym uczestniczyło 10 kadetów Straży Przybrzeżnej Kataru - studentów Akademii Marynarki Wojennej oraz funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG. Szkolenie zostało przeprowadzone przez instruktorów z Morskiego Oddziału SG oraz z Centralnego Ośrodka Szkolenia SG.

* **Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego – BSRBCC (Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference)**

W 2018 r. w ramach przewodnictwa Straży Przybrzeżnej i Policji Królestwa Szwecji w forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego - BSRBCC, przedstawiciele Morskiego Oddziału SG uczestniczyli w dwóch spotkaniach ekspertów Bałtyckiego Komitetu Granicznego - BBC (Baltic Border Committee), dwóch warsztatach analityków opracowujących analizę zagrożeń w rejonie Morza Bałtyckiego (ATA*)* oraz w seminariach dla ekspertów w zakresie dokumentów, technicznego nadzoru wykorzystywanego na granicach morskich, ochrony granicy państwowej, kontroli rybołówstwa oraz zapobiegania zanieczyszczeniom na morzu oraz nadzoru nad jednostkami pływającymi*.*

W dniach 17-30 września 2018 r., zgodnie z zatwierdzonym planem przewodnictwa Szwecji w BSRBCC w 2018 r., została zrealizowana wspólna operacja morska pk.„Baltic Tracking 2018”. W operacji udział wzięły: Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Rosja, Szwecja, Polska, ze wsparciem Agencji Frontex oraz Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i Europejskiej Agencji Kontroli Rybołówstwa Morskiego (EFCA). Głównym celem operacji były skoordynowane, wzmożone działania monitorująco-kontrolne w zakresie tzw. funkcji straży przybrzeżnej, takich jak: ochrona granicy morskiej i nadzór nad obszarami morskimi, obejmujące kontrole w portach, w rejonach przyległych i na obszarach morskich, kontrole rybołówstwa, przeciwdziałanie zanieczyszczaniu środowiska morskiego, realizacja zadań administracji celnej, utrzymywanie w gotowości i prowadzenie operacji SAR, a także realizacja zadań z zakresu bezpieczeństwa żeglugi.

Ponadto, równolegle prowadzona była bieżąca wymiana informacji z wybranymi uczestnikami forum dotycząca ruchu jednostek pływających, osób, dokumentów, środków transportu oraz przeciwdziałania
i zwalczania przestępczości transgranicznej w oparciu o umowy międzynarodowe.

Realizacja planu przewodnictwa BSRBCC zakończyła się Konferencją Szefów Służb Granicznych BSRBCC, która odbyła się w dniach 27-29 listopada 2018 r. w Sztokholmie. Podczas konferencji dokonano podsumowania i oceny planu szwedzkiej prezydencji, a także omówiono budżet BSRBCC, raport Rocznej Analizy Ryzyka, wyniki wspólnej operacji morskiej „Baltic Tracking”, nadzór techniczny wykorzystywany w ochronie granicy morskiej oraz system wymiany informacji CoastNet. Dodatkowo zaplanowano i zatwierdzono cele i założenia do realizacji w ramach planu przewodnictwa Policji Królestwa Danii w BSRBCC w 2019 r.

* **Agencja Frontex**

W 2018 r. w ramach projektu wspólnych operacji z udziałem międzynarodowej załogi jednostek pływających, w okresie od stycznia do lipca 2018 r., 5 funkcjonariuszy Kaszubskiego Dywizjonu SG na pokładzie jednostki pływającej fińskiej Straży Przybrzeżnej OPV MERIKARHU wzięło udział we wspólnej operacji POSEIDON 2018, koordynowanej przez Agencję Frontex, w ramach Sektora Granic Morskich w rejonie Morza Śródziemnego. Operacja ukierunkowana była na przeciwdziałanie nielegalnej migracji drogą morską w rejonie wybrzeży Grecji i Turcji.

Do udziału w misjach zagranicznych POSEIDON 2018skierowano również funkcjonariuszy SG z pionu lotnictwa Zarządu Granicznego KGSG, którzy przy użyciu śmigłowca Straży Granicznej W-3AM Anakonda wspierali stronę grecką w patrolowaniu i nadzorowaniu granicy grecko - tureckiej. Podczas realizacji 55 lotów planowych wykryto 15 łodzi z nielegalnymi imigrantami oraz 2 przypadki zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Ponadto, funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG w 2018 r. brali udział w niżej wymienionych przedsięwzięciach zrealizowanych pod egidą Agencji Frontex:

- w spotkaniach w ramach projektu „Development of the Search and Rescue training in Virtual Reality”;

- w dniach 12-14 marca 2018 r. w Hiszpanii odbyło się spotkanie poświęcone procesowi rozwoju Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Europejskiej Agencji Kontroli Rybołówstwa Morskiego (EFCA) oraz Agencji Frontex na gruncie współpracy międzyagencyjnej, podczas którego przedstawiono plany na 2018 rok;

- w ramach agendy Europejskiego Dnia Straży Granicznej i Przybrzeżnej 2018, realizowanego przez Agencję Frontex, w dniu 24 maja 2018 r. siły i środki Morskiego Oddziału SG brały udział w pokazie działań praktycznych na Zatoce Gdańskiej;

- w dniu 8 października 2018 r. w Warszawie odbyło się spotkanie poświęcone inicjatywie Frontex we współpracy z EMSA i EFCA, dotyczące tworzenia sieci współpracy w zakresie morskiej analizy ryzyka (Maritime Intelligence Community – Risk Analysis Network – MIC-RAN);

- w dniach 2-4 lipca 2018 r. w Grecji zorganizowano warsztaty w zakresie wykorzystania potencjału wspólnych narzędzi EUROSUR *(*EFS – Eurosur Fusion Services) oraz w dniach 4-5 grudnia 2018 r.
w Warszawie warsztaty dotyczących praktycznego wykorzystania serwisów EFS;

- w dniu 3 grudnia 2018 r. w Grecji przeprowadzono warsztaty *„*Zdalne sterowane systemy statków powietrznych dalekiego zasięgu o średniej wysokości przelotu - potencjał ochrony dla morskich granic Europy”.

* **Europejskie Forum Funkcji Straży Przybrzeżnych (European Coast Guard Functions Forum - ECGFF)**

Przedstawiciele Straży Granicznej uczestniczyli w 2018 r. w następujących działaniach w ramach forum ECGFF:

- warsztaty „Mobile Training Concept Boarding" dot. koncepcji mobilnego szkolenia grup kontrolnych, Lubeka/ Niemcy 20-22 marca 2018 r.,

- warsztaty „Network of Coast Guard Centres” dot. sieci współpracy centrów koordynacji działań na morzu, Brema/ Niemcy 16-18 maja 2018 r.,

- warsztaty „Multinational and Cross Functional Crews in Coast Guard Operations" dot. wielonarodowych mieszanych załóg i udziału w wielozadaniowych operacjach w ramach funkcji straży przybrzeżnej, Vigo/ Hiszpania 19-21 czerwca 2018 r.,

- Konferencja Plenarna ECGFF, Hamburg/ Niemcy 11-14 września 2018 r.

Ponadto Centralny Ośrodek Szkolenia SG w Koszalinie uczestniczył w projekcie, którego założeniem było współdziałanie ośrodków szkoleniowych kształcących funkcjonariuszy realizujących zadania
w obszarze tzw. funkcji straży przybrzeżnej - European Coast Guard Functions Academy Network (ECGFA NET*)* w charakterze obserwatora, z prawem udziału w wybranych działaniach projektowych.

* **Współpraca z ramach instytucji Pełnomocnika Granicznego Federacji Rosyjskiej Odcinka Kaliningradzkiego**

Zgodnie z zasadami współdziałania na 2018 r., określonymi w Protokole z posiedzenia Pełnomocników Granicznych Rzeczypospolitej Polskiej Odcinka Bałtyckiego i Federacji Rosyjskiej Odcinka Kaliningradzkiego z grudnia 2017 r., prowadzono wymianę informacji dotyczących zdarzeń związanych z ochroną polsko - rosyjskiego odcinka granicy państwowej. Utrzymywana była także bieżąca łączność pomiędzy jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednie zadania w ochronie granicy państwowej na morzu (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądzie (Mierzeja Wiślana). Wymiana informacji była realizowana na stosunkowo wysokim poziomie i nie odnotowano utrudnień w tym zakresie. Ogółem w 2018 r. odbyło się jedno spotkanie na szczeblu Pełnomocników Granicznych Stron, trzy spotkania Zastępców Pełnomocników Granicznych Stron oraz pięć spotkań Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron.

Ponadto, w okresie od 14 maja do 11 sierpnia 2018 r. Morski Oddział SG realizował ze Służbą Graniczną FSB FR wspólne przedsięwzięcia w zakresie kontroli przestrzegania przez statki różnych typów porządku prawnego na wspólnie ochranianym odcinku polsko - rosyjskiej granicy państwowej. Przedsięwzięcia organizowane i realizowane były przez Pełnomocników Granicznych Federacji Rosyjskiej Odcinka Kaliningradzkiego i Rzeczypospolitej Polskiej Odcinka Bałtyckiego, zgodnie
z punktem 1 lit. A artykułu 39 Umowy pomiędzy Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich i Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej „O stosunkach prawnych na polsko radzieckiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych”. Celem przedsięwzięć była kontrola przestrzegania przez statki różnych klas (typów) przepisów granicznych obowiązujących na polsko - rosyjskiej granicy państwowej w okresie aktywnej żeglugi, a także w okresie przygotowań i realizacji na terytorium Federacji Rosyjskiej Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej FIFA 2018. Rejon przedsięwzięć obejmował Morze Bałtyckie i Zalew Wiślany w zakresie odcinka wspólnej odpowiedzialności służbowej Pełnomocników Granicznych.

Ponadto w 2018 r. przedstawiciele Straży Granicznej wzięli udział w 3 spotkaniach Grupy Zadaniowej Państw Morza Bałtyckiego ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej (BSTF), w skład której wchodzą: Niemcy, Estonia, Islandia, Finlandia, Dania, Łotwa, Litwa, Szwecja, Norwegia, Rosja, Polska oraz przedstawiciele EUROPOL-u, Interpolu i Sekretariatu Rady Współpracy Państw Morza Bałtyckiego. Polskiej delegacji przewodniczy krajowy koordynator powołany w ramach BMWP KGP, natomiast przedstawiciel Straży Granicznej reprezentuje Polskę w zakresie problematyki dotyczącej nielegalnej migracji. Ponadto w skład delegacji wchodzi przedstawiciel Krajowej Administracji Skarbowej.

BSTF zajmuje się problematyką dotyczącą walki z przestępczością zorganizowaną w państwach regionu. Priorytetem jest zwalczanie nielegalnego handlu narkotykami oraz przeciwdziałanie nielegalnej migracji. W związku z tym w powyższych obszarach zostały powołane grupy eksperckie, których spotkania odbywają się równolegle do posiedzeń BSTF. Do pozostałych kluczowych zadań BSTF należy m.in.: planowanie przeprowadzenia wspólnych operacji ukierunkowanych na przestępczość zorganizowaną, prowadzenie prac zmierzających do opracowania regionalnej analizy zagrożeń przestępczością oraz działania na rzecz poprawy współpracy i usprawnienia procesu wymiany informacji pomiędzy organami ścigania państw regionu. Przewodnictwo w Grupie sprawowane jest rotacyjnie przez okres dwóch lat przez każde z państw. W latach 2017 - 2018 Grupie przewodniczyła Łotwa.

W 2018 r. prowadzono także współpracę z Nordyckim Oficerem Łącznikowym w celu zacieśnienia współdziałania polskiej Straży Granicznej z Policją Królestwa Szwecji w zakresie wykrywania
i zwalczania przestępczości transgranicznej, w aspekcie wymiany informacji na temat „list pasażerów” promów morskich wykonujących regularne wewnętrzne połączenia promowe pomiędzy Szwecją
a polskimi portami morskimi w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu. Podjęto działania w związku ze stwierdzeniem, że niejednokrotnie zachodziła konieczność bezpośredniego i natychmiastowego kontaktu ze służbą dyżurną Policji Szwedzkiej lub polskiej Straży Granicznej w celu wymiany informacji, weryfikacji legalności pobytu, potwierdzenia statusu osoby w Szwecji lub w Polsce, potwierdzenia autentyczności dokumentów, bądź w bieżącym trybie w celu udokumentowania lub potwierdzenia faktu kradzieży sprzętu lub pojazdu, który został ujawniany, a nie figurował jeszcze w bazie SIS lub Interpol.

W dniu 27 lipca 2018 r. w Komendzie Głównej SG przyjęto delegację Japońskiej Straży Przybrzeżnej
w celu omówienia, a także zaprezentowania zadań oraz sił i środków naszej formacji. Następnie przedstawiciel Morskiego Oddziału SG wziął udział w „Światowym Szczycie Straży Przybrzeżnych - Spotkanie Robocze 2018” (Coast Guard Global Summit - CGSS), które odbyło się w Tokio w dniach 27-30 listopada 2018 r. Spotkanie poświęcone było omówieniu kwestii bezpieczeństwa morskiego (maritime safety - ratownictwo morskie SAR), ochrony środowiska morskiego, ochrony morskiej (maritime security, np. przeciwdziałanie przestępczości z użyciem nowych technologii), szkolenia
i doskonalenia zawodowego funkcjonariuszy wykonujących funkcje straży przybrzeżnej, jak również rozważeniu i analizie możliwości stworzenia systemu rozwoju i doskonalenia zasobów ludzkich.

Funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG uczestniczyli również w charakterze instruktorów w szkoleniu w zakresie taktyki działania grup kontrolnych jednostek pływających zrealizowanej na rzecz Policji Portowej i Morskiej Cypru, zorganizowanym w Limassol na Cyprze w dniach 4-19 października 2018 r., w ramach programu EXBS *(*The Export Control and Related Border Security*).*

Ponadto, realizacja polityki morskiej przez Straż Graniczną ma również formę wymiany doświadczeń, wspólnych przedsięwzięć szkoleniowych (m.in. z zakresu zintegrowanego zarządzania granicami, zarządzania kryzysowego i pracy psów służbowych), wizyt studyjnych oraz wspólnych przedsięwzięć operacyjno-śledczych, w które zaangażowani są przedstawiciele służb granicznych państw nadbałtyckich.

## Działania Marynarki Wojennej.

W 2018 r. w Marynarce Wojennej (MW) kontynuowano działania zmierzające do pozyskania nowych zdolności operacyjnych, poprzez realizację projektów zapisanych w „Programie operacyjnym - zwalczanie zagrożeń na morzu w latach 2013 - 2022/2030”. Zaplanowane zadania rozwoju potencjału sił MW realizowane są w poszczególnych systemach funkcjonalnych: rażenie sił przeciwnika, ochrona
 i przetrwanie wojsk, rozpoznanie oraz zdolność logistycznego zabezpieczenia działań. Powyższe elementy zdolności stanowią całość procesu budowania potencjału MW w ramach bezpieczeństwa morskiego państwa. Zaplanowano kontynuację przygotowania sił morskich do obrony terytorium Rzeczypospolitej Polskiej od strony morza, w ramach połączonej operacji obronnej oraz do udziału
w operacjach morskich z dala od własnych baz.

W roku 2018 zakończono budowę okrętu patrolowego w wersji podstawowej typu ŚLĄZAK i rozpoczęto próby portowe HAT (Harbour Acceptance Tests) oraz próby morskie SAT (Sea Acceptance Trials), połączone z próbami zdawczo-odbiorczymi. Rozpoczęto budowę kolejnego, drugiego z serii trzech, nowoczesnego niszczyciela min ORP „ALBATROS".

W dniu 08.11.2018 r. zwodowano pierwszą jednostkę pk. HOLOWNIK oraz rozpoczęto produkcję kolejnych trzech jednostek tego typu. Dodatkowo Marynarka Wojenna pozyskała kolejne dwa systemy obrony przeciwminowej typu GŁUPTAK.

Wszczęto nowe postępowanie obejmujące zamówienie podstawowe na jeden okręt pk. „MIECZNIK". Ponadto zostały opracowane i zaakceptowane Wymagania Taktyczno-Techniczne na okręt podwodny nowego typu pk. „ORKA".

Zakończono modernizację kutrów ratowniczych typu 5002 dostosowując wyposażenie nurkowe do wymagań rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie bezpieczeństwa wykonywania prac podwodnych w jednostkach organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministerstwo Obrony Narodowej.

Elementem dodatkowym w systemie funkcjonalnym przetrwania i ochrony wojsk jest realizacja umowy na budowę jednostki ratowniczej pk. RATOWNIK.

W 2018 r. podpisano umowę międzynarodową (Project Arrangement) w sprawie dalszej współpracy
w ramach programu Maritime Surveillance Networking (MARSUR). Przedstawiciel Inspektoratu Marynarki Wojennej DG RSZ objął na okres roku funkcję przewodniczącego Grupy Sterującej MARSUR.

W 2018 r. Marynarka Wojenna zorganizowała i przeprowadziła ponad 28 ćwiczeń (ćwiczenia z wojskami oraz dowództwami i sztabami), w których udział wzięło ponad 1400 marynarzy, 15 okrętów i jednostki pływające różnych klas.

Najważniejszymi przedsięwzięciami szkoleniowymi realizowanymi w układzie narodowym w 2018 roku było ćwiczenie taktyczne z wojskami pk. ANAKONDA-18, którego celem była integracja zdolności militarnych i niemilitarnych w złożonym środowisku operacyjnym w celu osiągnięcia zdolności do zabezpieczenia i prowadzenia działań w ramach sojuszniczej operacji połączonej w odpowiedzi na zagrożenia hybrydowe oraz uruchomienie artykułu 5 Paktu Północnoatlantyckiego w związku
z uruchomieniem kolektywnej obrony w następstwie napaści zbrojnej na jednego lub kilku członków Sojuszu.

Kolejnym istotnym przedsięwzięciem szkoleniowym było ćwiczenie taktyczno-specjalne pk. KAPER-18 polegające na doskonaleniu procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza oraz wsparcie Straży Granicznej i współdziałanie z układem niemilitarnym (Policja - BOA KGP, Straż Graniczna - MOSG, Prokuratura, Straż Pożarna, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, służby ratownictwa medycznego, Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego, Miejskie Centrum Zarządzania Kryzysowego, Urząd Morski w Gdyni).

Priorytetowym przedsięwzięciem szkoleniowym realizowanym przez wydzielone siły 3. FO i 8. FOW były ćwiczenia taktyczne z wojskami pk. OSTROBOK-18 i WARGACZ-18. Głównym ich celem było sprawdzenie poziomu wyszkolenia i przygotowania do realizacji zadań zgodnie z przeznaczeniem przez siły wydzielane do operacji i pozostające w podporządkowaniu dowódców Związków Taktycznych MW (ZT MW).

W 2018 r. Zespoły Rozminowania 8. FOW wydzielane z Grup Nurków Minerów otrzymały 39 zgłoszeń do interwencyjnego oczyszczania terenów i obszarów morskich. W ramach zgłoszeń nurkowie minerzy realizowali zadania oczyszczania w Porcie Gdynia, Porcie Północnym Gdańsk, Zatoce Puckiej - rejon Gdynia Babie Doły, Zatoce Gdańskiej - rejon m. Hel oraz rejon m. Dziwnów. Wydobyto i zneutralizowano pięć bomb lotniczych, pięć min morskich, osiemdziesiąt cztery pociski artyleryjskie, dwadzieścia dwa pociski rakietowe oraz siedem torped.

* **Działalność wojskowa w ramach operacji międzynarodowych.**

Kontynuowano działalność polsko-niemieckiego ośrodka odpowiedzialnego za kierowanie operacyjne
i kontrolę działań okrętów podwodnych obydwu państw na Bałtyku (COMSUBBALTIC). Siedziba COMSUBBALTIC znajduje się w Niemczech. Działalność ośrodka oparta jest na wykorzystaniu standardowych systemów łączności NATO i wpływa w znaczący sposób na podniesienie bezpieczeństwa żeglugi na Morzu Bałtyckim.

Zakończono proces przygotowania PKW EU SOPHIA, który na mocy postanowienia Prezydenta RP
z dnia 31.01.2018 r. w okresie od 01.02.2018 r. do 31.12.2018 r. został użyty w operacji wojskowej UE w południowym rejonie środkowej części Morza Śródziemnego - Operacja EUNAVFOR MED SOPHIA. Jest to operacja, która rozpoczęła się 18.05.2015 r. jako część kompleksowego podejścia UE
w obszarze nielegalnej imigracji. Ma na celu podjęcie próby rozbicia przemytniczo-biznesowego modelu nielegalnego handlu i przerzutu ludzi z Libii do Europy poprzez południowo-centralną część Morza Śródziemnego. EUNAVFOR MED Operation SOPHIA jest ważnym elementem w zwalczaniu nielegalnej imigracji i handlu, jak również w budowaniu i szkoleniu sił Straży Przybrzeżnej oraz Marynarki Wojennej Libii. W 2018 r. PKW EU SOPHIA prowadził działania związane z pozyskiwaniem i wymianą informacji dotyczących nielegalnego handlu oraz przemytu ludzi w rejonie południowego rejonu środkowej części Morza Śródziemnego oraz wspierał działania libijskiej Straży Przybrzeżnej i Marynarki Wojennej
w obszarze prowadzenia operacji.

W 2018 r. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych poprzez Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM), realizując swoje zadania w ramach szeroko rozumianego zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi na morzu oraz realizacji polityki morskiej RP, wykonało szereg przedsięwzięć, z których najważniejsze to:

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

- monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi poprzez:

- uczestniczenie w pracach międzynarodowej inicjatywy SUCBAS (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea) oraz w projekcie UE MARSUR (Maritime Surveillance), zwiększających morską świadomość sytuacyjną (Maritime Situational Awareness MSA);

- realizowanie trójstronnego porozumienia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, Dowódcy Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej i Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej, z dnia 09.01.2004 r. w oparciu o System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) w krajowym systemie monitorowania ruchu morskiego,;

- w zakresie ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej realizowanie przedsięwzięcia wynikającego z zapisów Planu Współdziałania Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej I Dowódcy Centrum Operacji Morskich - Dowódcy Komponentu Morskiego z dnia 16 lutego 2015 r.
w zakresie ochrony granicy państwowej,obejmującego m.in. przekazywanie w systemie służb dyżurnych informacji o ważnych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo obszarów morskich;

- ciągły monitoring i analizę ruchu statków z ładunkami niebezpiecznymi oraz jednostek badawczych, wykorzystując w tym celu systemy SWIBŻ i PHICS (Polish Harbours Information & Control System);

- udział w ćwiczeniach DYNAMIC MASTER 18 oraz SNOW MASTER 18 umożliwił zdobycie nowych doświadczeń w obszarze wymiany informacji oraz aktualnych aspektów wojskowej współpracy
i doradztwa dla żeglugi (NCAGS) w państwach NATO.

Zadania związane z ochroną żeglugi, portów i innych obiektów infrastruktury krytycznej przed zagrożeniami terrorystycznymi realizowane były poprzez:

- udział w ćwiczeniu z zakresu reagowania kryzysowego pk. KAPER, którego głównym celem było zgrywanie i sprawdzenie procedur współdziałania SZ RP i układu pozamilitarnego w zakresie reagowania na zagrożenie terrorystyczne z morza. Koordynacja działań na morzu w tym wsparcie wojsk specjalnych w prowadzeniu operacji było głównym zadaniem realizowanym przez COM-DKM,

- sprawowanie operacyjnego dowodzenia wydzielonymi siłami biorącymi udział w akcjach ratowniczych, w polskiej strefie odpowiedzialności SAR i ASAR oraz współdziałanie w tym obszarze z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa oraz międzynarodowymi systemami ratowniczymi państw Morza Bałtyckiego.

W ich efekcie w 2018 r. uczestniczono w 21 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, realizując 21 wylotów dyżurnych statków powietrznych. W ramach działań udzielono pomocy 17 osobom.

Kontynuowano prace związane z przystąpieniem Polski do fazy operacyjnej systemu monitorowania obszarów morskich UE (MARSUR) oraz do nowego programu obsługi i utrzymania ww. systemu, realizowanego w ramach Europejskiej Agencji Obrony (EDA).

## Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) jest służbą zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i meteorologiczno - oceanograficznego Marynarki Wojennej i wykonuje jednocześnie zadania Państwowej Morskiej Służby Hydrograficznej w zakresie hydrografii i kartografii morskiej.
W 2018 r. BHMW w ramach realizacji zadań służby państwowej było zaangażowane w szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP, zarówno na forum krajowym, jak i międzynarodowym.

Realizując zadania morskiej służby hydrograficznej BHMW prowadzi krajowy zasób danych hydrograficznych. Zgodnie z Rozporządzeniem MGMiŻŚ w sprawie przekazywania służbie hydrograficznej danych pomiarowych, gromadzi i weryfikuje dane hydrograficzne z prac pomiarowych realizowanych przez administrację morską i inne podmioty w polskiej EEZ. Bierze udział w opiniowaniu projektów budowli hydrotechnicznych realizowanych na polskich obszarach morskich.

Wypełniając zadania Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych (National Coordinator Navigational Warnings), BHMW uczestniczyło w procesie wymiany Morskiej Informacji Bezpieczeństwa (MSI - Maritime Safety Information) w ramach funkcjonowania podobszaru BALTICO oraz koordynowało wszelkie działania z tym związane, o ile dotyczyły obszarów morskich RP. Koordynacja dotyczyła między innymi działań takich instytucji jak: Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Morski Oddział Straży Granicznej, Uniwersytet Gdański, Lotos-Petrobaltic, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Pogłębiarskich, Instytut Morski w Gdańsku, VTS Zatoka, VTMS Szczecin-Świnoujście, Słupsk Traffic Control. W 2018 r. rozpowszechniono łącznie 310 ostrzeżeń nawigacyjnych, dotyczących działań na morzu prowadzonych na obszarach morskich RP, w tym zamykanie i ogłaszanie jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa stref i poligonów morskich, operacji holowania platform wiertniczych, niesprawności nawigacyjnego oznakowania stałego i pływającego, prac badawczych wykonywanych przez jednostki polskie i zagraniczne.

Realizując zadania obejmujące prowadzenie bieżącego serwisu publikacji nautycznych BHMW wydało:

- „Spis Świateł i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 523);

- „Katalog map morskich i publikacji nautycznych wydawanych przez BHMW” (numer katalogowy 552);

- „Spis Radiostacji Nautycznych” (numer katalogowy 530) jako nową publikację zastępującą dotychczasowe trzy tomy Spisu Radiostacji Nautycznych o numerach 531, 532 i 533.

Ponadto, BHMW kontynuowało opracowywanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie”, które od 1 stycznia 2013 r. rozpowszechniane są wyłącznie w ogólnodostępnej elektronicznej formie (poziom NP2 – pliki PDF) na stronie internetowej BHMW ([www.bhmw.mw.mil.pl](http://www.bhmw.mw.mil.pl) oraz na platformie SWIBŻ - System Wymiany Informacji o Bezpieczeństwie Żeglugi). Kontynuowano również opracowanie informacji związanej z prowadzeniem korekty publikacji nautycznych BHMW (numery katalogowe 502, 521, 522, 523, 531, 532, 533 i 552) w oparciu o dane przetwarzane z zagranicznych map i publikacji nautycznych z państw obszaru Morza Bałtyckiego.

BHMW utrzymywało również serwis internetowy ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie strony internetowej BHMW (www.bhmw.mw.mil.pl, zakładka Ostrzeżenia Nawigacyjne) z uwzględnieniem treści ostrzeżeń NAVTEX, Coastal i Local, rozpowszechnianych przez BALTICO, BHMW oraz urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Serwis ten ma za zadanie ułatwić dostęp do jednolitej informacji dotyczącej ostrzeżeń nawigacyjnych wszystkim użytkownikom morza. Jednocześnie podjęto działania mające na celu opracowanie i wdrożenie nowej strony internetowej dostosowanej do współczesnych oczekiwań użytkowników, dającej się wyświetlać w urządzeniach mobilnych.

Wypełniając zadania w zakresie kartografii morskiej, BHMW utrzymuje kolekcję 60 map morskich dla obszaru Morza Bałtyckiego, z których 19 należy do kolekcji międzynarodowej (INT). W 2018 r. wydano ogółem 16 nowych wydań map morskich, w tym 7 map kolekcji międzynarodowej. Ponadto w ramach zawartego porozumienia z niemiecką służbą hydrograficzną (BSH – Federal Maritime and Hydrographic Agency), BHMW systematycznie opracowuje 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swym zasięgiem polskie obszary morskie. W 2018 r. wydano dwa zestawy obejmujące Zatokę Pomorską
 i Zalew Szczeciński (nr 3020) oraz rejon polskiego wybrzeża od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej (nr 3021), a także opracowano zestawy map dla małych jednostek na rejon Zatoki Gdańskiej
i Zalewu Wiślanego (nr 3022), którego druk zaplanowano przed otwarciem sezonu żeglarskiego
w 2019 r.

Poza klasycznymi, papierowymi mapami morskimi BHMW utrzymuje serwis Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC), obejmujący swym zasięgiem polskie obszary morskie. Zgodnie z podpisanym przez Polskę (reprezentowaną przez BHMW) porozumieniem z Norweską Służbą Hydrograficzną (NHS – Norwegian Hydrographic Service) dystrybucję ENC dla celów nawigacyjnych prowadzono
w ramach Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (Stavanger, Norwegia). Ponadto, dystrybucję ENC prowadzono w ramach utrzymywanego przez BHMW serwisu narodowego, poprzez który ENC były przekazywane na okręty Marynarki Wojennej. W ramach oddzielnych umów
i porozumień, odbiorcami ENC były między innymi: Morski Oddział Straży Granicznej, Służby Ratownicze, urzędy morskie, instytucje rządowe i uczelnie morskie. W ramach podpisanych umów licencyjnych przekazywano ENC podmiotom prywatnym w celu tworzenia produktów pochodnych (DPP) lub formatów systemowych (SENC).

W 2018 r. przedstawiciele BHMW uczestniczyli w pracach komitetów i grup roboczych międzynarodowych organizacji morskich:

- Rada Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (International Hydrographic Organization Council) – organ zarządzający IHO, działający w okresie między kolejnymi Zgromadzeniami Ogólnymi IHO; 2. Posiedzenie Rady w dniach 9 - 11 października 2018 r., Londyn, Wielka Brytania;

- Podkomitet Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (NCSR – Navigation, Communications and Search and Rescue) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO – International Maritime Organization). Podkomitet zajmuje się tematyką z zakresu tras żeglugowych, systemów meldunkowych, systemów rozgraniczenia ruchu, E-nawigacji, standardów systemów ECDIS, rozpowszechniania ostrzeżeń nawigacyjnych służby NAVTEX w ramach światowego systemu NAVAREA, wymagań technicznych urządzeń okrętowych LRIT, problematyki dotyczącej SAR, przeglądu wytycznych w zakresie wykorzystania Systemów Automatycznej Identyfikacji (AIS) i norm eksploatacyjnych dla urządzeń radiokomunikacyjnych. Przedstawiciele Biura uczestniczyli w obradach jako eksperci wspierający polską delegację, jednocześnie uczestnicząc w pracach grupy roboczej
ds. tras żeglugowych; termin 19 - 23 lutego 2018 r. Londyn, Wielka Brytania;

- Konferencja Hydrograficzna Państw Morza Bałtyckiego (BSHC - Baltic Sea Hydrographic Commission), która ma za zadanie koordynację współpracy międzynarodowej w zakresie realizacji zadań hydrograficznych na obszarze Morza Bałtyckiego przez państwa członkowskie; termin 28 - 29 sierpnia 2018 r. Aalborg, Dania;

- Komitet Standardów i Serwisów Hydrograficznych (HSSC - The Hydrographic Services and Standards Committee) jest jednym z dwóch głównych komitetów IHO, zajmującym się kierowaniem pracami nad utrzymywaniem i rozwojem obecnych standardów hydrograficznych oraz wdrażaniem nowych; termin 14 - 17 maja 2018 r. Rostok, Niemcy;

- Komitet Doradczy PRIMAR (PAC - PRIMAR Advisory Committee), stanowi najwyższą władzę zarządzającą Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR. Zajmuje się strategicznymi i finansowymi aspektami funkcjonowania PRIMAR; termin 16 - 17 października 2018 r. Teheran, Iran;

- Grupa robocza ds. monitorowania postępu prac hydrograficznych na torach żeglugowych HELCOM (MWG - Re Survey Monitoring Working Goup). Grupa monitoruje postęp prac hydrograficznych oraz wypracowuje zalecenia do Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego w sprawie bezpieczeństwa żeglugi na torach żeglugowych. Obszarem zainteresowania grupy są także standardy prowadzenia pomiarów oraz wykorzystanie środków UE na realizację prowadzenia pomiarów hydrograficznych
w rejonach torów żeglugowych HELCOM kategorii I i II. W 2018 r. grupa obradowała w dniu 27 sierpnia w Aalborgu w Danii oraz w terminie 14 - 15 listopada w Rydze na Łotwie;

- Grupa robocza do spraw morskiej infrastruktury informacji przestrzenne (MSDI - Baltic Sea North Sea Marine Spatial Data Infrastructure Working Group). Grupa zajmuje się zagadnieniami dotyczącymi zarządzania informacją geoprzestrzenną, formatów wymiany danych geoprzestrzennych, dostępem użytkownika publicznego do państwowych danych geoprzestrzennych oraz krajową infrastrukturą informacji geoprzestrzennej. W 2018 r. grupa obradowała w dniach 3 - 4 lipca w Aalborgu w Danii.

Ponadto w 2018 r. przedstawiciel BHMW uczestniczył w rządowym zespole negocjacyjnym do spraw delimitacji strefy spornej pomiędzy Polską i Danią. W trakcie rozmów powołano także techniczną grupę roboczą do spraw opracowania danych geodezyjnych i kartograficznych. W trakcie kilkunastu spotkań odbywających się w Warszawie, Kopenhadze i w Gdyni uzgodniono i obliczono nowy przebieg granicy wyłącznych stref ekonomicznych Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii. Prace zakończyło podpisanie porozumienia przez ministrów spraw zagranicznych obu stron w dniu 19 listopada 2018 r.

W ramach realizacji projektu HELCOM, BHMW koordynowało prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych, w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej EEZ (CAT I, CAT II). W 2018 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras o powierzchni około 437 km².
Do wykonania pozostało 293 km².

Kontynuowano modernizację hydrograficznego sprzętu pomiarowego, będącego na wyposażeniu Marynarki Wojennej. Wdrożono do służby autonomiczny pojazd nawodny przeznaczony do prowadzenia pomiarów batymetrycznych na obszarach przybrzeżnych i płytkowodnych. Pozyskano dwa systemy pomiarowe realizujące pomiary batymetryczne oraz sonarowe z przeznaczeniem doposażenia okrętowych łodzi pomiarowych.

# WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.

W 2018 r. w zakresie kierunku priorytetowego polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 dotyczącego wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, którego celem jest m.in. wykorzystanie obszarów morskich dla produkcji energii i dostaw surowców energetycznych, realizowane były poniżej opisane działania.

* **Rozbudowa Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu.**

Terminal oddano do eksploatacji w 2016 r. Obecnie umożliwia on odbiór do 5 mld m3 rocznie zregazyfikowanego gazu ziemnego. Moc regazyfikacyjna terminalu zarezerwowana jest w 100%, co wskazuje na realizację celu, jakim jest wykorzystanie obszarów morskich dla produkcji energii i dostaw surowców energetycznych. Ze względu na prognozowane zwiększenie zapotrzebowania na gaz ziemny w Polsce podjęto decyzję o rozbudowie instalacji, co doprowadzi m.in. do zwiększenia przepustowości terminalu do 7,5 mld m3 rocznie. Realizowany Program Rozbudowy Terminalu, oprócz zwiększenia przepustowości zakłada umożliwienie przeładunku LNG na cysterny kolejowe i kontenery ISO, budowę III zbiornika oraz budowę nabrzeża do przyjmowania i przeładunku LNG na mniejsze jednostki bunkrowania statków. W 2018 r. uzyskano brakujące decyzje środowiskowe, pozwolenia na budowę regazyfikatorów i rozpoczęto część z postępowań przetargowych.

* **Budowa gazociągu Baltic Pipe.**

Budowa przedmiotowego gazociągu ma na celu połączenie polskiego i duńskiego systemu przesyłowego z norweskimi złożami gazu. Gazociąg umożliwi przesył norweskiego gazu do Danii, Polski i krajów sąsiednich, jak również eksport gazu do Danii i Szwecji. Przepustowość gazociągu w kierunku Polski wyniesie 10 mld m3, natomiast w kierunku Danii i Szwecji 3 mld m3. Budowa Baltic Pipe niesie za sobą konieczność rozbudowy polskiego systemu przesyłowego. W 2018 r. podjęto ostateczną decyzję inwestycyjną dotyczącą realizacji projektu. W grudniu 2018 r. zawarta została umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, a Rządem Królestwa Danii w sprawie Projektu Baltic Pipe. Uzyskano także dofinansowanie w ramach programu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility - CEF). Projekt zostanie zrealizowany do 2022 r. Ponadto, w trakcie pracy wyznaczających trasę przebiegu gazociągu Baltic Pipe realizowane były zadania mające na celu ochronę obszarów perspektywicznych pod kątem występowania złóż gazu ziemnego lub ropy naftowej.

* **Rozbudowa Terminalu Naftowego w Gdańsku.**

W 2018 r. rozpoczął się II etap rozbudowy Terminala Naftowego w Gdańsku. Obejmuje on budowę 3 zbiorników o pojemności 100 tys. m3 każdy oraz 2 zbiorników o pojemności 45 tys. m3 każdy. Zakończenie prac planowane jest na III kwartał 2020 r. W 2018 r. rozpoczęła się również rozbudowa parku zbiornikowego w Bazie Surowcowej Gdańsk. Obejmuje ona budowę 2 zbiorników po 100 tys. m3 każdy wraz z infrastrukturą towarzyszącą niezbędną do eksploatacji. Zakończenie prac planowane jest na II kwartał 2019 r.

* **Uzgadnianie koncesji udzielanych przez Ministra Środowiska na wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego.**

W 2018 r. Minister Energii prowadził postępowania, których celem było terminowe uzgadnianie wniosków koncesyjnych w zakresie wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego. Ponadto, w trakcie prac wyznaczających trasę przebiegu gazociągu Baltic Pipe realizowane były zadania mające na celu ochronę obszarów perspektywicznych pod kątem występowania złóż gazu ziemnego lub ropy naftowej.

Minister Środowiska w 2018 r. prowadził postępowania w zakresie wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w wyniku których, decyzją z dnia 23 lutego 2018 r. przedłużył do 29 lipca 2031 r. koncesję nr 108/94 na wydobywanie ropy naftowej
i towarzyszącego jej gazu ziemnego ze złoża „B3”. Dodatkowo, w związku z wejściem w życie w dniu 24 lipca 2017 r. ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1215) wdrażającej do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/30/UE z dnia 12 czerwca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz zmiany dyrektywy 2004/35/WE, Minister Środowiska wydał 8 decyzji dostosowujących obowiązujące koncesje na wydobywanie oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie węglowodorów na obszarach morskich RP do wymogów prawa w zakresie ustanowienia zabezpieczenia roszczeń mogących powstać wskutek wykonywania ww. działalności.

* **Działania podjęte w sektorze energetyki jądrowej w ramach realizacji przedsięwzięć istotnych dla polskiej polityki morskiej.**

Sektor polskiej energetyki stoi przed szeregiem wyzwań. Jednym z najlepszych rozwiązań jest wprowadzenie energetyki jądrowej do polskiego miksu energetycznego. Energetyka jądrowa to atrakcyjne źródło energii elektrycznej, które oprócz braku emisji dwutlenku węgla zapewnia również niezależność od typowych kierunków pozyskiwania surowców energetycznych. Argumentem przemawiającym za wdrożeniem energetyki jądrowej jest konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa energetycznego Polski. Priorytety polskiej polityki energetycznej
w odniesieniu do energetyki jądrowej zostały określone w dokumencie „Polityka energetyczna Polski do 2030 roku” oraz w projekcie „Polityki energetycznej Polski do 2040 r.” Rozwój energetyki jądrowej zapisany jest również w priorytetach Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Strategii Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko.

W 2014 r. przyjęty został Program Polskiej Energetyki Jądrowej (PPEJ) określający zakres i strukturę organizacji działań niezbędnych do wdrożenia energetyki jądrowej. Obecnie finalizowane są prace nad aktualizacją PPEJ. Budowa pierwszej polskiej elektrowni jądrowej planowana jest w obszarze przybrzeżnym. Zgodnie z ustawą z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe (Dz. U. z 2018 r., poz.  792 z późn. zm.) do obowiązków inwestora, tj. spółki PGE EJ 1 należy wybór lokalizacji elektrowni jądrowej i przeprowadzenie szczegółowych analiz lokalizacyjnych. Z wcześniej rozważanych lokalizacji obecnie rozpatrywane są dwie:

- Lubiatowo-Kopalino, gmina Choczewo, powiat wejherowski, woj. pomorskie, położone w bezpośrednim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego w obrębie nadmorskiego pasa nadbrzeżnego;

- Żarnowiec, gmina Gniewino (powiat wejherowski) i gmina Krokowa (powiat pucki), woj. pomorskie, położony w odległości ok. 10 km od Morza Bałtyckiego.

W 2018 r. spółka PGE EJ 1 kontynuowała prace terenowe prowadzone w ramach badań lokalizacyjnych i środowiskowych, realizowanych w poszczególnych obszarach badawczych, z których na bieżąco opracowywano raporty kwartalne. Wyniki badań wykorzystane zostaną do przeprowadzenia oceny aktualnego stanu środowiska oraz oceny terenu potencjalnych lokalizacji elektrowni jądrowej na potrzeby przygotowania raportu oddziaływania inwestycji na środowisko (Raport OOŚ) i Raportu Lokalizacyjnego (lokalizacje: Żarnowiec i Lubiatowo-Kopalino).

W ramach działania związanego z weryfikacją istnienia wady zasadniczej (badania głębokiego podłoża), spółka PGE EJ 1 pozyskała z Ministerstwa Środowiska I Pakiet danych archiwalnych (informacja geologiczna oraz dane otworowe), które zostaną wykorzystane na potrzeby przygotowania modelu strukturalnego. W ramach badań głębokiego podłoża opracowano Katalog trzęsień ziemi dla makroregionu, regionu i obszaru. W zakresie prowadzenia pomiarów mających na celu rozpoznanie warunków geologicznych i hydrogeologicznych dla potencjalnych lokalizacji elektrowni jądrowej
w 2018 r. zakończono wykonywanie odwiertów, w tym o głębokości do 200 m p.p.t. W zakresie badań meteorologicznych uruchomiono dwudziestoczteromiesięczny monitoring meteorologiczny oparty na pomiarach za pomocą dwóch masztów meteorologicznych oraz dwóch sodarów, osobno
w lokalizacjach Żarnowiec i  Lubiatowo-Kopalino (lokalizacja Lubiatowo-Kopalino położona jest w pasie nadbrzeżnym). Zakończono również dwunastomiesięczny monitoring dla części obszarów badawczych, m.in.: chemizm jakości środowiska, badanie dna morskiego, monitoring hydrologiczny, inwentaryzacja przyrodnicza, inwentaryzacja archeologiczna, kartowanie hydrologiczne i badania tachimetryczne, których wyniki posłużą do oceny aktualnego stanu środowiska oraz opracowania Raportu OOŚ.

Należy podkreślić, że w 2018 r. na temat energetyki jądrowej w kontekście potencjalnych lokalizacji elektrowni jądrowej dyskutowano również podczas spotkań konsultacyjnych w sprawie przygotowywanego projektu Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. W projekcie Planu przewidziano dwa akweny dla potencjalnych lokalizacji elektrowni jądrowej na potrzeby układu chłodzenia, w których infrastruktura techniczna stanowi funkcję podstawową. Zaangażowane w prace resorty, instytucje oraz spółka PGE EJ 1 na bieżąco monitorują postępy w procedowaniu kolejnych wersji projektu Planu.

* **Prace nad aktualizacją dwóch projektów strategicznych dokumentów: „Polityki energetycznej Polski do 2040 roku” (PEP2040) oraz „Krajowego Planu na rzecz energii
i klimatu na lata 2021-2030” (KPEiK).**

„Polityka energetyczna Polski do 2040 roku” wskazuje strategiczne kierunki rozwoju sektora energetycznego z uwzględnieniem zadań niezbędnych do realizacji w perspektywie krótkookresowej, natomiast „Krajowy Plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030” przedstawia działania Polski podejmowane na rzecz realizacji pięciu wymiarów unii energetycznej. Oba dokumenty przekazane były do konsultacji społecznych i międzyresortowych, po czym przeprowadzono proces analizy nadesłanych do nich uwag.

Należy podkreślić, że polityka morska oraz oba projekty Ministerstwa Energii znajdują wspólną płaszczyznę w zakresie obszaru zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Wskazany
w polityce morskiej kierunek rozwoju energetyki wiatrowej na morzu znajduje swoje odzwierciedlenie również w PEP 2040, w którym wskazano rozwój tego źródła energii odnawialnej jako jeden z bardziej perspektywicznych w zakresie technologii OZE w Polsce na najbliższe lata. Według założeń PEP 2040 pierwsza farma wiatrowa na morzu zostanie uruchomiona po 2025 roku.

Należy podkreślić, że w analizach wykonanych na potrzeby KPEiK wartość mocy osiągalnej netto
w 2030 r. oszacowano (z elektrowni wiatrowych lądowych i morskich łącznie) na wartość 10681 MW.
W ramach tego wolumenu planowanych mocy znaczna część przypada na moce wiatrowe na morzu.

PEP 2040 zakłada rozwój sieci przesyłowych umożliwiających wyprowadzenie mocy wytwórczych
z mających powstać na morzu farm wiatrowych na poziomie umożliwiającym osiągnięcie wymaganego udziału OZE w bilansie energetycznym kraju - to działanie jest również zgodne z założeniami polskiej polityki morskiej.

Kolejnym wspólnym kierunkiem rozwoju sektora energetycznego według polityki morskiej państwa
i PEP 2040 jest prowadzenie działań zmierzających do zapewnienia dywersyfikacji źródeł i kierunków dostaw surowców energetycznych, zwłaszcza w sektorze gazowym. W tym obszarze PEP 2040 zakłada budowę Bramy Północnej składającej się z dwóch projektów - rozbudowy terminalu regazyfikacyjnego gazu ziemnego w postaci skroplonej w Świnoujściu oraz budowy gazociągu Baltic Pipe.

Polski terminal jest kluczowym obiektem infrastruktury z punktu widzenia bezpieczeństwa dostaw gazu nie tylko dla Polski, ale i krajów sąsiedzkich. To jedyny tej wielkości obiekt w Europie Środkowej,
a znaczenie handlu LNG rośnie w skali światowego rynku gazu ziemnego, także z powodu zwiększającej się konkurencyjności cenowej w stosunku do surowca dostarczanego gazociągami. Podjęta została decyzja o rozbudowie terminalu do przepustowości (odbioru i regazyfikacji) 7,5 mld m3 rocznie z perspektywą rozbudowy mocy regazyfikacyjnych do 10 mld m3 w perspektywie 2030 r. (zgodnie z celem wyznaczonym w KPEiK).

Natomiast budowa Korytarza Norweskiego ma na celu połączenie polskiej sieci przesyłowej ze złożami w Norwegii przez duński system przesyłowy i podmorskie połączenie z Danii do Polski. Zapewni to możliwość przesyłu gazu z norweskiego szelfu kontynentalnego. Na realizację tej inwestycji będzie składała się budowa połączeń Norwegia-Dania (Nordic Pipe - Tie-in), Dania-Polska (Baltic Pipe) oraz rozbudowa duńskiego systemu przesyłowego. Projekt zostanie zrealizowany do 2022 r. i umożliwi import ok. 10 mld m3 gazu ziemnego.

* **Przygotowanie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.**

Ministerstwo Energii przygotowało ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która określa zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania kluczowych paliw alternatywnych w transporcie, w tym infrastruktury służącej do bunkrowania statków gazem ziemnym. Ustawa ta implementuje Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE
z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307, z dnia 28.10.2014 r.), która nakłada na państwa członkowskie m.in obowiązek zapewnienia możliwości bunkrowania statków gazem ziemnym LNG w portach należących do sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T od dnia 31 grudnia 2025 r. Międzynarodowy charakter transportu morskiego powoduje, że instrumenty dla wsparcia rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w tym transporcie, jakimi dysponuje państwo były ograniczone. Zidentyfikowano brak możliwości zastosowania instrumentów wsparcia dla armatorów, którzy decydowali się wykorzystywać statki napędzane gazem ziemnym w postaci LNG, a także ograniczony charakter instrumentów wsparcia. W związku z tym, zdecydowano się w ustawie nałożenie obowiązku zapewnienia dostępu do punktów bunkrowania LNG przez zarządy portów. Sposób bunkrowania nie jest kluczowy - czy będą to statki bunkierki, bunkrowanie z cystern samochodowych, czy bunkrowanie za pomocą instalacji stacjonarnej. Ważne jest, aby istniała możliwości bunkrowania statku gazem ziemnym w postaci LNG. Przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych nakładające na podmioty zarządzające portem obowiązek zapewnienia dostępności punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), odnoszą się zarówno do portów morskich jak i portów śródlądowych należących do sieci TEN-T.

Dyrektywa 2014/94/UE nałożyła również obowiązek instalowania punktów zasilania statków energią elektryczną z lądu. Punkty zasilania energią elektryczną z lądu obiektów transportu morskiego i śródlądowego powinny zostać priorytetowo zainstalowane w portach sieci bazowej TEN-T i w innych portach do dnia 31 grudnia 2025 r. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych określiła zasady dozoru technicznego w odniesieniu do punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz wprowadziła upoważnienie do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe wymagania techniczne, jakie muszą spełniać punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów, rodzaje badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny oraz sposób i terminy ich przeprowadzania oraz wysokość opłaty za przeprowadzenie badań.

# SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W POLSCE.

Światowy rynek stoczniowy w 2018 r. nadal był w kryzysie. Portfel zamówień na nowe statki osiągnął nowe, historycznie minimalne wartości, a liczba nowych zamówień ponownie spadła w stosunku do poprzedniego roku. Spadła również wielkość produkcji nowych statków, natomiast średnio o 4% wzrosły ceny na nowe statki. Najsłabszym punktem światowego rynku okrętowego w 2018 r., podobnie jak
w latach poprzednich, była bardzo niska liczba kontraktów na nowe statki, co w konsekwencji doprowadziło do zmniejszenia światowego portfela zamówień w stosunku do 2017 r. o około 5% pod względem nośności, a pod względem liczby o około 12%.

W tej trudnej sytuacji na światowym rynku okrętowym można jednak dostrzec kilka pozytywnych aspektów. Jednym z nich jest m.in. zwiększenie udziału w światowym portfelu zamówień (pod względem CGT) stoczni europejskich z 13,4% na koniec 2017 r. do 14,3% na koniec 2018 r. oraz nieznaczne zwiększenie wartości tego portfela, podobnie jak zwiększenie wartości sprzedaży nowych statków przez stocznie europejskie.

W 2018 r. wycofano z eksploatacji i oddano do recyklingu o prawie 20% mniej jednostek (pod względem liczby) niż w 2017 r. i o 12% mniejszej łącznej nośności. O prawie rok wzrósł średni wiek złomowanych jednostek.

Rok 2018 r. był kolejnym rokiem obowiązywania ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego
i przemysłów komplementarnych. Ustawa rozszerzyła możliwość stosowania podatku VAT w wysokości 0% na produkcję, import, części i wyposażenie dla szeroko określonego katalogu statków morskich zgodnie z dyrektywą nr 2006/112/WE Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej i aktami wykonawczymi. Rozszerzenie preferencji podatkowej objęło wszystkie dostawy jednostek pływających używanych do żeglugi na pełnym morzu i przewożących odpłatnie pasażerów lub używanych do celów handlowych, przemysłowych lub do połowów (poprzednio tylko na rzecz armatorów). Rozszerzenie katalogu statków objętych preferencyjną stawką podatku VAT umożliwiło produkcję tych statków w sposób bardziej konkurencyjny i z niższym zaangażowaniem środków finansowych na pokrycie kosztów materiałów do ich produkcji. Zakładanym skutkiem wprowadzenia
w życie przedmiotowej ustawy jest rozwój przemysłu stoczniowego w Polsce, a w szczególności rozwój naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków (szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych), wzrost zatrudnienia w branży stoczniowej, zatrzymanie na rynku polskim wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego i powiązanej produkcji komplementarnej oraz zagwarantowanie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych. Należy jednak mieć na uwadze, iż ocena efektów wejścia w życie ustawy będzie możliwa po upływie dłuższego okresu jej obowiązywania, w momencie, gdy stocznie będą kończyły lub ukończą budowę nowych jednostek, zakontraktowanych przy wykorzystaniu instrumentów przewidzianych w ww. ustawie.

W ramach realizacji „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” w części dotyczącej reindustrializacji Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej patronuje pracom nad projektem strategicznym „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego” oraz nad projektem flagowym „Batory”. Celem projektuflagowego „Batory”jest stymulowanie rozwoju technologii, projektowania
i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięcie sektora stoczniowego
w kierunku produkcji, innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej. Ponadto realizacja projektu ma zapewnić jak najpełniejsze wykorzystanie potencjału polskich stoczni. W ramach projektu Batory:

* Morska Stocznia Remontowa Gryfia i Polska Żegluga Bałtycka zawarły kontrakt dotyczący zaprojektowania i wybudowania promu samochodowo-pasażerskiego ro-pax, przeznaczonego do eksploatacji w żegludze morskiej oraz przewozów drogą morską pasażerów i ładunków ro-ro między polskim portem Świnoujście i szwedzkim portem Ystad. Zbudowane zostaną jednostki nowoczesne, wykorzystujące aktualne rozwiązania technologiczne i spełniające wymogi w zakresie ochrony środowiska naturalnego.
* Rozpoczęto realizację projektu: Inteligentne Technologie Okrętowe Innoship. Przy aprobacie Ministerstwa Związek Pracodawców „Forum Okrętowe” opracował i złożył studium wykonalności programu sektorowego dla sektora stoczniowego pt. INNOship.

Ponadto w ramach projektu „Batory” MGMiŻŚ zaangażowane jest również w prace związane
z utworzeniem zakładu recyklingu statków. Ministerstwo wspólnie z Krajową Izbą Gospodarczą zainicjowało powstanie grupy roboczej do dalszych prac nad rozwojem projektu oraz opracowania założeń do studium wykonalności projektu i źródeł jego finansowania oraz wstępnych rekomendacji. Powodem podjęcia współpracy z Krajową Izbą Gospodarczą mającej na celu realizację projektu „Zielona Stocznia” jest chęć tworzenia obiektów służących do czystego, nowoczesnego i zgodnego ze standardami UE oraz dobrymi praktykami recyklingu statków.

Z przeprowadzonych dotychczas analiz wynika, że uruchomienie „Zielonej Stoczni” w długiej perspektywie jest korzystne dla krajowej gospodarki morskiej. Ponadto planowane centrum technologiczne, które ma powstać razem z zakładem demontażowym, zajmie się zagospodarowaniem znacznej części surowców pochodzących z recyklingu.

* **Fundusz Rozwoju Spółek S.A.**

Działania podejmowane przez Fundusz Rozwoju Spółek S.A. (FRS) w 2018 r. pozostawały w ścisłym związku z założeniami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju”, mającej na celu rozwój nowoczesnego przemysłu, w szczególności realizację założenia jednego z programów flagowych
pn. „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego”, a także rozwój gospodarki morskiej oraz obszarów bezpośrednio z nią powiązanych. Działania FRS w 2018 r. skupiły się na przeprowadzeniu procesu alokacji podmiotów stoczniowych, zaangażowanych w realizację kluczowych zadań związanych
z przygotowaniem koncepcyjnym i budową pierwszego promu typu ro-pax w ramach Programu „Batory”.

Transakcja alokacji szczecińskich aktywów stoczniowych miała na celu przejście pod nadzór MGMiŻŚ podmiotów działających w branży stoczniowej, a znajdujących się w kompetencjach podmiotów podległych Ministrowi Obrony Narodowej. W ramach prowadzonych prac odbyto szereg spotkań w celu określenia struktury transakcji, jej głównych założeń oraz harmonogramu realizacji. Na potwierdzenie dokonanych uzgodnień, w dniu 15.06.2018 r. FRS i MARS FIZ podpisały „List intencyjny” dotyczący alokacji szczecińskich aktywów stoczniowych. Podpisanie listu nastąpiło podczas Kongresu Morskiego w Szczecinie, w obecności Pana Ministra Marka Gróbarczyka. W wyniku prowadzonych prac w dniu 19.12.2018 r. pomiędzy FRS a MARS FIZ została zawarta Umowa zamiany udziałów i akcji, na podstawie której w dniu 21.12.2018 r. doszło do przejęcia przez FRS od MARS FIZ prawa własności akcji spółki Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. oraz udziałów spółki Stocznia Szczecińska
Sp. z o.o.

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

Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. oferuje usługi w zakresie remontów, przebudowy i budowy nowych jednostek pływających. Wykonuje remonty awaryjne i przeglądy klasowe statków. Prowadzi działalność w dwóch lokalizacjach: w Szczecinie i w Świnoujściu. W 2018 r. zrealizowała 168 projektów różnego typu, w tym na 6 jednostkach dokonała montażu systemu Ballast Water Treatment System. Od września 2018 r. posiada również Świadectwo Bezpieczeństwa Przemysłowego II stopnia do klauzuli poufne.

W 2018 r. realizowana była budowa czterech lodołamaczy rzecznych dla Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Opracowano
i zatwierdzono w towarzystwie klasyfikacyjnym dokumentację techniczną, a tym samym od października 2018 r. rozpoczął się proces produkcyjny budowy lodołamaczy.

Kontynuowane były prace z Konsorcjum projektowym w zakresie zaprojektowania promu samochodowo-pasażerskiego (ro-pax) oraz podjęto działania zmierzające do pozyskania ofert na dostawy kluczowych komponentów promu oraz na rozkooperowanie głównych prac wykonawczych.

Zakończono remont jednostki „ORP Hańcza” dla Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu, który realizowany był w konsorcjum ze Stocznią Remontową „Nauta” S.A., a także w listopadzie 2018 r. został zakończony pierwszy etap remontu jednostki „ORP Lublin”, który również realizowany jest w konsorcjum ze Stocznią Remontową „Nauta” S.A.

Ponadto na podstawie umowy zawartej pomiędzy MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty z siedzibą
w Warszawie a Funduszem Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie, z dniem 21 grudnia 2018 r. nastąpiło przeniesienie akcji imiennych Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. z siedzibą
w Szczecinie na rzecz Funduszu Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie. W związku
z powyższym Fundusz Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie posiada 87,90% akcji Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A., i tym samym stał się większościowym akcjonariuszem Spółki.

* **Stocznia Szczecińska Sp. z o.o.**

Stocznia Szczecińska posiada aktywa produkcyjne, których podstawowymi składowymi są unikalne obiekty charakterystyczne dla branży stoczniowej i offshore, tj. hale, pochylnie, nabrzeża, magazyny, place prefabrykacyjne i składowe oraz urządzenia dźwigowe. Cały majątek (infrastruktura) jest wolny od obciążeń. Działając w unikalnym modelu biznesowym stoczni kompaktowej spółka odtworzyła
i przywróciła do sprawności pełny łańcuch technologiczny budowy statków, zaczynając od procesu obróbki blach, poprzez prefabrykację, czyszczenie i malowanie sekcji, montaż sekcji i bloków, wodowanie kadłuba oraz wyposażenie jednostki przy nabrzeżu. Stocznia Szczecińska dysponuje wyremontowaną i udźwigowioną infrastrukturą o łącznym całkowitym udźwigu technologicznym 4 600 ton. Działania podjęte przez Spółkę doprowadziły do uruchomienia produkcji stoczniowej.

W maju 2018 r. Stocznia Szczecińska podpisała z armatorem niemieckim dwa kontrakty, których przedmiotem jest budowa dwóch uniwersalnych masowców tzw. „coasterów”, z opcją wykonania 18 kolejnych jednostek. W sierpniu 2018 r. podpisany został i rozpoczęty kontrakt na budowę sekcji dla sześciu statków pasażerskich morsko-rzecznych dla kontrahenta zachodniego.

Stocznia Szczecińska utworzyła hub stoczniowy, którego jest liderem. Skupia on ponad 60 firm z branży stoczniowej. W Stoczni Szczecińskiej realizowane są kontrakty stoczni, jak też projekty własne konsorcjantów. Wdrożono dywersyfikację działalności Stoczni Szczecińskiej poprzez budowę 360 żelbetowych elementów przęseł mostu liczącego 1460 m długości, łączącego duńskie wyspy.

W czerwcu 2018 r. w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 Stocznia Szczecińska złożyła wniosek o dofinansowanie projektu „Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa” na „opracowanie, budowę i weryfikację w warunkach rzeczywistych prototypu semi-autonomicznego statku towarowego żeglugi morskiej”. Decyzją Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w grudniu 2018 r. Spółka uzyskała decyzję o dofinansowaniu projektu. Stanowi to potwierdzenie wzrastającego poziomu innowacyjności Stoczni Szczecińskiej i jej zaawansowania technologicznego. W roku 2018, jak co roku, zrealizowano szereg inwestycji, w tym uruchomiono sprężarkownię dla Ośrodka Czyszczenia i Malowania zdolną do dostarczenia sprężonego powietrza na cały obszar Stoczni Szczecińskiej.

W dniu 16 października 2018 r. Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego Sądu Rejonowego Szczecin-Centrum w Szczecinie skutecznie zarejestrował zmianę nazwy spółki. Od dnia 16.10.2018 r. spółka działa pod firmą Stocznia Szczecińska Sp. z o. o.

Stocznia Szczecińska uzyskała certyfikaty renomowanych towarzystw klasyfikacyjnych potwierdzające jej pełną zdolność do budowy statków. Workshop Approval  RINA nr REC 027118XP/001 to certyfikat nadany przez RINA Poland Marine potwierdzający potencjał, możliwości i zdolność Stoczni Szczecińskiej do prowadzenia produkcji okrętowej w zakresie cięcia i spawania blach okrętowych, wyposażania siłowni okrętowych i nadbudówek oraz zarządzania i nadzoru technicznego procesami budowy. Wydany przez włoskie towarzystwo klasyfikacyjne RINA certyfikat ISO 9001 nr 37080/18/AN potwierdza zgodność Systemu Zarządzania Jakością w Stoczni Szczecińskiej Sp. z o. o. w zakresie budowy i remontu jednostek pływających oraz  budowy konstrukcji z wymaganiami normy ISO 9001:2015. Certyfikat OHSAS nr OHS 3420 tego samego towarzystwa potwierdza zgodność Systemu Zarządzania BHP w Stoczni Szczecińskiej Sp. z o. o. w zakresie budowy i remontu jednostek pływających oraz budowy konstrukcji offshore z wymaganiami normy BS OHSAS 18001:2007, obejmując wszystkie aspekty bezpieczeństwa zarówno pracowników, podwykonawców, jak i osoby przebywające na terenie stoczni. Ponadto certyfikaty IQNET ISO i OHSAS (nr IT 120711 i IT120712) wydane przez CISQ jako włoską jednostkę akredytującą zrzeszoną w IQNET potwierdzają certyfikację w RINA w powyższych zakresach i obejmują Zintegrowany System Zarządzania Jakością i BHP. Stocznia Szczecińska uzyskała certyfikat nr 276638-2018-AQ-POL-RvA towarzystwa klasyfikacyjnego DNV - GL dotyczący zgodności z wymaganiami normy ISO 9001:2015 Systemu Zarządzania Jakością w Stoczni Szczecińskiej Sp. z o. o. w zakresie budowy i remontu jednostek pływających. Spółka pomyślnie przeszła także audyt w zakresie AQAP, przeprowadzony przez Wojskową Akademię Techniczną-CCJ. Ponadto Stoczni Szczecińskiej nadano Natowski Kod Podmiotu Gospodarki Narodowej, który identyfikuje ją w Bazach Podmiotów Gospodarki Narodowej.

W dniu 21.12.2018 r. właścicielem Spółki został Fundusz Rozwoju Spółek S.A. posiadający 100% jej udziałów, uprawniających do 100% głosów na Zgromadzeniu Wspólników Spółki.

Stocznia Szczecińska osiąga bardzo dobre wyniki finansowe. Systematycznie zwiększa swoje przychody w relacji rok do roku. Za rok 2018 wzrost ten wyniósł 25 %. Stanowi to potwierdzenie trendu uzyskania trwałej rentowności. Generowane własne środki finansowe Stocznia Szczecińska konsekwentnie inwestuje w modernizację i rozwój infrastruktury stoczniowej - w roku 2018 nakłady inwestycyjne wyniosły ponad 6 mln zł. Spółka wypłaciła swemu właścicielowi, MARS FIZ, dywidendę
z zysku za rok 2017. Stocznia Szczecińska w kolejnym trzecim roku wygenerowała zysk z działalności.

* **Stocznia Remontowa NAUTA S.A.**

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. zajmuje się remontami i przebudowami jednostek pływających cywilnych oraz wojskowych, a także budową jednostek pływających zarówno na rynek cywilny, jak i wojskowy. W 2018 r. Stocznia Remontowa Nauta przeprowadziła remont 134 statków cywilnych oraz oddała do użytku 7 nowych statków. Rok 2018 był dla Spółki także okresem realizacji ważnych przedsięwzięć mających istotny wpływ dla dalszego rozwoju stoczni. W lipcu Spółka zawarła ostateczną umowę sprzedaży terenów przy ulicy Waszyngtona 1, co stanowi zakończenie prowadzonego od lat procesu przenosin na tereny po byłej Stoczni Gdynia. Dzięki tej transakcji Stocznia znacząco ograniczy koszty utrzymania infrastruktury w kolejnych latach i zwiększy poziom wykorzystania majątku
w głównym oddziale stoczni przy ulicy Czechosłowackiej.

Stocznia podjęła też strategiczną decyzję o skoncentrowaniu się na segmencie remontów i przebudów jednostek cywilnych, w ramach którego udało się zwiększyć sprzedaż o około 10%. W 2018 r. stocznia rozpoczęła m.in. projekty przedłużenia o 50% jednocześnie dwóch statków rybackich w jednym doku dla armatora z Islandii oraz gruntowną przebudowę specjalistycznej pogłębiarki dla jednego z liderów
w tym segmencie gospodarki morskiej z Holandii.

Warto też odnotować, że na początku 2018 r. stocznia przeprowadziła remont żaglowca „Dar Młodzieży” przygotowując go tym samym do Rejsu Niepodległości, w ramach którego żaglowiec wyruszył w podróż dookoła świata w celu uczczenia 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości. W trakcie rejsu żaglowiec odwiedził m.in. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, na których wody terytorialne mógł wpłynąć dzięki instalacji przez Nautę na „Darze Młodzieży” systemu oczyszczania wód balastowych (BWTS).

W pozostałych segmentach Nauta kontynuowała realizację podpisanych wcześniej kontraktów, w tym m.in. w czerwcu położono stępkę pod budowę okrętu rozpoznania radioelektronicznego dla Marynarki Wojennej Szwecji, a już pod koniec listopada w kadłubie zostały zamontowane główne urządzenia: silnik oraz agregaty prądotwórcze. W sierpniu natomiast Spółka przekazała armatorowi ze Szkocji w pełni wyposażony statek rybacki pod nazwą Ocean Star. Już we wrześniu statek rozpoczął połowy na Morzu Północnym i jest największym w Szkocji statkiem rybackim.

* **Stocznia Marynarki Wojennej S.A. / PGZ Stocznia Wojenna**

Podstawowym przedmiotem działalności przedmiotowej stoczni jest produkcja, modernizacja
i serwis okrętów wojennych oraz innych specjalistycznych okrętów i pomocniczych jednostek pływających. Spółka posiada także kompetencje w zakresie projektowania, produkcji oraz serwisowania różnego rodzaju systemów w zakresie łączności, nawigacji, zabezpieczeń technicznych, a także sieci teleinformatycznych, uzbrojenia i broni podwodnej.

W zakresie infrastruktury stoczniowej stocznia dysponuje m.in. dokiem pływającym o długości 150 m
i dobrym udźwigowieniem. Majątek spółki jest wolny od obciążeń. Stocznia graniczy z Portem Wojennym oraz bazą nurków. W odniesieniu do modelu biznesowego należy podkreślić, że PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o. o. przy realizacji kontraktów z zakresu produkcji specjalnej ściśle współpracuje ze Stocznią Remontową NAUTA S.A.[[8]](#footnote-8). Z kolei dla dalszej działalności stoczni podstawowe znaczenie będzie miała realizacja programów morskich w ramach Planu modernizacji technicznej Sił Zbrojnych RP.

Wśród kontraktów realizowanych przez stocznię najważniejsze były dotyczące następujących czterech okrętów: ORP Ślązak, ORP Piast, ORP Śniardwy, a także ORP Czernicki.

* **Energomontaż - Północ Gdynia**

Energomontaż - Północ Gdynia (EPG) jest jednym z głównych polskich producentów wysoce specjalistycznych konstrukcji i urządzeń dla sektora offshore (ropa i gaz, energia wiatrowa), energetyki, chemii oraz petrochemii, a także przemysłu okrętowego.

W roku 2018 EPG dostarczyło konstrukcje dźwigu okrętowego dla norweskiego klienta będącego liderem na światowym rynku konstrukcji dźwigów okrętowych. Zrealizowany został ambitny projekt polegający na wyprodukowaniu, zmontowaniu i przetestowaniu kompletnego urządzenia do przeładunku materiału sypkiego. Gotowe do pracy urządzenie zostało przetransportowane w miejsce pracy docelowej w porcie u wybrzeży Islandii.

Rozpoczęto prace przy kolejnych dużych inwestycjach przeznaczonych na projekty Johan Sverdrup oraz Johan Castberg. W ramach kontraktu EPG prefabrykował duże moduły platformy oraz inne ciężkie konstrukcje na pole wydobywcze na Morzu Północnym. Łączna waga wykonanych konstrukcji wyniosła około 3 200 ton. Zlecenia będą realizowane jeszcze w 2019 r.

Podpisano i rozpoczęto realizację umowy z brytyjskim Royal IHC na dostawę konstrukcji do układania rur na dnie morza. W zakresie wykonania uwzględniono prefabrykacje kilkuset ton konstrukcji stalowych łącznie z częściowym wyposażeniem. Większość konstrukcji wykonana jest z materiału S690, który
w dużej liczbie firm z branży stalowej uznawany jest jako trudny do spawania z uwagi na wysokie wymagania co do parametrów spawalniczych.

W związku z dynamicznym rozwojem morskiej energetyki wiatrowej, EPG coraz częściej uczestniczy w projektach związanych z budową konstrukcji przeznaczonych na morskie farmy wiatrowe. Jednocześnie spółka ma nadzieję na uruchomienie budowy morskich farm wiatrowych w polskiej strefie Morza Bałtyckiego. EPG posiada niezbędne kompetencje i doświadczenie, by tworzyć łańcuch dostawców dla polskich farm wiatrowych.

* **Stocznia Crist S.A.**

Stocznia CRIST S.A. jest w tej chwili jedną z najszybciej rozwijających się firm branży stoczniowej, która doskonale radzi sobie z niepewnością i ryzykiem jakie niesie ze sobą szeroko pojęta gospodarka morska. W ostatnich latach spółka z powodzeniem realizuje kolejne, coraz bardziej zaawansowane technologicznie projekty, przez co jest stawiana na równi z najlepszymi stoczniami w Europie. Stocznia CRIST jest połączeniem wieloletniego doświadczenia, kunsztu inżynierskiego oraz innowacyjności, poczynając od produkcji aż po kadrę menedżerską.

W 2018 r. stocznia wzmocniła współpracę z francuską stocznią Chantiers de l'Atlantique, czego konsekwencją była budowa częściowo wyposażonych bloków i sekcji do największych statków pasażerskich świata. Firma oddała również w pełni wyposażony statek do przewozu żywej ryby, tzw. life fish carrier, budowany dla norweskiej firmy Arctic Group. Wśród realizowanych projektów znalazła się również budowa hybrydowego promu pasażerskiego dla Islandzkiego armatora Vegagerdin. Jednostka będzie obsługiwać połączenia na trasie między wyspami Landeyjahöfn i Vestmannaeyjar. Islandzki prom o pojemności 540 pasażerów planowany jest do oddania wiosną 2019 r. Firma została również wyróżniona na forum międzynarodowym. Oddany w 2017 r. hybrydowy prom ELEKTRA, zrealizowany dla fińskiego klienta Finferries, wygrał prestiżową nagrodę „Ship of the Year” w 2018 r. przyznawaną przez magazyn „Marine Propulsion & Auxiliary Machinery”. CRIST został również wyróżniony przez ambasadę RP w Paryżu, jako jeden z najlepszych polskich eksporterów do Francji.

* **ST3 Offshore**

ST3 Offshore jest producentem stalowych fundamentów do morskich farm wiatrowych. Fabryka produkuje fundamenty pośrednie, kratownicowe i jednopalowe. Szczecińska fabryka została zaprojektowana jako zakład produkcji seryjnej. Spółka dysponuje najwyższą w Europie suwnicą (120 m wysokości, 1400 t udźwigu), przeznaczoną do finalnego montażu i załadunku produkowanych konstrukcji. W wyniku porozumienia zawartego ze współwłaścicielem ST3 Offshore na początku października 2017 r. Fundusz MARS posiada 80% udziałów w ST3 Offshore. Jednocześnie renegocjowane zostały warunki współpracy z klientami spółki, co umożliwiło rozpoczęcie procesu restrukturyzacji i wycofanie wniosku o upadłość złożonego przez poprzedni zarząd.

W związku z brakiem pozyskanych pełnowymiarowych kontraktów na produkcję fundamentów kratownicowych (jacket) oraz elementów pośrednich (transition piece - TP) ST3 Offshore w 2018 r. uzupełniła portfel zamówień o dźwigi i mniejsze konstrukcje stalowe. Spółka w 2018 r. miała problemy z kontraktowaniem i pozyskaniem kapitału obrotowego w związku z ograniczeniami wynikającymi
z procesu restrukturyzacji oraz warunków dofinansowania środkami unijnymi, które uniemożliwiają wykorzystanie majątku spółki do zabezpieczenia kredytów. Sytuacja w jakiej znalazła się ST3 Offshore w 2018 r. była konsekwencją strat poniesionych na pierwszych kontraktach, zawartych w latach 2015-2016, kiedy udziałowcem większościowym był inwestor niemiecki i które okazały się nierentowne.
W związku z realizacją wyżej wymienionych kontraktów Spółka regularnie notowała wielomilionowe straty na koniec każdego roku swojej działalności. W efekcie ponoszonych strat, od 2017 r. w Spółce prowadzona była procedura restrukturyzacji (przyspieszone postępowanie układowe). Przyspieszone postępowanie układowe trwało niewspółmiernie długo względem założeń ustawodawcy, wywierając bardzo negatywny wpływ na zdolności kontraktowe Spółki i jej finanse. W celu sanacji sytuacji Spółki, już w listopadzie 2017 r., Zgromadzenie Wspólników podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału ST3 Offshore i objęcia nowych udziałów przez MARS FIZ, w efekcie czego MARS FIZ w 2018 r. stał się udziałowcem większościowym (80% udział w kapitale Spółki). Niestety, pomimo podjęcia licznych działań naprawczych, ze względu na tempo działania sądu i postawę wspólnika mniejszościowego, postępowanie restrukturyzacyjne się przedłużało, co znacząco utrudniało pozyskiwanie nowych zleceń.

W lutym 2018 r. został przyjęty plan restrukturyzacyjny i MARS FIZ rozpoczął poszukiwanie inwestora branżowego dla Spółki. W celu stabilizacji finansowej większościowy wspólnik udzielał i organizował udzielenie Spółce pożyczek, przeznaczonych na pozyskanie nowych kontraktów i zabezpieczenie zatwierdzenia układu, w celu uniknięcia upadłości i konieczności zwrotu dotacji.

* **Remontowa Holding**

Remontowa Holding jest największą grupą kapitałową w polskim przemyśle stoczniowym. Liderami Grupy są dwie stocznie, tj. Remontowa Shipbuilding S.A. budująca w pełni wyposażone statki i okręty oraz Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., która specjalizuje się w remontach i przebudowach promów pasażerskich, platform wiertniczych, a obecnie realizuje coraz więcej kontraktów na montaż scrubberów, czyli płuczek do odsiarczania spalin oraz instalacji systemów oczyszczania wód balastowych.

* **Remontowa Shipbuilding S.A.**

Stocznia ta od wielu lat jest jednym z najbardziej cenionych producentów nowoczesnych jednostek pływających, takich jak m.in. promy pasażersko - samochodowe, statki zaopatrzeniowe, okręty wojenne, jednostki specjalistyczne oraz wielozadaniowe statki przeznaczone do obsługi szeroko pojętej branży offshore. W 2018 r. stocznia przekazała brytyjskiemu armatorowi Transport for London dwa w pełni wyposażone nowoczesne promy hybrydowe o napędzie elektrycznym. Promy służą mieszkańcom Londynu do przeprawy przez Tamizę łącząc dzielnice Woolwich i North Woolwich. Każdy z promów może jednorazowo zabrać na pokład 150 pasażerów i 45 samochodów osobowych. Przewiduje się, że oba promy przewozić będą łącznie ponad mln samochodów i 2,6 mln pasażerów rocznie. Promy wyposażone zostały w napęd hybrydowy zapewniający wiele korzyści, a przede wszystkim niższe koszty eksploatacji oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

Stocznia przekazała także dwa częściowo wyposażone trawlery, jeden dla klienta z Norwegii, drugi dla klienta duńskiego. Ponadto zawarła nowe kontrakty oraz realizowała program produkcyjny w ramach wcześniejszych umów, w tym budowę:

- dwóch kolejnych niszczycieli min projektu „Kormoran II” dla Polskiej Marynarki Wojennej;

- sześciu holowników dla Polskiej Marynarki Wojennej;

- dwóch statków wielozadaniowych dla Urzędu Morskiego w Szczecinie i Gdyni;

- dwóch lodołamaczy liniowych dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie;

- czterech dwustronnych promów fiordowych dla armatora z Norwegii.

* **Gdańska Stocznia Remontowa S.A.**

W roku 2018 stocznia wykonała remonty na 178 jednostkach oraz przebudowy 8 statków. Na promach pasażersko - samochodowych i statkach ro-ro armatorów szwedzkich, fińskich i duńskich zainstalowano kolejne systemy odsiarczania spalin (scrubber) oraz systemy oczyszczania wód balastowych (Ballast Water Management). Łącznie, wliczając działalność w roku 2018, stocznia zainstalowała już 100 systemów odsiarczania spalin na 40 statkach. Stocznia zakończyła także program przedłużenia
7 statków ro-ro dla armatora Finnlines - dzięki przedłużeniu o 30 m każdy zyskał dodatkowych 1000 m linii ładunkowej.

Zakończono także przebudowę pierwszego (Spirit of British Columbia) z dwóch promów pasażersko - samochodowych dla armatora z Kanady (BC Ferries). Stocznia przebudowała system napędowy statku na zasilanie skroplonym gazem ziemnym (LNG). Stocznia rozpoczęła taką samą przebudowę drugiego promu (Spirit of Vancouver Island) dla tego samego armatora. Zakończono również przebudowę zbiornikowca norweskiego Hanne Knutsen na pływający system typu FSO dla sektora offshore
w ramach projektu Martin Linge. Jednostkę przekazano armatorowi. W ostatni etap wkroczyła przebudowa dla LOTOS Petrobaltic S.A. platformy Petrobaltic na centrum produkcyjne, które docelowo ma pracować na bałtyckim złożu B8.

Rozpoczęto realizację kontraktu na dostawę, montaż i integrację systemów rozpoznania elektronicznego na okrętach ORP Hydrograf i ORP Nawigator oraz naprawę główną i dokową ORP Hydrograf, której zakres został rozszerzony. Stocznia przebudowała także dla LOTOS Petrobaltic statek PSV Sylur rozszerzając jego zakres jego funkcji o wsparcie prac nurków (Diving Support Vessel).

* **Stocznia Gdańsk**

Głównym zadaniem stoczni była działalność związana ze zdobyciem kontraktów, a także poszerzenie grona klientów. Według deklaracji managerowie koncentrują się zarówno na wdrożeniu nowych produktów, jak również na odbudowaniu kompetencji w zakresie produkcji części statków oraz wież wiatrowych offshore. Deklarowanym celem jest pozyskiwanie i rozwój wiedzy i umiejętności w zakresie budowy kompletnych statków oraz wież offshore. Wśród realizowanych zleceń znajdują się na budowę m.in. dźwigów portowych, wież wiatrowych on-shore, bloków okrętowych, bloków kadłubowych dla statków wycieczkowych.

# PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE.

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

* **Projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200000.**

W kwietniu 2018 r. opracowano „Projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000”, zwanego dalej „projektem planu w wersji v1”, uwzględniający ustalenia prognozy oddziaływania na środowisko dla tego projektu. W dniu 10 kwietnia 2018 r. opublikowano drugą informację dla mediów (Artykuł II), poprzez umieszczenie artykułu na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni oraz w innych portalach informacyjnych. W maju 2018 r. wystąpiono do właściwych organów o opinie i uzgodnienia dotyczące projektu planu w wersji v1, zgodnie z procedurą sporządzania projektu planu określoną w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 1991 nr 32 poz. 131). W dniu 4 czerwca 2018 r. opublikowane zostało ogłoszenie o możliwości składania uwag i wniosków do projektu planu w wersji v1. W dniu
19 czerwca 2018 r. nastąpiło wyłożenie projektu planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w wersji v1. Gromadzenie opinii i uzgodnień oraz uwag i wniosków trwało 6 tygodni. W dniu 5 lipca
2018 r. w Szczecinie odbyło się trzecie krajowe spotkanie konsultacyjne (tzw. dyskusja publiczna) dotyczące projektu planu w wersji v1. Następnym etapem była analiza uzgodnień i opinii właściwych organów a także uwag i wniosków z dyskusji publicznej. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, koordynujący prace nad projektem planu, otrzymał ponad 800 uwag i wniosków do projektu planu oraz prognozy. Na tej podstawie opracowano zmodyfikowany projekt planu (wersja v2), w którym wprowadzono zmiany wynikające z dokonanych uzgodnień, a także wprowadzono zmiany wynikające z uwzględnionych opinii, uwag i wniosków (grudzień 2018 r.). W dniu 27 grudnia 2018 r. projekt planu w wersji v2 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został przekazany do ponownego opiniowania i uzgodnień przez właściwe organy.

* **Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.**

W lutym 2018 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zaprezentował założenia do projektów planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego. W dniu 27 grudnia 2018 r. oficjalnie rozpoczął się proces wyłożenia do publicznego wglądu niniejszych projektów planów wraz z prognozami oddziaływania na środowisko. W tym samym dniu Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wystąpił o uzgodnienie lub opiniowanie ww. dokumentów przez właściwe organy. Ponadto w marcu 2018 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zaprezentował Studia uwarunkowań dla projektów planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla portów morskich w Świnoujściu, Szczecinie, Policach, Dziwnowie i Trzebieży, natomiast w kwietniu 2018 r. wyłożył do publicznego wglądu wykaz uwag i wniosków złożonych do ww. projektów planów dla portów morskich.

* **Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.**

Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku w dniu 6 września 2018 r. podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do sporządzenia projektów planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w granicach portów morskich w Ustce, Łebie i Rowach, a następnie w dniu 12 października, w granicach portów morskich w Darłowie, Kołobrzegu i Dźwirzynie.

## System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)

Liderem projektu jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a partnerami urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Głównym celem przedsięwzięcia jest cyfryzacja i udostępnianie danych przestrzennych gromadzonych przez administrację morską poprzez digitalizację zasobów analogowych, integrację i harmonizację danych oraz zbudowanie cyfrowego repozytorium, a także upowszechnienie informacji na temat zgromadzonych zasobów poprzez promocję wśród odbiorców.
W 2018 r. przeprowadzono postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na Zarządzanie projektem, rozliczenie finansowe i odbiór projektu „System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)”. W wyniku postepowania wyłoniono wykonawcę usług wsparcia i podpisano umowę w dniu 12 marca 2018 r. Zakres prac dotyczy zarządzania częścią merytoryczną projektu, obsługę projektu, wsparcie prawne, wsparcie w zakresie przeprowadzenia postępowań przetargowych, nadzór realizacji zamówień publicznych udzielanych w ramach projektu, wsparcie w zarządzaniu ryzykiem, wsparcie w zarządzaniu konfiguracją, wsparcie w zarządzaniu jakością, wsparcie w zarządzaniu zmianą, wsparcie w zarządzaniu komunikacją, obsługę finansową projektu. W pierwszym etapie wykonawca usług wsparcia przygotował dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowań przetargowych na dostarczenie infrastruktury sprzętowej SIPAM oraz wykonanie systemu SIPAM.

W maju 2018 r. rozpoczęto procedowanie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę i wdrożenie oprogramowania oraz przetworzenie i migrację danych w ramach realizacji projektu „System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)”. W dniu 25 września 2018 r. ogłoszono przetarg z terminem składania ofert do dnia 5 listopada 2018 r. Przedmiotem zamówienia było zaprojektowanie, budowa, instalacja, uruchomienie oraz wdrożenie oprogramowania Systemu Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM), umożliwiającego gromadzenie szeroko rozumianych danych przestrzennych oraz opisowych, ich wyszukiwanie, przetwarzanie, przeglądanie, pobieranie, analizowanie a także uruchomienie usług danych przestrzennych świadczonych drogą elektroniczną.

W dniu 31 października 2018 r. podpisano dwie umowy na dostawę i instalację infrastruktury sprzętowo-programowej na potrzeby wdrożenia projektu „System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)”: Część I Infrastruktura sprzętowa, Część II Stacje robocze, z terminem realizacji do 10 grudnia 2018 r. Głównym celem realizacji przedmiotu zamówienia dla części I jest zapewnienie ciągłości działania SIPAM i udostępnianych informacji sektora publicznego, poprzez zapewnienie wydajnej infrastruktury teleinformatycznej, realizowane poprzez dostawę, instalację i uruchomienie infrastruktury sprzętowo-programowej dla potrzeb uruchomienia poszczególnych węzłów systemu oraz wdrożenie
w środowisku docelowym SIPAM. Wdrożona infrastruktura techniczna i teleinformatyczna musi umożliwiać uruchomienie wydajnego środowiska wirtualizacyjnego, w którym funkcjonował będzie system informatyczny umożliwiający przetwarzanie, gromadzenie i udostępnianie danych administracji morskiej. Infrastruktura sprzętowa musi umożliwiać przechowywanie wielkopojemnościowych baz danych. Głównym celem realizacji przedmiotu zamówienia dla części II jest zapewnienie ciągłości działania SIPAM i udostępnianych informacji sektora publicznego, poprzez zakup jednostek komputerowych dla pracowników jednostek administracji morskiej, który będą odpowiedzialni za utrzymanie systemu informacji przestrzennej i aktualizację bieżącą zbiorów danych.

## Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym

W 2018 r. prowadzona była współpraca transgraniczna w zakresie morskiego planowania przestrzennego. Przedstawiciele polskiej administracji morskiej uczestniczyli w spotkaniach grupy ekspertów Komisji Europejskiej do spraw morskiego planowania przestrzennego (MSEG MSP) oraz grupy roboczej HELCOM-VASAB do spraw morskiego planowania przestrzennego (HELCOM-VASAB MSP). Celem grupy ekspertów państw członkowskich ds. planowania przestrzennego obszarów morskich (MSEG MSP) jest doradztwo Komisji Europejskiej we wszystkich aspektach planowania przestrzennego obszarów morskich. W 2018 r. odbyły się dwa spotkania: 14-te w dniach 14-15 marca w Portoroz (Słowenia) i 15-te w dniach 8-9 października w Brukseli (Belgia).

Celem grupy HELCOM-VASAB MSP jest koordynacja działań w regionie Morza Bałtyckiego oraz wypracowywanie wspólnych rozwiązań w zakresie opracowywania spójnych transgranicznie, gwarantujących zachowanie podejścia ekosystemowego planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Opracowanie takich planów jest realizacją regionalnych celów, zawartych
w Dyrektywie ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (2014/89/UE).
W 2018 r. obyły się dwa spotkania grupy: 16-te w dniach 8-9 maja 2018 r. w Helsinkach (Finlandia) oraz 17-te w dniach 14–15 listopada 2018 r. w Rydze (Łotwa). Grupa opracowała m.in. wytyczne w zakresie współpracy transgranicznej przy opracowywaniu morskich planów zagospodarowania przestrzennego oraz wytyczne w zakresie stosowania podejścia ekosystemowego. Obecnie grupa monitoruje stosowanie ww. wytycznych oraz zbiera doświadczenia związane z procesem w celu ewentualnego ich zaktualizowania. Grupa opracowała również kalendarz zawierający informacje o planowanych wydarzeniach, warsztatach oraz spotkaniach konsultacyjnych prowadzonych w ramach narodowych procesów morskiego planowania przestrzennego przez państwa bałtyckie, który jest na bieżąco uaktualniany. Grupa przyjęła również projekt wytycznych dotyczących struktury danych wyjściowych dla transgranicznego morskiego planowania przestrzennego, przygotowany przez swoją podgrupę HELCOM-VASAB do spraw danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego (MSP Data Expert Sub-Group). W 2018 r. w ramach MSP Data Expert Sub-Group odbyły się następujące posiedzenia: online w dniu 16 lutego 2018 r., 9-te w dniach 17-18 kwietnia 2018 r. w Wilnie (Litwa), online 17 września 2018 r. oraz 10-te w dniu 13 listopada 2018 r. w Rydze. Celem grupy jest wypracowanie rekomendacji w zakresie wymiany danych do morskiego planowania przestrzennego
w obszarze Morza Bałtyckiego. Strona polska wzięła także udział w 2018 r. w spotkaniu konsultacyjnym projektów planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich zorganizowanych przez Szwecję oraz opiniowała projekt ww. planów.

W pracach Grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

# RYBOŁÓWSTWO.

## Informacja o polskiej flocie rybackiej.

Polskie rybołówstwo morskie dzieli się na dwa podstawowe sektory: rybołówstwo bałtyckie, w które zaangażowana jest zdecydowanie największa część polskiej floty rybackiej oraz rybołówstwo dalekomorskie. W dniu 31 grudnia 2018 r. flota polska liczyła 827 jednostki rybackie, w tym dwa statki dalekomorskie. Flota bałtycka obejmuje statki rybackie operujące na Morzu Bałtyckim i morskich wodach wewnętrznych, a podstawowymi gatunkami poławianymi przez polskich rybaków na tych akwenach są: dorsz, łosoś, śledź, szprot, troć i ryby płaskie oraz inne o mniejszym użytkowym znaczeniu.

Spośród podstawowych gatunków bałtyckich szczególnie istotne dla polskich rybaków są połowy dorsza, które podlegają wielu ograniczeniom wynikającym m.in. z planu wieloletniego zarządzania zasobami dorsza, szprota i śledzia w Morzu Bałtyckim (rozporządzenie PE i Rady nr 2016/1139
z dnia 6 lipca 2016 r. ustalające wieloletni plan w odniesieniu do stad dorsza, śledzia i szprota
w Morzu Bałtyckim oraz połowów eksploatujących te stada).

## Zarządzanie żywymi zasobami morza.

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

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

Ogólne kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim ustalone dla Polski przez Radę UE na 2018 r., zostały określone w rozporządzeniu Rady (UE) 2017/1970 z dnia 27 października 2017 r. ustalającym uprawnienia do połowów na 2018 rok dla niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) 2017/127 (Dz. Urz. UE 281/1 z 31.10.2017).

Poniższa tabela przedstawia wysokość ogólnych kwot połowowych dla UE i Polski w 2018 r. (dane MGMiŻŚ).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Gatunek** | **Podobszary ICES** | **Kwota dla UE na rok 2018 (ton)** | **Ogólna kwota połowowa dla Polski na rok 2018 (ton)** |
| **Śledź** | 22-24 | 17 309 | 2 252 |
| **Śledź** | 25-27,28.2, 29 i 32 | 229 355 | 57 142 |
| **Dorsz** | 25-32 | 28 388 | 7 510 |
| **Dorsz** | 22-24 | 5 597 | 654 |
| **Gładzica** | 22-32 | 7 076 | 1 061 |
| **Łosoś\*** | 22-31 | 91 132 | 5 729\* |
| **Szprot** | 22-32 | 262 310 | 77 012 |

*\*kwota łososia wyrażona w szt.*

Krajowy podział ogólnych kwot połowowych na Morzu Bałtyckim na 2018 rok został zrealizowany
w oparciu o przepisy ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2015 r.
poz. 222 z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia
22 września 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych
i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. 2015 poz. 1486 z późn. zm.) i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia ogólnej kwoty połowowej dobijaka i tobiasza na rok 2018 (Dz.U z 2017 poz.2448).

W celu zapewnienia pokarmu dla gatunku dorsza na gruncie prawa krajowego podtrzymano, wprowadzone po raz pierwszy w 2017 r., limitowanie kwot połowowych na dobijaka i tobiasza
w wysokości 500 ton dla każdego z gatunku ryb.

## Rynek ryb w Polsce w 2018 r. (dane szacunkowe).

Na koniec września 2018 r. 247 zakładów przetwórstwa rybnego miało uprawnienia do wprowadzania swoich produktów na rynek UE. Spośród tych zakładów 83 miały uprawnienia do wprowadzania swoich produktów na rynki państw trzecich. Wg szacunków wielkość produkcji na koniec 2018 r. wyniosła 562,7 tys. ton o wartości 12 225,1 mln zł. W strukturze produkcji największą pozycję stanowiły: ryby przetworzone i zakonserwowane - 266,4 tys. ton (w tym: konserwy i prezerwy: 91,5 tys. ton, marynaty: 94,6 tys. ton, wyroby kulinarne i garmażeryjne: 80,4 tys. ton), następne pozycje stanowiły: filety świeże i mrożone: 108, 1 tys. ton, ryby wędzone: 84,6 tys. ton, ryby świeże i mrożone: 72,1 tys. ton i pozostałe wyroby: 15,5 tys. ton. Odnotowano poprawę rentowności przetwórstwa ryb, spowodowało to, że wskaźniki rentowności i kapitału własnego powróciły do poziomu z lat wcześniejszych.

Szacunkowe spożycie ryb w 2018 r. wyniosło 12,80 kg/osobę, co stanowiło wzrost o 0,34 kg w stosunku do roku 2017. Tradycyjnie najczęściej kupowane były następujące gatunki ryb: śledź (2,85 kg/osobę), mintaj (2,50 kg/osobę), makrela (1,15 kg/osobę), szprot (0,95 kg/osobę), dorsz (0,80 kg/osobę).

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

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1100/2007 z dnia 18 września 2007 r. ustanawiającym środki służące odbudowie zasobów węgorza europejskiego (Dz. Urz. UE L 248 z 22.09.2007, str. 17), kraje stanowiące obszar naturalnego występowania węgorza zostały zobligowane do przygotowania planów, których celem jest osiągnięcie wolnego spływu węgorzy srebrzystych w ilości 40% takiej wielkości populacji, jaka spływałaby, gdyby nie podlegała ingerencji człowieka. Najważniejsze środki ochrony przewidziane w „Planie gospodarowania zasobami węgorza w Polsce” dotyczą zwiększenia zasobów poprzez zarybienia oraz ograniczenie śmiertelności. Zaplanowano, że zarybienia będą prowadzone
w ilości 6 mln sztuk rocznie narybku szklistego w dorzeczu Odry i 7 mln sztuk w dorzeczu Wisły lub odpowiednio 1,2 i 1,4 mln sztuk narybku podchowanego o wielkości mniejszej niż 20 cm.
Z danych wynika, że około połowa całej dawki zarybieniowej węgorza wprowadzana jest przez użytkowników rybackich wód śródlądowych, a pozostałe ilości uzupełniane są w ramach programów zarybieniowych realizowanych z wykorzystaniem funduszy europejskich średnio co dwa lata. Ostatnie zarybienia finansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego wykonano w 2015 r.,
a kolejne przeprowadzone zostaną z wykorzystaniem środków Europejskiego Funduszu Morskiego
i Rybackiego (PO RYBY 2014-2020).

## Zarybianie polskich obszarów morskich.

Zgodnie z ustawą z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim minister właściwy do spraw rybołówstwa zobowiązany jest do prowadzenia zarybień w celu utrzymania i odtwarzania zasobów ryb na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Celowość prowadzenia zarybień wynika z potrzeby utrzymania cennych dla polskiego rybactwa gatunków ryb dwuśrodowiskowych, takich jak np. troć
i łosoś. W przeszłości gatunki te występowały bardzo licznie w wielu polskich rzekach oraz w granicach polskich obszarów morskich. Zarybianie polskich obszarów morskich wykonuje się na podstawie planu zarybieniowego opracowanego przez Zespół do spraw Zarybiania powołany przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Zarybienia realizowane w ramach zadania pn. „Zarybianie polskich obszarów morskich” obejmują dorzecze Wisły i Odry, rzeki pomorskie oraz wody morskie. Zarybienia wykonywane są partiami, tak by możliwa była bieżąca kontrola ilości i sortymentu wypuszczanych ryb. Dokładne ilości oraz wartość danej partii ryb ustalane są podczas jej odbioru, kiedy na podstawie ważeń i pomiarów ryb ustalany jest skład danej partii.

W 2018 r. wykonano zarybienia czterema gatunkami ryb anadromicznych: trocią, łososiem, sieją
i certą na łączną kwotę 4 112 905,50 zł. Rodzaj i ilości wpuszczonego materiału zarybieniowego wyniosła: troć smolty – 804 758 szt., troć narybek – 1 840 360, szt., troć wylęg - 150 000 szt., łosoś smolty – 211 720 szt., łosoś narybek letni – 343 086 szt., certa narybek - 200 000 szt., sieja narybek jesienny – 12 657 szt., sieja narybek wiosenny – 10 000 szt.

## Priorytet 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej w ramach Programu Operacyjnego „Rybactwo i Morze” 2014-2020

W zakresie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w perspektywie finansowej UE na lata 2014 - 2020 przewidziana została pula środków dedykowana Zintegrowanej Polityki Morskiej (ZPM). Celem ogólnym Priorytetu 6. jest wsparcie tworzenia systemu zarządzania morskiego oraz osiągnięcia i utrzymania dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego, w szczególności różnorodności biologicznej i morskich obszarów chronionych.

W perspektywie finansowej 2014 - 2020 alokacja w ramach EFMR na priorytet dotyczący ZPM wynosi 2,5 mln euro, co stanowi 0,47% całości EFMR. Wraz z wkładem krajowym łączna kwota wynosi 3 333 334,00 euro (tj. ponad 13 mln zł). Pomoc w ramach priorytetu 6. przyznaje się w formie zwrotu poniesionych kosztów kwalifikowalnych w wysokości 100% tych kosztów.

W dniu 1 września 2017 r. zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej, zawartego
w Programie Operacyjnym "Rybactwo i Morze" (poz. 1679).

Zgodnie z rozporządzeniem pomoc finansową w ramach tego Priorytetu 6. przyznaje się na realizację operacji w ramach trzech działań, tj.: „Zintegrowany Nadzór Morski”; „Promowanie ochrony środowiska morskiego i zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich i przybrzeżnych” oraz „Poprawa wiedzy na temat stanu środowiska morskiego”.

W 2018 r. odbyła się pierwsza tura naborów na wszystkie trzy działania w ramach Priorytetu 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze”. Informacje o naborach ukazały się zarówno na stronie internetowej MGMiŻŚ, jak też Instytucji Pośredniczącej, czyli Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

Dla działania 6.1. Zintegrowany Nadzór Morski nabory miały miejsce w terminie od 18 kwietnia do 28 maja 2018 r. Do instytucji pośredniczącej wpłynęły 4 wnioski na łączną kwotę 3 030 195,58 zł, tj. ok. 700 tys. euro. Natomiast dla działań 6.2. Promowanie ochrony środowiska morskiego i zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich i przybrzeżnych oraz 6.3. Poprawa wiedzy na temat stanu środowiska morskiego nabory odbyły się w terminie 18 kwietnia - 18 maja 2018 r. Łącznie na Priorytet 6. złożono 10 wniosków na kwotę ok. 1 mln euro, co stanowi 26,98% całej alokacji. Do końca 2018 r. żaden ze złożonych w ramach naborów wniosków nie został rozpatrzony przez Instytucję Pośredniczącą,
w związku z powyższym do końca 2018 r. nie podpisano umów o dofinansowanie w ramach
Priorytetu 6.

# TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2018 r.

Potencjał turystyczny każdego województwa tworzą jego walory przyrodnicze, kulturowe, infrastruktura turystyczna oraz dostępność komunikacyjna. Najczęściej jednak jest on określany poprzez liczbę turystycznych obiektów noclegowych lub też miejsc noclegowych oferowanych turystom, a jego wykorzystanie mierzone jest m.in. poprzez liczbę korzystających, liczbę udzielonych noclegów oraz średnią długość pobytu turystów w obiektach.

Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego[[9]](#footnote-9) z obiektów znajdujących się na obszarach nadmorskich w 2018 r. skorzystało prawie 5,0 mln turystów – 14,6% nocujących w obiektach turystycznych na terenie całego kraju (wzrost o 10,3% w porównaniu z 2017 r. – 4,5 mln turystów; 14,1% ogółu turystów). Na każde 1000 osób mieszkających na tych terenach do turystycznych obiektów noclegowych przyjechało średnio 3 152 turystów.

W 2018 r. na obszarach nadmorskich udzielono 21,9 mln noclegów (wzrost o 7,7% wobec 2017 r. – 20,3 mln) i było to 24,6% wszystkich noclegów turystycznych w Polsce (w 2017 r. – 24,2%). Były to pobyty obejmujące przeciętnie 4,4 noclegu, podczas gdy średnia długość pobytu w Polsce wynosiła ponad 2,6 noclegu. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych dla gmin nadmorskich w 2018 r. wyniósł przeciętnie 50,6% (w 2017 r. 49,8%), podczas gdy średnio dla całego kraju osiągnął 40,1%.

Korzystającymi z bazy noclegowej na terenach nadmorskich w 2018 r. byli głównie turyści krajowi – 3,8 mln osób – o 10,0% więcej niż w roku poprzednim. Stanowili oni 75,8% spośród ogółu korzystających
z bazy noclegowej na obszarach nadmorskich. Turystom krajowym w 2018 r. udzielono 17,1 mln noclegów (wzrost 7,2% w stosunku do 2017 r.), co stanowiło 24,1% ogólnej liczby noclegów udzielonych turystom krajowym korzystającym z bazy noclegowej w Polsce w 2018 r.

## Działania Ministerstwa Sportu i Turystyki.

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

Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda” ma na celu kreowanie odpowiednich postaw związanych z bezpiecznym wypoczynkiem nad wodą i w wodzie. W założeniach efektem akcji było zmniejszenie liczby wypadków podczas letniego wypoczynku poprzez wykształcenie bezpiecznych zachowań wśród dzieci i młodzieży szkolnej uprawiających sporty i rekreację wodną. Na potrzeby akcji Ministerstwo Sportu i Turystyki wydrukowało 25 tys. broszur oraz 1 000 plakatów akcji, które zostały rozdystrybuowane wśród szkół, komend policji oraz stowarzyszeń zajmujących się promocją bezpiecznego wypoczynku nad wodą. Ministerstwo udostępniło również materiały informacyjno-edukacyjne w wersji elektronicznej na stronie internetowej (www.msit.gov.pl). W zimie została zrealizowana zimowa edycja akcji „Bezpieczna Woda", która zawierała informacje o zasadach bezpieczeństwa dla osób przebywających w pobliżu zamarzniętych zbiorników wodnych.

* **Nagroda Przyjaznego Brzegu**

Ministerstwo Sportu i Turystyki w 2018 r. wspierało organizację Konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu. Konkurs był organizowany przez Polskie Towarzystwo Turystyczno - Krajoznawcze przy wsparciu Ministerstwa Sportu i Turystyki. Celem konkursu była promocja atrakcji wodnych
i turystycznych Polski oraz wyróżnienie miejscowości najbardziej aktywnych na tym polu. W konkursie premiowane były inwestycje służące turystyce wodnej, takie jak: budowa i modernizacja marin żeglarskich i stanic wodnych, szlaki wodne, działania poszczególnych osób, klubów i stowarzyszeń, samorządów oraz innych instytucji i organizacji. Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu od odbywał się pod patronatem honorowym Ministra Sportu i Turystyki, który ufundował również nagrodę główną - Grand Prix, która została przekazana na rzecz Ligi Morskiej i Rzecznej w Gdańsku.

## Działania Polskiej Organizacji Turystycznej na rzecz promocji polskich obszarów nadmorskich.

Bezpośredni dostęp do morza sprawia, że turystyka morska i przybrzeżna ma duży potencjał dla rozwoju sektora turystyki w Polsce. Branża turystyczna ma z kolei ogromne znaczenie dla rozwoju sektora gospodarki morskiej. Polska Organizacja Turystyczna wykorzystuje ten potencjał przy podejmowaniu wszelkich inicjatyw na rzecz turystyki, istotnej z punktu widzenia realizacji polskiej polityki morskiej, mających na celu:

* **promowanie atrakcyjności turystycznej polskiego wybrzeża**

- ZOPOT w Austrii - podróż prasowa dla 6 dziennikarzy mediów szwajcarskich - promocja Mazur, Wybrzeża i miast na Pomorzu (luty, czerwiec 2018 r.); podróż prasowa dla 2 przedstawicieli prasy austriackiej promującej Wybrzeże w Polsce (październik 2018 r.);

- ZOPOT w Belgii - kampania Slow life na Pomorzu oraz Sailing Cup of Tri-City - otwarcie sezonu regat żeglarskich na Zatoce Gdańskiej - tematy przewodnie działań promocyjnych dziennikarzy i blogera belgijskiego na blogu i w social mediach, 100 tys. zasięgu (II kwartał 2018 r.); Newsletter Magazynu Grande - promocja wystawy multimedialnej Gdańska „Baltic Amber, Tradition&Innowvation", 40 tys. zasięg; podróż prasowa indywidualna magazynu Elle do Gdańska i na Pomorze (czerwiec 2018 r.);

- ZOPOT we Francji - podróż prasowa 2 dziennikarzy Le Point - Sopot, Pomorze (maj 2018 r.); podróż prasowa 10 dziennikarzy - Gdańsk, Pomorze (czerwiec 2018 r.);

- ZOPOT w Hiszpanii - podróż prasowa dla 3 dziennikarzy TV z Kraju Basków promująca turystykę aktywną w woj. pomorskim (luty 2018 r.) podróż prasowa dla 4 przedstawicieli hiszpańskiej telewizji publicznej RTVE2 - promocja tu styki aktywnej na Pomorzu (wrzesień 2018 r.);

- ZOPOT w Holandii - podróż prasowa „Zaczarowane szlaki - rowerem przez pomorskie"- promocja szlaków rowerowych Gdańska i regionu (III kwartał 2018 r.);

- ZOPOT w Niemczech - Targi turystyczne - Boot&Fun w Berlinie - turystyka wodna, organizacja polskiego stoiska narodowego, 37 tys. odwiedzających (listopad 2018 r.);

- ZOPOT Skandynawia - podróż prasowa dla 8 przedstawicieli prasy nordyckiej - atrakcje turystyki aktywnej na Pomorzu (2018 r.);

- ZOPOT na Ukrainie - podróż prasowa 5 dziennikarzy - promocja regionu pomorskiego (spływy, house boat, żeglarstwo) (lipiec 2018 r.); podróż studyjna 8 touroperatorów na Baltic Business Forum w woj. zachodniopomorskim, odwiedzenie turystycznych obiektów Świnoujścia i Wolina (marzec 2018 r.);

- ZOPOT w USA - produkcja i dystrybucja materiałów video oraz zdjęć dotyczących turystyki wodnej, (III kwartał 2018 r.);

- ZOPOT we Włoszech *-* Kampania #PoloniaWow, tematyczne podróże włoskich influencerów po Polsce, w tym po Pomorzu (Nature&Animals, Sport&Adventure), (lipiec 2018 r.).

* **promowanie produktów turystycznych regionu nadmorskiego**

- promowanie regionów Polski podczas realizacji projektu „Turystyczne Mistrzostwa Blogerów/ Vlogerów" - autorka jednego z blogów przygotowała przewodnik po woj. zachodniopomorskim
z nadmorską trasą do pokonania z dziećmi - relacje z podróży publikowała na łamach swojego bloga oraz dedykowanego serwisu internetowego (czerwiec - grudzień 2018 r.);

- promowanie certyfikowanych produktów turystycznych POT w celu podnoszenia jakości
i konkurencyjności oferty turystycznej - poprzez realizację Konkursu na Najlepszy Produkt Turystyczny, działania promocyjne na rzecz laureatów Certyfikatu POT, zorganizowanie Gali przyznania Certyfikatów POT, działania w Internecie: 18 certyfikowanych produktów w woj. pomorskim oraz 15 w woj. zachodniopomorskim;

- realizacja projektu „Polska zobacz więcej - weekend za pół ceny" - wiosenna i zimowa edycja akcji, popularyzujących i zachęcających Polaków do korzystania z usług turystycznych poza tradycyjnym letnim sezonem wakacyjnym i feriami zimowymi, do których zgłosiło się 170 podmiotów z woj. pomorskiego i 101 z woj. zachodniopomorskiego;

- kampania #VisitPoland z udziałem 6 zagranicznych videoblogerów, promujących najpiękniejsze regiony Polski w serwisach społecznościowych i Youtube. Pomorze, w tym Trójmiasto, Malbork
i Półwysep Helski, odwiedził hiszpański videobloger, który spontaniczną i autentyczną relacją zachęcał swoich subskrybentów do odwiedzenia tego atrakcyjnego turystycznie regionu;

- udział przedstawiciela POT w Krajowym Jury Programu „Błękitna Flaga" - międzynarodowego wyróżnienia przyznawanego kąpieliskom i marinom jachtowym spełniającym najwyższe standardy czystości i bezpieczeństwa.

* **promowanie nadmorskiego lecznictwa sanatoryjnego, wypoczynku rekreacyjnego oraz k**ą**pielisk nadmorskich, w ramach poddzia**ł**ania 3.3.2 „Promocja gospodarki w oparciu
o polskie marki produktowe - Marka Polskiej Gospodarki - Brand" Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój**

- Międzynarodowe Targi Turystyczne MITT - Moskwa, podczas których prezentowano krajową ofertę polskich uzdrowisk, obiektów spa oraz szpitali i klinik (również regionu nadmorskiego,) zainteresowanych pozyskaniem pacjenta rosyjskiego, wystawa INTERMED, 2 tys. odwiedzających (marzec 2018 r.);

- Międzynarodowe Targi Arabian Travel Market w Dubaju - zorganizowano stoisko promujące usługi prozdrowotne, uzdrowiska i usługi medyczne m.in. w Kołobrzegu i w Sopocie (kwiecień 2018 r.);

- Targi Medicine and Cosmetology - Kaliningrad, promowano polskie uzdrowiska, obiekty spa w Polsce, w tym obiekty regionu nadmorskiego (wrzesień 2018 r.);

- film w wersji angielskiej, rosyjskiej, ukraińskiej, norweskiej i arabskiej, promujący usługi prozdrowotne, w tym regionu nadmorskiego;

- misja przyjazdowa z Ukrainy, podczas której dziennikarze odwiedzili Gdańsk, a następnie ośrodki zdrowotne woj. pomorskiego oraz kujawsko - pomorskiego w celu zapoznania się z ofertą tych placówek (grudzień 2018 r.).

## Działania Głównego Inspektora Sanitarnego.

Wpisując się w ramy realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Główny Inspektor Sanitarny realizował cele dotyczące zapewnienia wysokiego poziomu ochrony wody w kąpieliskach. Od 1 stycznia 2018 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2018 r. poz. 2268, z późn. zm.), które spowodowały wzmocnienie procesu zarządzania jakością wody w kąpielisku. Zmiany obejmowały m.in. wydłużenie czasu trwania sezonu kąpielowego (od 1 czerwca do 30 września), doprecyzowanie terminu pobrania próbki przed sezonem kąpielowym przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej (nie wcześniej niż 10 dni przed jego otwarciem). W ustawie Prawo wodne wprowadzono również możliwość zorganizowania miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli, jednakże w ograniczonym zakresie czasowym (30 dni). Wprowadzenie zmian prawnych w ustawie Prawo wodne dla miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli spowodowało zrównanie wymagań w zakresie minimalnej liczby badań jakości wody przewidzianych dla kąpielisk, co tym samym gwarantuje zapewnienie jednakowych wymagań dla obu form rekreacji związanych z kąpielą. Powyższe zmiany pozwoliły na wyeliminowanie wykorzystywania tej formy organizacji wypoczynku, tak aby organizatorzy, w sytuacjach, w których mogą utworzyć kąpielisko - nie uchylali się od tego obowiązku
i zapewniali maksymalne bezpieczeństwo wszystkich osób korzystających z tego obiektu
w perspektywie długofalowej, a nie wyłącznie działań doraźnych.

W sezonie kąpielowym w 2018 r., dzięki znowelizowanym przepisom odnotowano znaczący wzrost liczby kąpielisk z 204 (97 kąpielisk nadmorskich) funkcjonujących w 2017 r. do 483 (146 kąpielisk nadmorskich), które gwarantują najwyższe standardy bezpieczeństwa zdrowotnego kąpiących się. Wzrost w ostatnim roku liczby kąpielisk był również wynikiem prowadzonych przez Głównego Inspektora Sanitarnego, za pośrednictwem organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej, działań edukacyjnych
i promocyjnych mających na celu podniesienie świadomości: podmiotów zaangażowanych
w organizację kąpielisk, gmin, które decydując o organizacji kąpielisk dokładają starań, aby zapewnić społeczności lokalnej i turystom bezpieczne warunki rekreacji wodnej. Powyższe działania przyczyniają się do rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w wyniku tworzenia korzystnych warunków do rekreacji wodnej dla turystów i osób wypoczywających wzdłuż całego wybrzeża morskiego.

Podmiotami zaangażowanymi w organizację kąpielisk są ich organizatorzy, organy samorządowe, jak również organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej, które są odpowiedzialne za ochronę społeczeństwa przed potencjalnym wystąpieniem zanieczyszczeń zarówno przypadkowych, jak i długotrwałych, które mogą mieć wpływ na jakość wody w kąpieliskach. W celu zapewnienia jak najlepszej jakości wody
w kąpieliskach były one kontrolowane przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie parametrów mogących mieć negatywny wpływ na osoby kąpiące się. Monitoring jakości wody obejmował prowadzenie badań we wszystkich kąpieliskach w Polsce przed otwarciem sezonu kąpielowego, a także każdorazowo w przypadku zaistnienia sytuacji mogącej powodować pogorszenie jakości wody. Ponadto, zgodnie z obowiązującymi przepisami organizator kąpieliska był odpowiedzialny m.in. za wykonywanie badań wody nie mniej niż trzech próbek w sezonie kąpielowym dla każdego zarządzanego przez niego kąpieliska oraz dokonywał wizualnej oceny wody.

Jakość wody w kąpieliskach jest oceniana przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie parametrów implementowanych do przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2006/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. dotyczącą zarządzania jakością wody w kąpieliskach
i uchylającą dyrektywę 76/160/WE(Dz. U. UE L 64 z 04.03.2006, str. 37, z późn. zm.). W 2018 r. badania jakości wody były prowadzone zgodnie z przepisami załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 8 kwietnia 2011 r. w sprawie prowadzenia nadzoru nad jakością wody w kąpielisku i miejscu wykorzystywanym do kąpieli (Dz. U. z 2016 r. poz. 1602). W ocenie bezpieczeństwa zdrowotnego wody wykorzystywanej do kąpieli podstawowe znaczenie mają parametry mikrobiologiczne, świadczące
o zanieczyszczeniu kałowym wody (liczba bakterii Escherichia coli oraz enterokoków) oraz sinice (cyjanobakterie). W przypadku przekroczeń dopuszczalnych wartości ww. parametrów, wydawany jest zakaz kąpieli. Przywrócenie możliwości bezpiecznego kąpania następuje po wykonaniu kolejnego badania wody, które potwierdzi brak przekroczeń. Analiza i ocena wskaźników mikrobiologicznych wody w kąpielisku jest ważna, ponieważ kałowe zanieczyszczenie wody może stanowić zagrożenie dla zdrowia, a jego obecność nie powoduje zmian w wyglądzie wody i może nie budzić podejrzeń użytkowników kąpieliska.

Jednocześnie w trakcie trwania sezonu kąpielowego prowadzona jest wizualna ocena wody ze szczególnym uwzględnieniem zakwitów sinic, rozmnożenia się makroalg lub fitoplanktonu morskiego oraz obecności innych zanieczyszczeń stałych, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie osób kąpiących się. Dla wszystkich kąpielisk wyznaczonych w sezonie kąpielowym w 2018 r. były wydawane oceny bieżące jakości wody w kąpielisku, a po jego zakończeniu każde kąpielisko zostało sklasyfikowane w celu nadania jednolitych w UE statusów jakości wody.

Corocznie w celu zapewnienia aktywnego rozpowszechniania aktualnej informacji dotyczącej jakości wody w kąpieliskach oraz dostępnej infrastruktury kąpieliskowej, Główny Inspektorat Sanitarny zgodnie z przepisami art. 347 ust.3 Ustawy Prawo wodne prowadzi Serwis kąpieliskowy. W serwisie zawarte są informacje o jakości wody w kąpieliskach wraz ze wskazaniem wszystkich wyznaczonych uchwałami rad gmin kąpielisk oraz ich lokalizacji na mapie Polski. Serwis kąpieliskowy funkcjonuje w postaci strony internetowej, która umożliwia szybką i wielostronną wymianę informacji o jakości wody w kąpieliskach podczas trwania sezonu kąpielowego. Zawarte są w nim również informacje dotyczące danych podstawowych kąpieliska, tj. adres kąpieliska, wskazanie właściwej stacji sanitarno-epidemiologicznej prowadzącej nadzór nad danym kąpieliskiem oraz danych dotyczących organizatora, jak i infrastruktury kąpieliska.

Serwis kąpieliskowy w sezonie kąpielowym 2018 r. był na bieżąco aktualizowany w terminie od dnia
1 czerwca do dnia 30 września, zgodnie z czasem trwania sezonu kąpielowego poszczególnych kąpielisk, na podstawie danych przekazywanych przez państwowych wojewódzkich inspektorów sanitarnych oraz państwowych powiatowych inspektorów sanitarnych. Celem Serwisu kąpieliskowego jest przede wszystkim natychmiastowe przekazywanie i rozpowszechnianie informacji o jakości wody
w kąpieliskach podczas trwania letniego wypoczynku osób przebywających na kąpieliskach w celu zminimalizowania ryzyka zdrowotnego osób z nich korzystających.

Serwis kąpieliskowy w 2018 r. cieszył się dużym zainteresowaniem osób planujących wyjazd w okresie letnim nad Morze Bałtyckie i miał bez wątpienia wpływ na rozwój turystyki w miejscowościach, które posiadały kąpieliska, jak również przyczynił się do podniesienia bezpieczeństwa zdrowotnego osób korzystających z kąpielisk oraz pozwalał na świadomy wybór miejsca do rekreacji w skali całego kraju.

Ponadto, Główny Inspektor Sanitarny wykonuje zadania związane z ochroną zdrowia publicznego wpisujące się w politykę morską państwa poprzez realizację przez podległe Graniczne Stacje Sanitarno-Epidemiologiczne (GSSE) w Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Elblągu działań z zakresu:

* nadzoru sanitarnego nad jednostkami pływającymi zawijającymi do podległych portów, w ramach którego wydawane są certyfikaty:
* Kontroli Statku i Zwolnienia z Zabiegów Sanitarnych (Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)). Łącznie wydano 500 certyfikatów;
* Certyfikaty Medyczne (Medical Certificate)dotyczące spełnienia minimalnych wymagań
w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających. Łącznie wydano 70 certyfikatów;
* nadzoru sanitarnego nad portami i przystaniami oraz nad jednostkami pływającymi (promy pasażerskie, holowniki, kutry rybackie, statki wycieczkowe);
* przeprowadzanie wywiadów epidemicznych na jednostkach pływających;
* nadzoru nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcyjnymi i deratyzacyjnymi wykonywanymi na terenie obiektów portowych i na statkach;
* wykonywania obowiązków wynikających z międzynarodowych przepisów zdrowotnych i konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę, w tym wykonywanie szczepień ochronnych wymaganych w ruchu międzynarodowym:
	+ w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie prowadzony jest jeden
	z nielicznych w kraju - referencyjny punkt szczepień ochronnych dla marynarzy oraz osób podróżujących do wszystkich krajów świata.Łączna liczba wykonanych szczepień w 2018 roku to 764*;*
	+ w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Świnoujściu również znajduje się Międzynarodowy Punkt Szczepień (MPR) , w którym wykonano 45 szczepień przeciwko żółtej febrze;
* poradnictwa z zakresu medycyny podróży i szczepień obowiązkowych i zalecanych oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych (w 2018 r. udzielono 1860 porad);
* kontroli, zapobiegania i nadzoru nad przypadkami zachorowań na choroby zakaźne zawleczone drogą morską, przeprowadzanie wywiadów i dochodzeń epidemiologicznych;
* współdziałania przy organizowaniu i kierowaniu akcją sanitarną w przypadku zaistnienia stanów masowego zagrożenia i stanów awaryjnych na obszarze wód terytorialnych;
* nadzoru nad warunkami sanitarnymi transportu pasażerskiego na przejściach granicznych morskich;
* nadzór sanitarny nad jakością wody z urządzeń służących do zaopatrywania w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi i na potrzeby gospodarcze na jednostkach pływających i w obiektach portowych (w 2018 roku pobrano 147 próbki wody pitnej ze zbiorników statków morskich oraz jednostek żeglugi śródlądowej do badań mikrobiologicznych);
* uczestniczenia w dopuszczeniu do użytku statków morskich;
* uzgadniania lub opiniowania dokumentacji projektowej pod względem wymagań higienicznych
i zdrowotnych dotyczących budowy oraz zmiany sposobu użytkowania statków morskich.

## Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Realizacją założeń polityki morskiej RP w zakresie ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego zajmuje się przede wszystkim Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku (NMM), będące państwową instytucją kultury, działającą na podstawie statutu nadanego przez jego organizatora - Ministra Kultury
i Dziedzictwa Narodowego. Do głównych zadań NMM należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego przez ukazywanie działalności społeczeństw na morzach i oceanach oraz wodach śródlądowych, ze szczególnym uwzględnieniem tradycji morskich Rzeczypospolitej Polskiej, polskiej techniki morskiej, a także krzewienie wartości artystycznych i estetycznych oraz ochrona kulturowego dziedzictwa morskiego.

Misją Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku jest ochrona kulturowego i technicznego dziedzictwa morskiego realizowana poprzez gromadzenie i zabezpieczanie zabytków związanych ze szkutnictwem, okrętownictwem, żeglugą rzeczną i morską, rybołówstwem, żeglarstwem, militarystką i edukacją morską oraz upowszechnianie wiedzy o nich, a także o morskiej historii Polski i jej gospodarce na przestrzeni dziejów.

W 2018 r. NMM kontynuowało realizację projektu „Wirtualny skansen wraków Zatoki Gdańskiej. Ewidencja i inwentaryzacja podwodnego dziedzictwa archeologicznego - etap 2”, a także realizację wystawy czasowej zorganizowanej przez Holding „Remontowa” S.A., pt.: „Statki. Nasza pasja”. Muzeum zorganizowało ponadto szereg wystaw czasowych, w tym wystawę „Uzbrojone Rzeki. Flotylle Niepodległej”. Wystawa przygotowana została z okazji obchodów 100 rocznicy odzyskania niepodległości przez Polskę i była poświęcona działalności dwóch flotylli rzecznych II RP - Wiślanej
i Pińskiej, od których zaczęła się budowa marynarki wojennej w niezawisłej Polsce.

Muzeum zaangażowane było w liczne przedsięwzięcia i projekty, związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kultury, m.in. w ramach współpracy międzynarodowej NMM uczestniczyło w pracach Komitetu ds. Dziedzictwa Regionu Bałtyku (Baltic Region Heritage Committee) oraz brało aktywny udział w pracach dwóch Grup Roboczych tego zespołu: Grupy ds. Nadmorskiego Dziedzictwa oraz Grupy ds. Archeologii Podwodnej. Podsumowaniem wieloletniej działalności komitetu była uroczystość przygotowana przez Urząd Ochrony Zabytków Szwecji w dniu 18 kwietnia 2018 r.

W Sztokholmie odbyły się obchody 20-lecia podpisania porozumienia o współpracy państw nadbałtyckich w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego. To właśnie w Szwecji w kwietniu 1998 r. oficjalnie zainicjowano wspólne działania w tej dziedzinie. Pierwotnie zawiązana pod patronatem Szwecji Grupa Robocza przekształciła się z czasem w tzw. Grupę Monitorującą, obecnie Komitet
ds. Dziedzictwa Kulturowego Rejonu Bałtyku. Organizacja ta działa pod egidą Rady Państw Morza Bałtyckiego. W uroczystościach wzięli udział przedstawiciele NMM, którzy działają w grupach roboczych. W dniach 18-20 kwietnia 2018 r. odbyła się także w Sztokholmie narada Grupy Roboczej ds. Nadmorskiego Dziedzictwa Kulturowego Państw Bałtyckich z udziałem przedstawiciela NMM, której tematem było przygotowanie przyszłego programu działań Grupy Roboczej na lata 2018-2020
i podsumowanie 20 lat współpracy regionalnej. Gospodarzem spotkania było Narodowe Muzeum Morskie w Sztokholmie.

NMM uczestniczyło w wielu konferencjach, seminariach, spotkaniach oraz warsztatach, w tym również o charakterze międzynarodowym związanych z realizacją polskiej polityki morskiej, a także realizowało kilka projektów europejskich i krajowych. Jednym z nich jest projekt BalticRim „Baltic Sea Region Integrated Maritime Cultural Heritage Management”, mający na celu wypracowanie metod pozwalających skutecznie wprowadzić morskie dziedzictwo kulturowe do procesu planowania przestrzennego na Bałtyku. W trakcie spotkań roboczych kontynuowano pracę nad metodami
i kryteriami opisu zabytków archeologicznych w odniesieniu do różnych systemów ochrony dziedzictwa kulturowego poszczególnych państw uczestniczących w projekcie.

Kontynuowano prace w ramach nieformalnej grupy muzeów rzecznych pod nazwą Europejska Sieć Muzeów Rzecznych. W dniach 25 - 29 września 2018 r. w Muzeum Nauki i Techniki w Belgradzie odbyło się seminarium, w którym brały udział uczestniczące w Sieci muzea. Poprzedziło je otwarcie wystawy poświęconej historycznym statkom i łodziom rzecznym, przygotowanej przez 9 muzeów europejskich. NMM przygotowało poster o bacie wiślanym z Kazimierza Dolnego. W dwudniowym seminarium uczestniczyli przedstawiciele muzeów z Serbii, Rumunii, Niemiec, Austrii, Węgier i Polski. W jego trakcie zaprezentowano szereg referatów poświęconych żegludze na Dunaju, podsumowano ostatni rok
w muzeach współpracujących w ramach Sieci (prezentacja NMM omawiała m.in. działania edukacyjno-promocyjne w CKWS i wystawę „Wisła w dziejach Polski”).

W 2018 r. NMM przeprowadziło także inwentaryzacje i inspekcje kilku wraków, w wyniku których nie stwierdzono żadnych związanych z tymi jednostkami zagrożeń środowiskowych. W przypadku wraków - mogił wojennych Goya i General von Steuben istnieje duże prawdopodobieństwo, że w ich zbiornikach wciąż znajdują się pozostałości paliwa. W związku z informacjami dotyczącymi nielegalnych nurkowań prowadzonych na tych wrakach w celu nielegalnego wydobywania znajdujących się na nich elementów zabytkowych, NMM podjęło współpracę z zespołem płetwonurków Baltictech. Współpraca dotyczyła sprawowania nadzoru i wsparcia merytorycznego podczas jednorazowej akcji nurkowej na wraku statku General von Steuben.

Na podstawie pozwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, w obecności przedstawiciela NMM, zespół nurków Baltictech wykonał jedno nurkowanie. Jego celem było przede wszystkim stwierdzenie, czy na wraku wciąż znajdują się zabytkowe elementy wyposażenia mostka. Zgodnie z relacją płetwonurków kadłub statku jest zachowany w całości i w dobrym stanie. Na wraku znajdują się nieliczne sieci. Wykonano dokumentację fotograficzną pomiędzy mostkiem i nadbudówką na rufie. Stwierdzono brak dwóch kół sterowych, trzech telegrafów maszynowych oraz kompasu na mostku. Zespół nie udokumentował istnienia lub braku czwartego telegrafu na lewym skrzydle mostka. Nurkowanie potwierdziło przypuszczenia, że wrak pomimo objęcia go ochroną na mocy zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, jest systematycznie penetrowany również w celach rabunkowych.

Należy podkreślić, ze przeprowadzenie pełnego rozpoznania stanu zachowania wraków zalegających na znacznej głębokości jest możliwe jedynie w przypadku zaangażowania firmy nurkowej dysponującej wykwalifikowanym zespołem nurków i odpowiednim zapleczem technicznym. Prowadzenie przez archeologów NMM jakichkolwiek inwentaryzacji wraków na głębokościach poniżej 40 m jest niemożliwe ze względu na brak środków finansowych oraz uprawnień i wyposażenia nurkowego zgodnego
z wymogami ustawy z dnia 17 października 2003 r. o wykonywaniu prac podwodnych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1970).

NMM realizowało też zadania wynikające z porozumienia z dnia 30 września 2005 r. w sprawie prowadzenia spraw z zakresu właściwości Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków
w Gdańsku przez Dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (Dz. Urz. Woj. Pom. poz.2112). W ramach tej współpracy NMM przygotowało opinię archeologiczną dotyczącą „Budowy Mariny na południe od Mostu Stągiewnego”, a także sporządziło uzgodnienia w sprawie projektów pozwoleń Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na prowadzenie badań archeologicznych przy czterech inwestycjach morskich (m.in. przy budowie nowego Portu Gdańsk) oraz w sprawie projektu pozwoleń Urzędu Morskiego w Gdyni i Słupsku na 31 przeszukiwań wraków statków.

# ZARZĄDZANIE MORSKIE.Międzyresortowy Zespół ds. Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej

W 2018 r. Międzyresortowy Zespół ds. Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej odbył jedno posiedzenie w dniu 23 kwietnia 2018 r. Podczas XXX posiedzenia Zespołu tematem przewodnim dyskusji była realizacja polityki energetycznej w polskich obszarach morskich. Podczas posiedzenia przedstawiciele Ministerstwa Energii zaprezentowali działania resortu związane z wykorzystaniem potencjału energetycznego Morza Bałtyckiego, a także w szerszym kontekście działania Rządu na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa, co jest jednym z kierunków priorytetowych polskiej polityki morskiej. Ponadto w trakcie spotkania omówione zostały założenia polskiej polityki polarnej, ich zakres oraz harmonogram prac nad dokumentem przygotowywanym Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

## Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich

W 2018 r. na wniosek strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego uchwałą nr 59 z dnia 25 kwietnia 2018 r. przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej został powołanyZespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich. Celem Zespołu jest wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa wobec sektora, jego rozwoju i konkurencyjności oraz interesów pracowników dotyczących prawa pracy i pracodawców.

Zespół z powodów organizacyjnych i merytorycznych umiejscowiony jest przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które zapewnia jego obsługę w formie sekretariatu. W skład Zespołu wchodzą przedstawiciele strony pracowników (NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych), strony pracodawców (Konfederacja Lewiatan, Pracodawcy RP, Business Centre Club - Związek Pracodawców) oraz strony rządowej (minister właściwy ds. gospodarki morskiej i ds. żeglugi śródlądowej, minister właściwy ds. pracy, minister właściwy ds. gospodarki, minister właściwy ds. transportu). Ponadto, w skład Zespołu, w charakterze doradczym wchodzą przedstawiciele  Rad Interesantów Portów, Związku Małych Portów Morskich, Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” Polskiego LNG, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,  Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.
W 2018 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu, podczas których przyjęto regulamin prac Zespołu, uzgodniono tematykę prac i priorytety Zespołu oraz powołano grupy robocze.

## Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniowego

Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniowego został powołany na wniosek Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność”, z którym NSZZ „Solidarność” wystąpiła w dniu 6 stycznia 2006 r. do Ministra Pracy i Polityki Społecznej. Decyzję o utworzeniu Zespołu Minister Pracy i Polityki Społecznej podjął w porozumieniu z Ministrem Gospodarki na początku lutego 2006 r. Zadaniem Zespołu jest wypracowywanie, na zasadzie konsensusu, wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa oraz interesów pracowników i pracodawców w sektorze stoczniowym. ZespółTrójstronny ds. Przemysłu Stoczniowego wznowił działalność w dniu 8 kwietnia 2013 r. W 2018 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Przemysłu Stoczniowego. W posiedzeniach licznie udział brali przedstawiciele związków zawodowych oraz przedstawiciele strony pracodawców branży stoczniowej. Na posiedzeniu, które odbyło się w październiku 2018 r. wybrano m.in. współprzewodniczącego Zespołu reprezentującego stronę pracodawców.

Podczas posiedzeń omawiano najważniejsze sprawy dotyczące aktualnej sytuacji oraz perspektywy rozwoju polskiej branży stoczniowej. Ponadto omawiano sytuację i perspektywy rozwoju poszczególnych stoczni. Przedmiotem posiedzeń były też kwestie rynku pracy, szkolnictwa wyższego
i zawodowego, polityki kadrowej dla przemysłu stoczniowego oraz proces wdrażania Europejskich Standardów Zatrudnienia. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prezentowało także założenia związane z realizacją projektów stoczniowych w ramach „Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” oraz założenia Morskiego Funduszu Rozwoju, jako mechanizmu finansowania polskiej gospodarki morskiej. Ponadto w agendzie prac Zespołu znalazły się tematy związane z kosztami pracy oraz sytuacją w Stoczni Wojenna Sp. z. o. o.

## Zakończenie

Dokument pt.: „Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2018 r.” stanowi roczne podsumowanie działalności administracji publicznej, uczelni, ośrodków naukowych oraz innych instytucji zaangażowanych w realizację polityki morskiej państwa. Raport prezentuje najważniejsze wydarzenia oraz działania prowadzone na przełomie dwunastu miesięcy wpisujące się w kierunki priorytetowe polskiej polityki morskiej.

Na szczeblu krajowym prowadzone były prace legislacyjne związane m.in. z projektem ustawy o pracy na statkach rybackich, który kompleksowo reguluje kwestie związane z życiem i pracą na statkach rybackich, uprawnieniami rybaków oraz obowiązkami armatorów statków rybackich wobec pracujących na nich rybaków, a także nad projektem ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw. Projekty obu ustaw związane są z koniecznością dostosowania krajowego porządku prawnego do prawa UE.

W 2018 r. kontynuowane były intensywne prace związane z przygotowaniem pierwszego w historii planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, który będzie narzędziem koordynacji różnorodnych działań w przestrzeni morskiej. Objęcie polskich obszarów morskich planami zagospodarowania przestrzennego przyczyni się do usprawnienia procedur dotyczących przedsięwzięć inwestycyjnych, wzmocnienia pozycji polskich portów morskich, zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego, zapewnienia bezpieczeństwa morskiego oraz zwiększenia udziału sektora morskiego w PKB.

W dniu 12 grudnia 2018 r. Prezydent Rzeczpospolitej Polskiej podpisał ustawę o zmianie ustawy
o rybołówstwie morskim oraz niektórych innych ustaw, na mocy której z dniem 1 stycznia 2019 r. utworzony został centralny organ administracji rządowej - Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego. Tym samym zniesiony został podział na trzech okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego
w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Wejście z życie nowych przepisów umożliwi sprawowanie jednolitego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów o rybołówstwie morskim oraz o organizacji rynku rybnego
i przeprowadzania kontroli w tym zakresie.

Na szczeblu UE w pierwszym półroczu 2018 r. prezydencja bułgarska skoncentrowała swoje wysiłki na rewizji Planu Działania do Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu, odnoszącego się do wewnętrznych jak i zewnętrznych aspektów bezpieczeństwa morskiego UE. W ramach grup roboczych dokonano przeglądu dotychczasowych działań oraz dyskutowano nad ich ewentualną konsolidacją, zgodnie z intencją Komisji Europejskiej. Ponadto w ramach grup roboczych prowadzone były intensywne prace m.in. nad projektem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i  Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, której celem jest skuteczne ograniczenie ilości odpadów zanieczyszczających wody morskie. Inicjatywa KE ma również na celu ujednolicenie systemu gospodarowania odpadami na statkach i w portach w powiązaniu z efektywną segregacją odpadów.

W celu realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w ramach projektu „Batory” kontynuowane były prace związane z utworzeniem zakładu recyklingu statków. W wyniku współpracy
z Krajową Izbą Gospodarczą zainicjowano prace grupy roboczej mającej na celu realizację projektu „Zielona Stocznia”, polegającego na stworzeniu obiektów służących do czystego, nowoczesnego
i zgodnego ze standardami UE recyklingu statków.

W grudniu 2018 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji
pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską z lokalizacją w Nowym Świecie” na podstawie przeprowadzonej analizy dokumentacji oraz raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i rozwiązań technicznych zaproponowanych przez inwestora. Stwierdzono, że proponowany do realizacji wariant Nowy Świat jest najkorzystniejszy z przyrodniczego punktu widzenia, a ulokowanie kanału żeglugowego w tym miejscu ogranicza ingerencję w środowisko i pozwala na uniknięcie znaczących negatywnych oddziaływań. Realizacja tej strategicznej dla bezpieczeństwa państwa inwestycji zapewni między innymi swobodny dostęp do portów Zalewu Wiślanego oraz wpłynie na ożywienie gospodarcze regionu Warmii i Mazur.

Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego regionu zachodniopomorskiego równie strategiczne znaczenie ma rozpoczęta w 2018 r. realizacja inwestycji związanej z modernizacją toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m, która jest niezbędna dla rozwoju morskich portów wybrzeża zachodniego.

Rok 2018 był kolejnym rokiem dynamicznego rozwoju polskich portów morskich, szczególnie tych
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zlokalizowanych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie
i Świnoujściu, w których zanotowano kolejne rekordy przeładunków - ponad 100 mln ton. Rok 2018 porty morskie zakończyły z dużym sukcesem - w Porcie w Gdańsku padł kolejny historyczny rekord – w 2018 r. przeładowano ponad 49 mln t towarów, co oznacza wzrost o ponad 20 % i najwyższą dynamikę na polskim wybrzeżu. Dzięki temu Port Gdańsk zyskał czwartą pozycję wśród portów na Morzu Bałtyckim. Z kolei Port w Gdyni odnotował wzrost o ponad 10 % rok do roku przekraczając 23,5 mln ton. Bardzo dobre wyniki przeładunków to w dużej mierze wynik wielu inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych przez polskie porty, a także rozwijającego się zaplecza logistycznego umożliwiającego obsługę coraz większej ilości towarów przeładowywanych i składowanych na terenach portowych oraz poza nimi.

W 2018 r. zarządy portów morskich rozpoczęły przygotowania do realizacji największych w ostatnich latach przedsięwzięć inwestycyjnych, mających strategiczne znaczenie dla rozwoju polskich portów
w długiej perspektywie. Port Gdynia prowadził prace związane z przygotowaniem budowy Portu Zewnętrznego. Celem inwestycji jest budowa terminalu głębokowodnego umożliwiającego wzrost potencjału przeładunkowego portu oraz zapewnienie możliwości obsługi największych statków oceanicznych. Sporządzona została wielowariantowa i wielobranżowa koncepcja budowy Portu Zewnętrznego, a następnie opracowano szczegółową koncepcję realizacyjną Portu Zewnętrznego. Zgodnie z przyjętą przez Radę Ministrów polityką w zakresie rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego Zarząd Morskiego Portu Gdynia zamierza zrealizować tę strategiczną z punktu widzenia dalszego rozwoju inwestycję w tej formule.

Również w gdańskim porcie w 2018 r. rozpoczęły się inwestycje na niespotykaną dotąd skalę, które poprawią infrastrukturę dostępową od strony lądu i wody, a jednocześnie zapewnią realizację rosnących przeładunków. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisał umowę na opracowanie koncepcji Portu Centralnego - flagowej inwestycji, w ramach której na ok. 500 ha ma powstać kilka terminali
o zróżnicowanym przeznaczeniu, m.in. masowy, drobnicowy, pasażerski czy dla terminal dla ładunków ro-ro. Ta inwestycja również ma zostać zrealizowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego
i zakłada stopniowe powstawanie kolejnych terminali w zależności od potrzeb prywatnych operatorów. Port Centralny to inwestycja, która umocni pozycję Gdańska wśród portów bałtyckich, a także pozwoli wejść do czołówki portów europejskich i konkurować z portami światowymi.

Z kolei DCT Gdańsk S.A. kontynuował prace zmierzające do rozbudowy potencjału Terminala
i powiększenia zdolności przeładunkowych do 4 mln TEU rocznie. W 2018 r. DCT Gdańsk S.A. uzyskał decyzję zmieniającą pozwolenie na budowę, która pozwoliła na rozpoczęcie robót budowlanych. Prace budowlane obejmą obszar ok. 21,6 ha. Należy zakładać, że dzięki realizacji tych ambitnych inwestycji w najbliższych latach powstaną nowe miejsca pracy oraz zwiększą się wpływy do budżetu państwa, co z kolei przełoży się na rozwój sektora gospodarki morskiej, zwiększenie jej znaczenia dla gospodarki narodowej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, zgodnie z misją polskiej polityki morskiej.

W czerwcu 2018 r. Szczecin był gospodarzem Światowych dni Morza - najważniejszego wydarzenia
w kalendarzu imprez całej międzynarodowej społeczności morskiej. Polskie obchody tego morskiego święta miały wyjątkowo uroczysty charakter, zbiegły się bowiem z jubileuszem 70-lecia powstania Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz 100. rocznicą odzyskania przez Polskę niepodległości.
W szczecińskich obchodach Światowych Dni Morza wzięło udział około 1000 gości krajowych
i zagranicznych, w tym przedstawicieli władz RP, przedstawicieli Międzynarodowej Organizacji Morskiej na czele z sekretarzem generalnym IMO, a także oficjalnych delegacji rządowych - ministrów
i wiceministrów ds. transportu i spraw morskich z wybranych państw członkowskich IMO oraz państw formatu „16+1” (Europa Środkowo-Wschodnia i Chiny). W tym wyjątkowym wydarzeniu wzięło również udział wielu przedstawicieli biznesu i ekspertów branży morskiej z całego świata, jak również przedstawicieli środowisk naukowych i akademickich.

W maju 2018 r. rozpoczął się „Rejs Niepodległości” - morskie wydarzenie o symbolicznym znaczeniu, zorganizowane dla uczczenia setnej rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości. W trakcie podróży dookoła świata „Dar Młodzieży” odwiedził 23 porty w kilkunastu państwach świata na pięciu kontynentach. W ramach tego wydarzenia zorganizowano wiele wydarzeń kulturalnych promujących polską kulturę, historię i sztukę, ale także szereg spotkań biznesowych i międzyrządowych, podczas których podpisano wiele umów o współpracy. Żaglowiec podejmował na pokładzie wielu gości oficjalnych, ale łącznie podczas rejsu przez pokład „Daru Młodzieży” przewinęły się dziesiątki tysięcy ludzi, którzy mogli usłyszeć o historii Polski i setnej rocznicy odrodzenia państwa polskiego, jak również o jego bogatej morskiej tradycji. Polska podczas rejsu zaprezentowała się jako nowoczesny kraj, który stawia na rozwój sektorów morskich i dąży do pełnego wykorzystania swojego nadmorskiego położenia.

1. ASPA: Szczególnie Chronione Obszary Antarktyki; ASMA: Szczególnie Zarządzane Obszary Antarktyki. [↑](#footnote-ref-1)
2. Wcześniej: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. [↑](#footnote-ref-2)
3. Do połowy 2018 r. w miejsce Finlandii obszar koordynowała Nordycka Rada Ministrów. [↑](#footnote-ref-3)
4. Zespół roboczy ds. koordynacji wdrażania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w Polsce funkcjonuje na podstawie Zarządzenia Przewodniczącego Komitetu do spraw Europejskich z dnia 5 września 2011 r. W skład Zespołu wchodzą podmioty zaangażowane we wdrażanie SUE RMB w Polsce, w tym m.in. przedstawiciele polskich koordynatorów obszarów tematycznych, podmioty zaangażowane w projekty flagowe, instytucje zarządzające programami operacyjnymi (na szczeblu krajowym i regionalnym), instytucje naukowe i ośrodki badawcze. Do zadań Zespołu należy m.in. wsparcie o charakterze opiniodawczo – doradczym dla Narodowego Koordynatora ds. SUE RMB (Departament Polityki Europejskiej MSZ), stanowi także istotne forum wymiany informacji nt. bieżących kwestii związanych z rozwojem SUE RMB, w tym dotyczących zaangażowania polskich podmiotów. [↑](#footnote-ref-4)
5. Głównymi organizatorami Forum są: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego oraz organizacja panbałtycka Baltic Sea States Subregional Co-operation. MSZ RP oraz Komisja Europejska mają status partnerów strategicznych. [↑](#footnote-ref-5)
6. Planowane jest zainaugurowanie 10. Forum SUE RMB przez Premiera Mateusza Morawieckiego oraz szefów rządów z regionu Morza Bałtyckiego. [↑](#footnote-ref-6)
7. Tematem Forum ma być zastosowanie w regionie Morza Bałtyckiego modelu gospodarki obiegu zamkniętego w kontekście wyzwań o charakterze demograficznym i środowiskowym. [↑](#footnote-ref-7)
8. SR Nauta S.A. to spółka zależna MARS FIZ, którego głównym certyfikariuszem jest PGZ S.A. [↑](#footnote-ref-8)
9. Główny Urząd Statystyczny, „Turystyka w 2018 r.”, Warszawa 2019 r. [↑](#footnote-ref-9)