

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

**RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
W 2013 ROKU**

Warszawa, czerwiec 2014 r.

WSTĘP	7
I. DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.....	7
1. Ustawy	7
2. Rozporządzenia	11
II. DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	14
1. WSPÓŁPRACA W OBSZARZE PRAWNO—MIĘDZYNARODOWYM W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.....	14
1.1. Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE)	14
1.2. Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej	14
1.3. Grupa Punktów Kontaktowych Wysokiego Szczebla do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej	15
1.4. Grupa Ekspertów Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej (Council of the Baltic Sea States Expert Group on Maritime Policy - CBSS EGMP).	15
1.5. Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR)	15
1.6. Grupa Ekspertów do Spraw Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS)	16
2. UMOWY MIĘDZYNARODOWE BILATERALNE	17
2.1. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Turcji o transporcie morskim.....	17
2.2. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Malezji o transporcie morskim.....	17
2.3. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżanu o transporcie morskim.	17
2.4. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Gruzji o transporcie morskim.....	17
2.5. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o transporcie morskim.	18
2.6. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, podpisana w dniu 19 października 2009 r. w Wilnie.	18
3. STANOWISKA RZĄDU RP PRZYJĘTE PRZEZ KOMITET DO SPRAW EUROPEJSKICH DO DOKUMENTÓW LEGISLACYJNYCH UE	19
4. STANOWISKA RZĄDU RP PRZYJĘTE PRZEZ KOMITET DO SPRAW EUROPEJSKICH DO DOKUMENTÓW POZALEGISLACYJNYCH UE	19
5. KONWENCJE W SPRAWIE UNIKANIA PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA.....	19
6. PRACE LEGISLACYJNE Z ZAKRESU POLITYKI MORSKIEJ NA FORUM UE	21
7. WAŻNIEJSZE WYDARZENIA ZWIĄZANE Z TEMATYKĄ MORSKĄ.....	23

III. DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.....	25
1. WDROŻENIE MECHANIZMÓW UŁATWIAJĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W TRANSPORCIE MORSKIM.....	28
2. UCZESTNICTWO POLSKIEJ SŁUŻBY CELNEJ W PRACACH MIĘDZYNARODOWYCH GRUP ROBOCZYCH ORAZ W PROJEKTACH MIĘDZYNARODOWYCH	29
IV. NAUKA I BADANIA MORSKIE	31
1. DZIAŁALNOŚĆ AKADEMII MORSKICH ORAZ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP	31
1.1. Akademia Morska w Gdyni	31
1.2. Akademia Morska w Szczecinie	34
1.3. Uniwersytet Gdański	36
1.4. Politechnika Gdańska	41
1.5. Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.....	43
1.6. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie	44
1.7. Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie	48
V. POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI	48
1. ZAANGAŻOWANIE POLITYCZNE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W REGIONIE ARKTYKI I ANTARKTYKI....	48
2.KOMITET BADAŃ POLARNYCH PAN	51
3.ZAANGAŻOWANIE POLSKIEJ NAUKI W BADANIA POLARNE.....	52
VI.OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO	54
1. DZIAŁANIA W RAMACH KONWENCJI HELSIŃSKIEJ	54
2. DZIAŁANIA W RAMACH KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ (IMO-MEPC)	61
3. DZIAŁANIA NA RZECZ OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO NA FORUM UE.....	61
4. DZIAŁANIA W RAMACH STRATEGII UNII EUROPEJSKIEJ DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO (SUE RMB).....	62
5. DZIAŁANIA DOTYCZĄCE DYREKTYWY RAMOWEJ W SPRAWIE STRATEGII MORSKIEJ	65
VII. BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.....	67
VIII. ZRÓWNOWAŻONE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW NATURALNYCH MÓRZ I OCEANÓW	75
1.DZIAŁALNOŚĆ WSPÓLNEJ ORGANIZACJI INTEROCEANMETAL	75
IX. SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W POLSCE	76
X. PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE	79
1. PRACE LEGISLACYJNE W ZAKRESIE OPRACOWANIA PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH	79
2. AKTYWNOŚĆ PRZEDSTAWICIELI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ NA FORUM VASAB	80
XI. RYBOŁÓWSTWO	82
1. REFORMA WSPÓLNEJ POLITYKI RYBACKIEJ.....	82
2. RYNEK RYBNY W POLSCE W 2013 R.....	85

3.	PRZETWÓRSTWO RYB	85
4.	KONSUMPCJA RYB	85
5.	TRENDY I WYZWANIA	86
6.	FLOTA RYBACKA	86
7.	PRZEWODNICTWO RP W KOMISJI O ZACHOWANIU ŻYWYCH ZASOBÓW MORSKICH ANTARKTYKI....	87
8.	ZARZĄDZANIE ŻYWYMI ZASOBAMI MORZA	87
9.	PROGRAM MONITOROWANIA PRZYPADKOWYCH POŁOWÓW WALENI	88
10.	ZARYBIANIE POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH W 2013 R.	88
11.	REALIZACJA „PLANU GOSPODAROWANIA ZASOBAMI WĘGORZA W POLSCE”	89
12.	REALIZACJA PROGRAMÓW WIELOLETNIH ZWIĄZANYCH ZE SPRAWAMI RYBACKIMI	90
13.	DZIAŁANIA DOTYCZĄCE SPRAW MORSKICH ZREALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH WSPÓŁFINANSOWANYCH Z BUDŻETU UE	91
XII.TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2013 R.		92
1.	VI FORUM TURYSTYCZNE PAŃSTW BAŁTYCKICH	92
2.	DZIAŁANIA PROMOCYJNE MINISTERSTWA SPORTU I TURYSTYKI.....	92
3.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....	94
4.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO.....	95
5.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO	97
6.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ POLSKĄ ORGANIZACJĘ TURYSTYCZNĄ.....	98
7.	DZIAŁANIA GŁÓWNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO.....	98
8.	DZIAŁALNOŚĆ NARODOWEGO MUZEUM MORSKIEGO W GDAŃSKU.....	99
9.	DZIAŁALNOŚĆ NARODOWEGO MUZEUM W SZCZECINIE.....	104
XIII.DZIAŁALNOŚĆ URZĘDÓW MORSKICH W 2013 R.....		104
1.	URZĄD MORSKI W GDYNI	104
1.1.	Zadania realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” (POIiŚ).....	104
1.2.	Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”	108
1.3.	Program Wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”	108
1.4.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego	109
2.	URZĄD MORSKI W SŁUPSKU	110
2.1.	Projekty związane z ochroną brzegów morskich realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)”:	110
2.2.	Zrealizowane projekty i inwestycje.....	113
2.3.	Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”	113
2.4.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.	115
3.	URZĄD MORSKI W SZCZECINIE	116
3.1.	Zadania realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)”	116

3.2. Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”	121
3.3. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego	122
XIV. ZARZĄDZANIE MORSKIE	122
1. MIĘDZYRESORTOWY ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.....	122
2. KOMISJA KODYFIKACYJNA PRAWA MORSKIEGO	123
3. ZESPÓŁ TRÓJSTRONNY DS. ŻEGLUGI I RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO	124
ZAKOŃCZENIE.....	125

Wstęp

Niniejszy raport jest dokumentem rządowym, przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiającym działania podjęte w 2013 r. przez Rzeczypospolitą Polską na rzecz realizacji polityki morskiej państwa oraz zintegrowanej polityki morskiej UE.

Raport został przygotowany zgodnie z § 2 ust. 2 zarządzenia Nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2013 r. poz. 902).

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 2013 r.

Raport został opracowany na podstawie informacji przekazanych przez resorty, instytucje współpracujące oraz inne podmioty biorące udział w pracach Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, a także z wykorzystaniem materiałów własnych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Działania Rządu RP związane z prowadzeniem polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, realizowane były w 2013 r. przede wszystkim przez działania legislacyjne, dwustronne umowy międzynarodowe oraz inne dokumenty rządowe.

I. Działania legislacyjne w zakresie polityki morskiej

1. Ustawy

1.1. Ustawa z dnia 4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 165). Celem ustawy jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19). Każde państwo członkowskie Unii Europejskiej, zgodnie z harmonogramem ustanowionym w dyrektywie morskiej, jest obowiązane do opracowania i wdrożenia strategii morskiej dla własnych wód morskich, mając na uwadze, że zbiorniki morskie są wykorzystywane wspólnie z innymi państwami, a środowisko morskie ma charakter transgraniczny. Jednocześnie działania te powinny być prowadzone we współpracy z innymi państwami członkowskimi UE danego regionu lub podregionu morskiego, a w niektórych przypadkach również z państwami trzecimi. Projektowana ustawa zmienia ustawę – Prawo wodne, określając w niej ramy kompetencyjne do opracowania i wdrażania poszczególnych elementów strategii morskiej, w tym tryb i sposób opracowania poszczególnych elementów strategii morskiej, tj. wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich, zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich, zestawu celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników, zwanego „zestawem celów środowiskowych dla wód morskich”, programu monitoringu wód morskich oraz krajowego programu ochrony wód morskich.

1.2. Ustawa z dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową (Dz. U. poz. 1014). Ustawa wykonuje postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.). Przewiduje ona zmiany w następujących

ustawach: Kodeksie morskim, ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, prawie przewozowym, ustawie o żegludze śródlądowej oraz ustawie o usługach turystycznych. Przepisy te zapewniają pasażerom opiekę oraz odszkodowanie w razie opóźnienia lub odwołania rejsu. Ponadto przeciwdziałają dyskryminacji pasażerów niepełnosprawnych. W przypadku stwierdzenia naruszeń przestrzegania praw pasażerów ustawa przewiduje możliwość nałożenia przez organy administracji kary pieniężnej w wysokości 50 000 zł.

1.3. Ustawa z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o organizacji rynku rybnego (Dz. U. poz. 621). W dniu 13 czerwca 2013 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o organizacji rynku rybnego. W miejsce uchylonych rozporządzeń: Rady nr 2847/93 i Komisji nr 1077/2008, wprowadzono do art. 1 pkt. 1 wymienionej ustawy nowe regulacje: rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009 z dnia 20 listopada 2009 r. ustanawiające wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 404/2011 z dnia 8 kwietnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1224/2009 ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa. Celem ustawy było pełne dostosowanie przepisów ustawy w zakresie kontroli rynku rybnego do prawa UE, co umożliwiło wydanie przepisów wykonawczych do ustawy zgodnych z obowiązującym prawem UE. Ponadto wprowadzone zostały przepisy, które uprościły procedurę dla przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru przedsiębiorców skupujących produkty rybne oraz dla podmiotów składających wnioski o uznanie organizacji producentów ryb przez ministra do spraw rybołówstwa.

1.4. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn zm.). Dokonano zmiany art. 121 ust. 4 ww. ustawy, dostosowując jego zapisy do zmian wynikających z ustawy z dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie ustawy o urzędzie Ministra Obrony Narodowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2013 r. poz. 852). W wyniku zmiany ustawy Radzie SAR przewodniczy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych. Powyższa zmiana wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

1.5. Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów (Dz. U. Nr 171 poz. 1055). Dokonano zmiany art. 18 ust. 7 ww. ustawy, dostosowując jego zapisy do zmian wynikających z ustawy z dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie ustawy o urzędzie Ministra Obrony Narodowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2013 r. poz. 852). W wyniku zmiany ustawy plany ochrony portu sąsiadującego z portem wojennym uzgadnia Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych. Powyższa zmiana wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

W dniu 23 stycznia 2013 r. Komitet do Spraw Europejskich rozpatrzył **projekt założeń ustawy o pracy na statkach morskich**. Nowa ustawa będzie wdrażać do polskiego prawa postanowienia dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124, z 20.05.2009, str. 30).

W przygotowanym w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju projekcie założeń ustawy o pracy na statkach morskich zaproponowano także zmiany w zakresie instrumentów pomocy państwa dla armatorów morskich, w szczególności:

- refundowanie przez państwo przedsiębiorcom żeglugowym części opłacanych przez nich składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe marynarzy,
- obniżenie do poziomu płacy minimalnej podstawy wymiaru składki płaconej przez pracodawcę (armatora) do Funduszu Pracy,

- zwolnienie z opodatkowania części dodatku morskiego wypłacanego marynarzom, będącego składnikiem ich wynagrodzenia.

W dniu 20 sierpnia 2013 r. weszła w życie **Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r.** Konwencja wprowadza skonsolidowany standard dotyczący warunków pracy i życia marynarzy na morskich statkach handlowych. Konwencja o pracy na morzu została przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy ze względu na konieczność stworzenia jednolitego, spójnego aktu prawnego zawierającego w możliwie najszerszym zakresie wszystkie aktualne normy istniejących międzynarodowych zaleceń dotyczących pracy na morzu, jak również podstawowych zasad, które zostały zawarte w międzynarodowych konwencjach o pracy na morzu. Konwencja dotyczy minimalnych wymagań dla marynarzy do pracy na statku, warunków zatrudnienia, zakwaterowania, zaplecza rekreacyjnego i żywienia, ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i zabezpieczenia społecznego. Celem Konwencji jest m.in. ograniczenie zjawiska tanich bander opartych na niskich standardach warunków pracy marynarzy. Odpowiedzialność za stosowanie postanowień Konwencji obciąża państwo bandery. Obowiązki państwa pochodzenia marynarzy ograniczają się do inspekcji i monitorowania kwestii naboru i pośrednictwa pracy, w szczególności warunków pracy oferowanych przez pośredników. Z kolei państwo portu ma prawo do inspekcji statków podnoszących banderę państw-stron Konwencji. Ratyfikacja Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. wpisuje się w prowadzoną przez Rząd RP politykę morską.

W dniu 22 lipca 2013 r. Prezydent RP ratyfikował zmiany z dnia 19 kwietnia 2012 r. do **Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1996 r.** Zmiany te przewidują podwyższenie wysokości odszkodowań wypłacanych obywatelom, przedsiębiorcom i innym podmiotom, powstałych w wyniku szkód spowodowanych przez wypadki morskie.

W dniu 11 grudnia 2012 r. Rada Ministrów przyjęła ze zmianami projekt założeń projektu **ustawy o rybołówstwie morskim**. Jednocześnie Rada Ministrów postanowiła, że na podstawie założeń opracowany zostanie projekt nowelizacji obecnie obowiązującej ustawy z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie (Dz. U. Nr 62, poz. 574, z późn. zm.). Regulacje zaproponowane w założeniach mają zapewnić prawidłowe stosowanie przepisów UE dotyczących kontroli i nadzoru nad wykonywaniem rybołówstwa morskiego oraz zarządzania zasobami morskimi, w tym przyznawania uprawnień do prowadzenia połowów. W 2013 r. Rządowe Centrum Legislacji we współpracy z Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi prowadziło prace nad przygotowaniem projektu nowej ustawy o rybołówstwie morskim. Projekt nowej ustawy zakłada m.in. możliwość wprowadzenia systemu koncesji wieloletnich w Polsce, zarządzania kwotami połowowymi członków uznanych organizacji producentów przez te organizacje, uszczegółowienia warunków przyznawania specjalnych zezwoleń połowowych wraz z podziałem ogólnych kwot połowowych, uszczegółowienia prowadzenia połowów naukowo-badawczych, uszczegółowienia prowadzenia wędkarstwa - połowów rekreacyjnych, doprecyzowania zarządzania zdolnością połowową oraz ustanowienia systemu punktów za dokonane naruszenia przepisów o rybołówstwie.

Z dniem 1 kwietnia 2013 r. weszły w życie przepisy **ustawy z dnia 7 grudnia 2012 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw** (Dz. U. z 2013 r. poz. 35), zgodnie z którymi umożliwiono „podmiotom zagranicznym” ustanowienie przedstawiciela podatkowego bez konieczności rejestrowania się jako podatnika VAT czynnego. Dotyczy to sytuacji, gdy podmiot zagraniczny dokonuje na terytorium kraju wyłącznie importu towarów, których miejscem przeznaczenia jest terytorium państwa członkowskiego inne niż terytorium kraju i wywóz z terytorium kraju dokonywany jest przez importera tych towarów w ramach wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów (art. 18d ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług - Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054 z późn. zm.). Powyższe regulacje dotyczą podmiotów zagranicznych dokonujących importu towarów, w tym także podmiotów dokonujących importu towarów w portach morskich. Od dnia 1 kwietnia 2013 r. wprowadzono zmianę w zakresie zwolnienia od podatku importu towarów w przypadku, gdy miejscem przeznaczenia tych towarów

jest terytorium państwa członkowskiego inne niż terytorium kraju i wywóz z terytorium kraju tych towarów nastąpi w ramach wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów. Zwolnienie to ma zastosowanie również w sytuacji, gdy importer nie jest zarejestrowanym podatnikiem w Polsce i ustanowi przedstawiciela podatkowego, o którym mowa w art. 18d ust. 1 ustawy o VAT (§ 4 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie zwolnień od podatku od towarów i usług oraz warunków stosowania tych zwolnień (Dz. U. z 2013 r. poz. 1722). Powyższe regulacje dotyczą wszystkich podmiotów dokonujących importu towarów, w tym także podmiotów dokonujących importu towarów w portach morskich.

W dniu 11 października 2013 r. Ministerstwo Gospodarki przekazało do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych projekt **ustawy o ułatwieniu warunków wykonywania działalności gospodarczej**. Projekt IV ustawy deregulacyjnej zawierający tzw. „pakiet morski” jest kontynuacją wcześniejszych inicjatyw Ministerstwa Gospodarki zmieniających przepisy związane z prowadzeniem działalności gospodarczej. W latach 2011-2013 weszły już w życie trzy ustawy o charakterze deregulacyjnym, w ramach których dokonano łącznie 284 zmian w 109 aktach prawnych. Stopniowe wprowadzanie kolejnych rozwiązań to efekt przyjętej koncepcji doskonalenia regulacji gospodarczych, której podstawą są konkretne problemy zidentyfikowane w praktyce wykonywania działalności gospodarczej. Projekt zawiera blisko 50 zmian w prawie gospodarczym, dotyczących ponad 30 ustaw. Koncentrują się one na wsparciu inwestycji, ograniczeniu obowiązków informacyjnych, podnoszeniu efektywności pracy oraz sprawnej administracji

Jednym z najważniejszych celów projektu jest zwiększenie konkurencyjności polskich portów i terminali przeładunkowych przez ograniczenie barier dla przewozu towarów przez polskie porty morskie oraz skrócenie czasu kontroli towarów. Dzięki wprowadzonym zmianom ustawowym zwiększą się obroty towarowe w portach morskich, przyspieszy również obrót importowanymi towarami, a czas ich składowania skróci się do niezbędnego minimum. Proponowane rozwiązania obniżą koszty transportu towarów importowanych do miejsc docelowych, przyspieszą rozwój otoczenia okołoportowego oraz zwiększą aktywność polskich portów w systemie sieci logistycznej Europy i Azji. Istotną propozycją jest również wydłużenie terminu na rozliczenie podatku od towarów i usług z tytułu importu towarów poprzez umożliwienie tego rozliczenia bezpośrednio w deklaracji podatkowej podatnikom posiadającym status upoważnionego podmiotu gospodarczego (AEO - Authorized Economic Operator), przyznany im na podstawie art. 5a Wspólnotowego Kodeksu Celnego.

Ponadto w 2013 r. prowadzono prace nad projektem:

- ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, która implementuje do polskiego prawa przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Jednym z celów zmiany w/w dyrektywy było wdrożenie do prawa unijnego przepisów zmienionego w 2008 r. Załącznika VI Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencji MARPOL) w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, który wprowadza między innymi bardziej rygorystyczne wymogi w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w obszarach SECA (Sulphur Oxide Emission Control Area) czyli, terenach kontroli emisji tlenku siarki (1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10 % od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także na obszarach morskich poza obszarami SECA (3,5 % od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz, zasadniczo, 0,50 % od dnia 1 stycznia 2020 r.). Włączenie międzynarodowych norm (Załącznik VI konwencji MARPOL) dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych do prawa Unii Europejskiej (dyrektywy Rady 1999/32/WE zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r.) wzmocni ich skuteczność, ponieważ będą one monitorowane i wdrażane w ramach systemu UE, zapewniającego wyższy stopień kontroli. Wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm w zakresie zawartości siarki w paliwach wykorzystywanych przez statki pasażerskie w ramach regularnego ruchu głównie w portach lub na wodach przybrzeżnych UE zapewni poprawę

jakości powietrza na obszarach przybrzeżnych. Wprowadzenie tych norm w odniesieniu do statków pasażerskich, zgodnie z projektem dyrektywy będzie jednak opóźnione o 5 lat w stosunku do obszarów SECA.

W 2013 r. została zlecona i opracowana Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko do dokumentu „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030)”. Program będzie podstawowym dokumentem dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach morskich oraz w zakresie dostępu do portów morskich od strony morza i lądu w nowej perspektywie finansowej na lata 2014–2020. Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym realizującym cele zawarte w „Strategii Rozwoju Kraju 2020” oraz w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku” (z perspektywą do 2030 roku) w odniesieniu do kwestii rozwoju portów morskich. Głównym celem dokumentu jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz ich wzrost w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, a także podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej.

2. Rozporządzenia

- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 stycznia 2013 r. w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się usługi informacji rzecznej (RIS) (Dz. U. poz. 80),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 11 stycznia 2013 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. poz. 77),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 stycznia 2013 r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami (Dz. U. poz. 132),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 stycznia 2013 r. w sprawie określenia wzorów zeznania podatkowego oraz oświadczenia o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym (Dz. U. poz. 94),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 stycznia 2013 r. w sprawie trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów przez Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną oraz warunków wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego (Dz. U. poz. 115),
- rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju z dnia 19 lutego 2013 r. w sprawie czasu wyładunku ryb i gatunków, których zasoby wymagają wzmożonej ochrony lub wzmożonego nadzoru (Dz. U. poz. 282),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 kwietnia 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych (Dz. U. poz. 552),
- rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. poz. 460),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie przeglądów, prób i uznawania kontenerów (Dz. U. poz. 497),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 maja 2013 r. w sprawie określenia wartości standardowej na 2013 r. (Dz. U. poz. 555),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz. U. poz. 599),

- rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków uzyskiwania upoważnienia do przeprowadzania egzaminu potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa oraz warunków kadrowych i organizacyjnych koniecznych do przeprowadzania tego egzaminu (Dz. U. poz. 602),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską (Dz. U. poz. 586),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie trybu rejestracji statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji (Dz. U. poz. 749),
- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia przez przedsiębiorców żeglugowych opodatkowanych podatkiem tonażowym wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych (Dz. U. poz. 761),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 czerwca 2013 r. w sprawie wzorów dokumentu sprzedaży i deklaracji przejęcia (Dz. U. poz. 780),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 czerwca 2013 r. w sprawie opłaty za wydanie formularzy dokumentu sprzedaży oraz deklaracji przejęcia (Dz. U. poz. 781),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 czerwca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 2 - Akwakultura, rybołówstwo śródlądowe, przetwórstwo i obrót produktami rybołówstwa i akwakultury, zawartą w programie operacyjnym „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013” (Dz. U. poz. 764),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 12 lipca 2013 r. w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenia przepisów o organizacji rynku rybnego (Dz. U. poz. 997),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 9 sierpnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podziału środków finansowych na realizację programu operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013” na lata 2007–2013 (Dz. U. poz. 952),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 2013 r. w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną śródlądową (Dz. U. poz. 1072),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2013 r. w sprawie wykazu państw, w których wydane dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków są uznawane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1249),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej (Dz. U. poz. 1366),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych pilotów morskich (Dz. U. poz. 1552),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji

technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania (Dz. U. poz. 1483),

- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych statków żeglugi śródlądowej objętych wspólnotowym świadectwem zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 1482),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 10 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu i warunków wykorzystania ogólnej kwoty połowowej (Dz. U. poz. 1544),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 10 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa morskiego (Dz. U. poz. 1545),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie wniosków o przyznanie pomocy finansowej organizacjom producentów i rodzajów dokumentów, które dołącza się do wniosków (Dz. U. poz. 49).

Ponadto w 2013 r. trwały prace nad następującymi rozporządzeniami:

- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunki ich uzyskania. Rozporządzenie określi wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia uznawane na rynku międzynarodowym oraz warunki ich uzyskania,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego. Rozporządzenie określi ramowe programy szkoleń i wymagania egzaminacyjne w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy działu pokładowego,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego. Rozporządzenie określi ramowe programy szkoleń i wymagania egzaminacyjne w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy działu maszynowego,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w rybołówstwie morskim. Rozporządzenie określi ramowe programy szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania egzaminacyjne w zakresie kwalifikacji zawodowych rybaków,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich. Rozporządzenie określi ramowe programy przeszkoleń bezpieczeństwa i specjalistycznych oraz wymagania egzaminacyjne w zakresie kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych. Rozporządzenie określi warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych, warunki i sposób przeprowadzania audytów oraz sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ramowych programów szkoleń pracowników sektora gospodarki morskiej, innych niż marynarze, oraz wzory dokumentów potwierdzających szkolenie. Rozporządzenie określi ramowe programy tych szkoleń oraz wzory dokumentów potwierdzających szkolenie pracowników sektora gospodarki morskiej innych niż marynarze uwzględniając przepisy międzynarodowe,

- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym; projekt rozporządzenia wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki; projekt wdraża przepisy Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Konwencja AFS),
- rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (zawiera przepisy określające rodzaje i wzory świadectw operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żeglugi śródlądowej zgodnie z Międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r.,
- rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej i Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie zakresu stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

II. Działania Rządu RP w zakresie polityki morskiej

1. Współpraca w obszarze prawno–międzynarodowym w zakresie polityki morskiej

W 2013 r. przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej aktywnie uczestniczyli w pracach grup roboczych Komisji Europejskiej i Rady Unii Europejskiej, organizacji międzynarodowych systemu Narodów Zjednoczonych oraz organizacji regionalnych, których zakres działalności dotyczył spraw morskich. W szczególności wymienić należy zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w działalność podmiotów bezpośrednio zajmujących się sprawami zintegrowanej polityki morskiej.

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

Grupa stanowi najważniejsze forum dyskusyjne na poziomie eksperckim umożliwiające wymianę bieżących informacji dotyczących prowadzenia polityki morskiej na szczeblu UE oraz państw członkowskich UE. W 2013 r. odbyły się trzy posiedzenia Grupy Ekspertów Państw Członkowskich ds. Zintegrowanej Polityki Morskiej, podczas których dyskutowane były zagadnienia dotyczące zintegrowanej polityki morskiej UE i jej instrumentów przekrojowych (morskie planowanie przestrzenne, integracja systemów nadzoru morskiego, wiedza o morzu). Dużo uwagi poświęcono koncepcji niebieskiego wzrostu „Blue Growth”. Komisja Europejska przedstawiała tematy wchodzące w zakres szeroko rozumianej polityki morskiej, m.in. perspektywy rozwoju przemysłu stoczniowego (projekt Leadership), turystyki morskiej i inne. Prezentowano informacje dotyczące strategii makroregionalnych i basenowych, w tym Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

Podgrupa Ekspertów Państw Członkowskich ds. Integracji Systemów Nadzoru Morskiego kontynuowała w 2013 r. prace nad utworzeniem Wspólnego Mechanizmu Wymiany Informacji (CISE). Zakończono m.in. prace nad studium kosztów technicznych oraz oceną wpływu.

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

Grupa Przyjaciół Prezydencji do spraw Polityki Morskiej jest grupą roboczą Rady UE, której przedmiotem prac są sprawy z zakresu Zintegrowanej Polityki Morskiej UE. Grupa istnieje od 2007 r., a jej głównym zadaniem jest wypracowywanie projektów dokumentów dotyczących polityki morskiej, a także przygotowanie projektów Konkluzji w sprawie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej na poziomie UE. Na forum Grupy Przyjaciół Prezydencji Rady ds. Zintegrowanej Polityki Morskiej

w 2013 r. negocjowany był projekt dyrektywy dotyczącej morskiego planowania przestrzennego w UE, w którym w toku negocjacji udało się wprowadzić wiele postulatów wysuwanych przez stronę polską, co pozwoliło na zmianę początkowo negatywnego Stanowiska Rządu w odniesieniu do projektu Dyrektywy. Prace nad projektem Dyrektywy ustanawiającej ramy dla morskiego planowania przestrzennego w UE dokończone zostaną w 2014 r. Na forum Grupy procedowano również projekt Konkluzji Rady w sprawie Zintegrowanej Polityki Morskiej.

1.3. Grupa Punktów Kontaktowych Wysokiego Szczebla do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej

Posiedzenie Grupy Punktów Kontaktowych Wysokiego Szczebla ds. Zintegrowanej Polityki Morskiej odbyło się przy okazji głównych obchodów Europejskiego Dnia Morza 2013 (EDM), które odbyły się na Malcie w dniach 21 - 22 maja 2013 r. W posiedzeniu uczestniczyła Pani Anna Wypych - Namiotko, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Tematem przewodnim VI edycji Europejskiego Dnia Morza było „Zagospodarowanie obszarów przybrzeżnych i zrównoważona turystyka morska: inwestycja na rzecz „niebieskiego wzrostu”. W La Valletcie ponad 800 uczestników EDM 2013 - polityków, przedstawicieli administracji państw UE oraz ekspertów reprezentujących wszystkie sektory morskie z całej Europy, dyskutowało na temat sposobów rozwijania przemysłu turystycznego i utrzymania jego pozycji jako sektora działającego na rzecz zrównoważonego rozwoju, lecz również jako kluczowego czynnika wzrostu europejskiej gospodarki. Podczas 27 sesji plenarnych i panelowych debatowano m.in. nad przyszłością sektora rejsów wycieczkowych, zarządzaniem morskim i zarządzaniem strefami przybrzeżnymi oraz rozwojem gospodarczym basenu Morza Śródziemnego.

1.4. Grupa Eksperska Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej (Council of the Baltic Sea States Expert Group on Maritime Policy - CBSS EGMP).

Grupa Eksperska Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej (Council of the Baltic Sea States Expert Group on Maritime Policy - CBSS EGMP) rozpoczęła swoje działanie w dniu 24 listopada 2009 r. Spotkania Grupy Eksperskiej CBSS odbywają się dwa razy w roku pod przewodnictwem państwa, które aktualnie sprawuje przewodnictwo w Radzie. W skład Grupy weszły wszystkie państwa członkowskie Rady Państw Morza Bałtyckiego. Są to zarówno państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisja Europejska, oraz Rosja i Norwegia, co zapewnia realną możliwość współpracy regionalnej w odniesieniu do obszaru Morza Bałtyckiego jako całości. Grupa stanowi ważne forum dla promocji dokonań RP w sprawach morskich w wymiarze regionalnym.

W 2013 r. odbyły się dwa posiedzenia Grupy, w tym jedno w Kaliningradzie zorganizowane przez ustępującą Prezydencję Rosyjską w CBSS i jedno w Helsinkach przygotowane przez Prezydencję Fińską (1 lipca 2013 r. - 30 czerwca 2014 r.) Podczas posiedzeń omawiano zagadnienia dotyczące szeroko pojętych spraw morskich w ujęciu regionu Morza Bałtyckiego. Tematyka spotkań dotyczyła innowacyjności, bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz możliwości finansowania działań z zakresu polityki morskiej z różnych instrumentów finansowych, w tym Seed Money Facility.

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

W 2013 r. przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej uczestniczyli w pracach unijnej Grupy roboczej ds. prawa morza (COMAR), która w 2013 r. odbyła sześć spotkań. Zadaniem COMAR jest w szczególności wypracowanie stanowiska UE i państw członkowskich, które jest następnie prezentowane na forum ONZ, na szeregu spotkań dotyczących szeroko rozumianej problematyki prawa morza. Agenda prac Grupy jest w dużej mierze pochodną agendy ONZ.

Do głównych spotkań na forum ONZ, w których uczestniczyli przedstawiciele RP i które zarazem były przedmiotem obrad COMAR, należy zaliczyć:

- **Spotkanie Państw - Stron Konwencji NZ o prawie morza (10 - 14 czerwca 2013 r.)**

Spotkanie Państw - Stron Konwencji NZ o prawie morza ma charakter głównie administracyjno-finansowy oraz wyborczy (w 2013 r. nie przeprowadzano wyborów do organów powołanych w Konwencji). Podczas spotkań przyjęto raporty z działalności oraz raporty finansowe Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza, Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego oraz Komisji ds. Granic Szelfu Kontynentalnego.

- **Spotkanie Nieformalnego Procesu Konsultacyjnego ds. oceanów i prawa morza (17 - 20 czerwca 2013 r.)**

Omówiono zagadnienia związane z wpływem zakwaszania oceanów (ocean acidification) na środowisko morskie. Podkreślono w tym kontekście wiodące znaczenie Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. (zwłaszcza jej części dotyczących ochrony środowiska morskiego oraz morskich badań naukowych), jako instrumentu prawnego wyznaczającego ramy prawne dla wszelkiej działalności ludzkiej na oceanach. Zarazem, zwrócono uwagę, że inne umowy międzynarodowe (jak Ramowa Konwencja w sprawie zmian klimatu z 1992 r. oraz Protokół z Kioto z 1997 r., a także Konwencja o różnorodności biologicznej z 1992 r. oraz Protokół montrealski w sprawie substancji zubażających warstwę ozonową z 1987 r.) również mają znaczenie w tej kwestii.

- **Spotkanie Nieformalnej grupy roboczej ds. badania kwestii związanych z ochroną i zrównoważonym wykorzystaniem morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw (19-23 sierpnia 2013 r., a także spotkania warsztatowe 2 - 7 maja 2013 r.)**

- **Dwie rundy konsultacji dotyczących rezolucji Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych „Ocean i prawo morza” (30 września - 4 października oraz 20 - 26 listopada 2013 r.)**

Przedmiotowa rezolucja jest jedną z najdłuższych rezolucji Zgromadzenia Ogólnego i dotyczy wszelkich zagadnień dotyczących zarówno prawa morza, jak również innych zagadnień morskich o znaczeniu regionalnym i globalnym. Do głównych bloków tematycznych poruszanych podczas konsultacji zaliczyć należy ochronę środowiska (w tym problematykę zmian klimatu) oraz bioróżnorodności morskiej (zwłaszcza poza granicami jurysdykcji państw), transport i bezpieczeństwo morskie, współpracę z szeregiem instytucji międzynarodowych (m.in. Międzynarodową Organizacją Morską, Międzynarodowym Trybunałem Prawa Morza, Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego oraz Komisją ds. Granic Szelfu Kontynentalnego).

Jedną ze szczególnie kontrowersyjnych kwestii debatowanych obecnie na forum ZO ONZ jest problem podjęcia ewentualnej decyzji odnośnie rozpoczęcia negocjacji dotyczących porozumienia implementacyjnego do Konwencji NZ o prawie morza, które regulowałoby ochronę i zrównoważone wykorzystanie morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw. Zgodnie z wezwaniem zawartym w deklaracji „The Future we Want” przyjętej podczas Konferencji Rio+20, taka decyzja powinna być podjęta przed końcem 69 sesji ZO ONZ (formalnie przed wrześniem 2015 r.). UE i jej państwa członkowskie są głównym inicjatorem oraz promotorem wszczęcia przedmiotowych negocjacji.

1.6. Grupa Ekspertów do Spraw Upraszczenia Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS)

W 2013 r. przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej aktywnie uczestniczyli w pracach Grupy Ekspertów do Spraw Upraszczenia Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS), która zajmuje się implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE. W 2013 r. odbyły się trzy posiedzenia Grupy eMS. Prace prowadzone były również w powołanych w ramach Grupy eMS podgrupach roboczych do spraw mapowania danych

i funkcjonalności, do spraw celnych oraz do spraw kontroli granicznej, w które zaangażowani byli odpowiednio przedstawiciele Urzędu Morskiego w Gdyni, Izby Celnej w Szczecinie i Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku. Dodatkowo w 2013 r. odbyły się zorganizowane wspólnie przez Dyрекcję Generalną ds. Podatków i Unii Celnej oraz Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG MOVE) cztery nieformalne posiedzenia Electronic Customs Group, Trade Contact Group oraz Grupy eMS, w których uczestniczyli przedstawiciele Służby Celnej i administracji morskiej.

2. Umowy międzynarodowe bilateralne

W 2013 r. prowadzono prace nad następującymi umowami dotyczącymi transportu morskiego:

2.1. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Turcji o transporcie morskim.

W dniach 13-14 grudnia 2012 r. odbyła się w Ankarze II runda negocjacji zakończona paraflowaniem tekstu umowy. W dniu 11 marca 2013 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 41/2013 w sprawie wyrażenia zgody na podpisanie umowy. W dniu 8 listopada 2013 r. w Warszawie w obecności Premierów obu Rządów umowę ze strony Rządu RP podpisał Minister Sławomir Nowak. Ze strony Republiki Turcji umowę podpisał Minister Transportu, Gospodarki Morskiej i Komunikacji Binali Yildirim.

2.2. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Malezji o transporcie morskim.

Po zakończeniu II rundy negocjacji, które odbyły się w dniach 19-20 lutego 2013 r. w Malezji zaplanowano podpisanie umowy na październik 2013 r. W dniu 17 września 2013 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 163/2013 w sprawie udzielenia zgody na podpisanie umowy. W związku z powołaniem MliR planowane na październik 2013 r. podpisanie umowy nie odbyło się. Planuje się podpisanie umowy w II kwartale 2014 r.

2.3. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżanu o transporcie morskim.

W dniu 8 czerwca 2012 r. przekazany został wniosek Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej do Prezesa Rady Ministrów o wyrażenie zgody na rozpoczęcie negocjacji. Prezes Rady Ministrów dnia 11 września 2012 r. wyraził zgodę na rozpoczęcie negocjacji. Negocjacje umowy odbyły się w dniach 17-18 stycznia 2013 r. i zakończyły się podpisaniem Protokołu. Strony ustaliły, że dwie kwestie sporne zostaną ustalone w drodze dyplomatycznej. W dniu 19 lipca 2013 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 130/2013 z dnia 19 lipca 2013 r. w sprawie udzielenia zgody na podpisanie umowy. Podczas wizyty Ministra Sławomira Nowaka w Azerbejdżanie w dniu 14 listopada 2013 r. minister poinformował, że strona polska jest gotowa do podpisania umowy o transporcie morskim i zasugerował, że gdy tylko strona azerbejdżańska będzie gotowa do jej podpisania, ceremonia ta mogłaby się odbyć w Polsce. Tym samym Minister Sławomir Nowak zaprosił ministra Mammadowa do złożenia wizyty w Polsce.

2.4. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Gruzji o transporcie morskim.

W wyniku prowadzonych w 2012 r. negocjacji ze stroną gruzińską został uzgodniony i paraflowany wspólny tekst projektu umowy. W dniu 6 grudnia 2012 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 207/2012 w sprawie wyrażenia zgody na podpisanie umowy. W dniu 12 listopada 2013 r. w Tbilisi w Gruzji umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Gruzji o transporcie morskim w imieniu Rządu RP podpisał minister Sławomir Nowak, a w imieniu Rządu Gruzji Wicepremier, Minister Gospodarki i Zrównoważonego Rozwoju Gruzji.

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

W maju 2008 r. w Kijowie umowa została paraflowana przez obie strony. W sierpniu 2009 r. Ministerstwo Transportu i Łączności Ukrainy przesłało zmieniony projekt umowy. Strona polska zaprosiła stronę ukraińską na ponowne negocjacje projektu umowy, które odbyły się w dniach 9-10 grudnia 2010 r. w Warszawie. Na zaproszenie strony ukraińskiej w dniach 12-13 marca 2013 r. odbyły się negocjacje umowy w Kijowie, które nie zostały zakończone. Umowa nie została paraflowana.

2.6. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, podpisana w dniu 19 października 2009 r. w Wilnie.

Umowa została sporządzona zgodnie z postanowieniami zawartymi w Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1970 r. (Konwencja SAR 1979). Zasadniczym celem umowy jest uregulowanie zasad i warunków wzajemnego udzielania pomocy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie między Stronami Umowy. Umowa wymaga zatwierdzenia zgodnie z art. 12 ust 3 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych. W dniu 9 października 2013 r. umowa została opublikowana (M.P. 2013, poz. 805).

W 2013 r. prowadzono również prace nad następującymi umowami dotyczącymi współpracy międzyregionalnej w zakresie reagowania na rozlewy olejowe:

- **Opracowanie „Planu wzajemnych działań w przypadku zanieczyszczenia w obszarze Morza Bałtyckiego” do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi substancjami szkodliwymi na obszarze Morza Bałtyckiego oraz Zalewu Wiślanego (Kaliningradzkiego).**

Umowa została podpisana w dniu 6 grudnia 2010 r. Prace nad projektem planu operacyjnego do umowy, tj. „Planu wzajemnych działań w przypadku zanieczyszczenia w obszarze Morza Bałtyckiego” rozpoczęły się w 2011 r. W marcu 2013 r. w Kaliningradzie odbyło się spotkanie ekspertów, w trakcie którego uzgodniono projekt „Wspólnego polsko-rosyjskiego planu wzajemnych działań w przypadku zanieczyszczenia w obszarze Morza Bałtyckiego” i uzgodniono, że Plan zostanie podpisany w dniu 20 września 2013 r. w Gdańsku podczas posiedzenia Polsko-Rosyjskiej Międzyrządowej Komisji ds. Współpracy Gospodarczej. Strona polska poinformowała o gotowości do podpisania Planu. Strona rosyjska potwierdziła dążenie do podpisania Planu, jednak w 2013 r. Plan nie został podpisany ze względu na przedłużające się procedury po stronie rosyjskiej.

- **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi substancjami szkodliwymi w obszarze Morza Bałtyckiego.**

W 2012 r. Rzeczpospolita Polska prowadziła konsultacje projektu umowy ze stroną niemiecką w trybie korespondencyjnym. Spotkanie eksperckie dotyczące projektu umowy odbyło się w dniach 19-20 sierpnia 2013 r. i dotyczyło uzgodnienia treści „Planu o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi substancjami szkodliwymi oraz ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego”. Strona niemiecka poinformowała, o gotowości do podpisania dokumentu oraz zwróciła się z propozycją zmiany statusu umowy na Plan operacyjny nie podpisywany na szczeblu rządowym.

3.Stanowiska Rządu RP przyjęte przez Komitet do Spraw Europejskich do dokumentów legislacyjnych UE

- Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę 96/98/WE - COM(2012) 772.
- Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich oraz zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną - COM(2013) 133.
- Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wieloletniego finansowania działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego w zakresie reagowania na zanieczyszczenia spowodowane przez statki oraz zanieczyszczenia morza spowodowane przez instalacje naftowe i gazowe - COM(2013) 174.
- Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów - COM(2013) 296.
- Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 - COM(2013) 480.
- Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych - COM(2013) 018.

4.Stanowiska Rządu RP przyjęte przez Komitet do Spraw Europejskich do dokumentów pozalegisacyjnych UE

- Wniosek Decyzja Rady w sprawie stanowiska, jakie ma być przyjęte w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do przyjęcia określonych kodeksów i powiązanych zmian do konwencji - COM(2013) 208.
- Wniosek decyzja Rady ustalająca stanowisko, jakie ma być zajęte na forum HELCOM i IMO w sprawie uznania Morza Bałtyckiego za obszar kontroli emisji tlenków azotu (NECA) - COM(2013) 300.
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Włączenie emisji z transportu morskiego do unijnej polityki w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych - COM(2013) 479.
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Czysta energia dla transportu; europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych - COM(2013) 017.

5. Konwencje w sprawie unikania podwójnego opodatkowania

- **W dniu 8 października 2013 r. podpisano Umowę między Rzeczpospolitą Polską a Baliwatem Guernsey w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w odniesieniu do przedsiębiorstw eksploatujących statki morskie lub statki powietrzne w transporcie międzynarodowym.**

Umowa rozgranicza prawa do opodatkowania zysków z transportu międzynarodowego. Zgodnie z jej brzmieniem, zyski osiągane przez przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich lub statków powietrznych podlegają opodatkowaniu tylko na terytorium tej Umawiającej się Strony, na którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Jest to rozwiązanie odmienne od rozwiązania funkcjonującego dotychczas w sytuacji bezumownej. Zgodnie z Umową w przypadku osiągania na terytorium RP zysków z transportu międzynarodowego przez przedsiębiorstwo posiadające miejsce faktycznego

zarządu na terytorium Guernsey, Rzeczpospolita Polska odstąpi od opodatkowania takich zysków. Analogiczne zwolnienie zostanie przyznane polskiemu przedsiębiorstwu przez Guernsey. Dotychczas Rzeczpospolita Polska opodatkowywała tego rodzaju dochody w pełnej wysokości.

Opodatkowanie dochodów osób wykonujących pracę na statkach morskich lub statkach powietrznych w transporcie międzynarodowym regulowane jest postanowieniami umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania niektórych kategorii dochodów osób fizycznych.

- **W dniu 8 października 2013 r. podpisano Umowę między Rzeczpospolitą Polską a Baliwatem Guernsey w sprawie unikania podwójnego opodatkowania niektórych kategorii dochodów osób fizycznych**

Zgodnie z umową wynagrodzenie uzyskane przez osobę mającą miejsce zamieszkania w Umawiającym się Państwie w związku z wykonywaniem pracy na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego, eksploatowanego w transporcie międzynarodowym, może być opodatkowane na terytorium tej Umawiającej się Strony, na którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Określenie „transport międzynarodowy” oznacza wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, eksploatowanym przez przedsiębiorstwo, którego faktyczny zarząd znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadku, gdy taki statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

- **W dniu 21 października 2013 r. podpisano Protokół między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Korei o zmianie Konwencji między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Korei w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu podpisanej w Seulu dnia 21 czerwca 1991 r.**

Protokół uchyla w umowie z 1991 r. artykuł regulujący zwolnienie przedsiębiorstw od podatku od wartości dodanej w zakresie eksploatacji statków lub samolotów w komunikacji międzynarodowej. Celem usunięcia ww. regulacji był fakt, iż Konwencja dotyczy wyłącznie podatków dochodowych, utrzymanie w jej treści przepisu dotyczącego zwolnienia z podatku od towarów i usług nie znajdowało uzasadnienia.

- **W dniu 8 lipca 2013 r. podpisano Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Malezji w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz Protokół do tej Umowy.**

Zgodnie z umową zyski przedsiębiorstwa Umawiającego się Państwa osiągane z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich lub statków powietrznych podlegają opodatkowaniu tylko w tym Państwie. Powyższe postanowienia stosuje się także do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie poolowej, we wspólnym przedsięwzięciu lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym, ale tylko do tej części zysków osiągniętych w ten sposób, które mogą zostać przypisane uczestnikowi w stosunku do jego udziału we wspólnym przedsięwzięciu.

- **W dniu 13 lutego 2013 r. podpisano Konwencję między Rzeczpospolitą Polską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu.**

Na podstawie Konwencji zyski przedsiębiorstwa danego państwa osiągane z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich lub statków powietrznych podlegają opodatkowaniu tylko w tym państwie. Pojęcie zysków osiąganych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich lub statków zostało w porównaniu z umową z 1974 r., rozszerzone o zyski z czarteru statków morskich lub powietrznych bez załogi i wyposażenia (bareboat charter).

Podpisane Umowy/Protokół wejdą w życie po wymianie not dyplomatycznych przez obie strony informujące o zakończeniu procedur wymaganych w ich wewnętrznym prawie dla wejścia w życie Umowy/Protokołu.

6. Prace legislacyjne z zakresu polityki morskiej na forum UE

W dniu 12 marca 2013 r. Komisja Europejska opublikowała Komunikat dotyczący **Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich oraz zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną - COM(2013) 133**, której głównym celem jest zapewnienie bardziej skutecznego zarządzania działalnością na morzu, efektywnego korzystania z zasobów morskich oraz wzmocnienie współpracy w dziedzinie zarządzania strefami morskimi i przybrzeżnymi.

Morskie planowanie przestrzenne (MSP) jest jednym z trzech instrumentów przekrojowych Zintegrowanej Polityki Morskiej UE oraz narzędziem ułatwiającym wdrażanie podejścia ekosystemowego wspierającego racjonalne korzystanie z zasobów morskich, które pozwala pogodzić prowadzenie różnorodnej działalności na morzu oraz zmniejszyć jej negatywny wpływ na środowisko morskie. Morskie planowanie przestrzenne rozumiane jest jako proces analizy działalności człowieka w obszarach morskich prowadzący do osiągnięcia celów gospodarczych, społecznych i ochrony środowiska.

Rzeczpospolita Polska w stanowisku Rządu przyjętym przez Komitet do Spraw Europejskich w dniu 5 kwietnia 2013 r. negatywnie oceniła treść projektu dyrektywy, popierając jednocześnie konieczność opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich UE.

W celu zminimalizowania negatywnych skutków, które mogłyby wynikać dla Polski na skutek przyjęcia dyrektywy, Rząd RP w trakcie negocjacji konsekwentnie dążył do uwzględnienia w projekcie dyrektywy postulatów zawartych w przyjętym stanowisku, m.in. wydłużenia terminu implementacji dyrektywy, wydłużenia terminów opracowania morskich planów zagospodarowania przestrzennego do 2021 roku, zmiany definicji strefy przybrzeżnej oraz doprecyzowania przepisów dotyczących przeglądów morskich planów zagospodarowania przestrzennego.

Na początku grudnia 2013 r. Prezydencja litewska przedstawiła państwom członkowskim UE do akceptacji kompromisowy tekst projektu dyrektywy wynegocjowany w trakcie prac na forum Rady UE. Rzeczpospolita Polska osiągnęła swoje cele negocjacyjne, w związku z czym zaakceptowała kompromisowy tekst projektu dyrektywy wypracowany przez Prezydencję litewską i nie sprzeciwiła się przyjęciu podejścia ogólnego na Radzie GAC w dniu 17 grudnia 2013 r. W opinii Rządu RP przyjęty tekst umożliwiał Radzie UE wynegocjowanie korzystnych rozwiązań w toku dalszych rozmów z Parlamentem Europejskim.

W dniu 12 grudnia 2013 r. w Parlamencie Europejskim odbyło się głosowanie w sprawie poprawek do projektu dyrektywy, podczas którego zdecydowano o odesłaniu projektu do właściwej komisji do ponownego rozpatrzenia i przełożeniu terminu głosowania plenarnego w tej sprawie.

W odniesieniu do poprawek zgłoszonych przez Parlament Europejski Rzeczpospolita Polska nie poparła wprowadzenia obowiązku dla państw członkowskich UE ustanowienia strategii i mechanizmów zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną (ICM) oraz wszystkich innych zmian, które powodowałyby zwiększenie obciążeń administracyjnych dla państw członkowskich.

W 2013 r. nie zakończono procesu negocjacji ostatecznego brzmienia dyrektywy, jednakże do jej tekstu udało się wprowadzić większość postulowanych przez Polskę zmian.

W dniu 23 maja 2013 r. Komisja Europejska ogłosiła komunikat w sprawie projektu **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów - COM(2013) 296**. Głównym celem nowej legislacji ma być przyczynienie się do bardziej efektywnego, zintegrowanego i zrównoważonego funkcjonowania portów w sieci TEN-T oraz stworzenie ram poprawiających wydajność wszystkich

portów. Komisja proponuje bardziej przejrzyste i otwarte procedury wyłaniania dostawców usług portowych. Komisja zapowiedziała też, że w celu zwiększenia efektywności działalności portów przedstawi propozycje ograniczenia biurokracji i administracji oraz zmniejszenia formalności w portach.

Inicjatywa jest częścią najważniejszych działań dotyczących transportu morskiego zawartych w Akcie o jednolitym rynku II, który Komisja ogłosiła w październiku 2012 r. Wpisuje się też w politykę ogłoszoną przez Komisję w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r., gdzie Komisja zapowiedziała przeprowadzenie przeglądu ograniczeń dotyczących przepisów w zakresie świadczenia usług portowych oraz zwiększenie przejrzystości finansowania portów, przede wszystkim w celu wyeliminowania wszelkich zakłóceń konkurencji.

Obecnie blisko 80% towarów w Europie importowanych i eksportowanych jest drogą morską, a europejskie porty są ważnymi węzłami w międzynarodowej sieci transportowej. Większość ładunków przechodzi przez trzy największe europejskie porty: Rotterdam, Hamburg i Antwerpię, co powoduje ich nadmierne obciążenie. Nowe propozycje Komisji mają na celu zwiększenie wydajności portów, zlikwidowanie zatorów w transporcie multimodalnym oraz obniżenie kosztów działalności armatorów, operatorów transportowych i konsumentów.

Komisja po raz pierwszy przygotowała przepisy sektorowe dla tego obszaru w związku ze szczególnym znaczeniem portów w europejskiej gospodarce, zwłaszcza portów w sieci TEN-T, ponieważ ze względu na swój charakter odgrywają one znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportowego. Wcześniej porty zostały objęte ogólnym prawem UE w zakresie swobody przedsiębiorczości i zasady konkurencji.

W opinii Rzeczypospolitej Polskiej nie ma potrzeby regulowania prawem UE spraw, które w obecnym systemie zarządzania polskimi portami morskimi dobrze funkcjonują od wielu lat, sprawdzając się w praktyce (np. podział kompetencji w portach, przygotowywanie strategii biznesowych przez spółki zarządzające czy też działania w dziedzinie ochrony środowiska), a relacje pomiędzy zarządzającymi portami i operatorami terminali są oparte na długoterminowych umowach współpracy.

Rzeczpospolita Polska w stanowisku Rządu wyraziła opinię, że państwa członkowskie UE mają wystarczające kompetencje, aby bez dodatkowych nowych regulacji na szczeblu UE wspomagać organizmy portowe w polepszaniu jakości ich usług, modernizacji urządzeń portowych oraz zwiększaniu ich niezależności finansowej. Proponowane w projekcie rozporządzenia rozwiązania prawne spowodują konieczność wprowadzenia w polskim prawie szeregu zmian.

Rzeczpospolita Polska będzie dążyć do uelastycznienia zapisów projektu tak, aby w przyszłości bezpośrednie stosowanie rozporządzenia nie wpływało negatywnie na funkcjonujący w Polsce system zarządzania portami morskimi.

W dniu 15 lipca 2013 r. w Brukseli podczas posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa przyjęto podejście ogólne w zakresie **Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR)**, co pozwoliło na sfinalizowanie prac nad dokumentem na tym forum i przejście do końcowych negocjacji trójstronnych pomiędzy Radą UE, Komisją Europejską i Parlamentem Europejskim. W październiku 2013 r. rozpoczęły się tzw. trilogi pomiędzy KE, Radą UE oraz Parlamentem, mające na celu uzgodnienie ostatecznego tekstu projektu rozporządzenia o EFMR.

Prace nad EFMR w Parlamencie Europejskim prowadzone były w Komisji ds. Rybołówstwa (PECH). W październiku 2013 r. na głosowaniu plenarnym Parlament Europejski zatwierdził wstępnie Europejski Fundusz Morski i Rybacki, którego budżet będzie wynosił ok. 6,4 mld euro. Środki finansowe w ramach EFMR przeznaczone będą na finansowanie działań w zakresie: rybołówstwa morskiego, rybołówstwa śródlądowego, akwakultury, rozwoju obszarów zależnych od rybactwa, rynku rybnego, kontroli i egzekwowania, gromadzenia danych oraz zintegrowanej polityki morskiej.

Projekt rozporządzenia o EFMR stanowi podstawę do opracowania programu operacyjnego oraz wytycza wszystkie podstawowe kierunki interwencji oraz szczegółowy zakres finansowania z EFMR. Prace nad przygotowaniem programu operacyjnego koordynuje minister właściwy do spraw rybołówstwa, który pełnić będzie rolę instytucji zarządzającej programem. Dla opracowania Programu Operacyjnego „Rybacktwo i Morze” (PO RYBY 2014-2020) minister właściwy ds. rybołówstwa powołał Grupę roboczą wspierającą prace nad przygotowaniem tego programu. W skład Grupy roboczej wchodzi przedstawiciele m.in. organizacji pozarządowych środowisk rybackich oraz ochrony środowiska, przedstawiciele nauki, jak również przedstawiciele instytucji zaangażowanych w tworzenie i realizację programu. Grupa ta pełni rolę opiniodawczo-doradczą ministra w zakresie m.in. opracowania podziału środków finansowych na poszczególne priorytety unijne, cele szczegółowe i środki programu, a także opracowanie zasad udzielania pomocy finansowej w ramach programu.

Przygotowywany w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Program Operacyjny „Rybacktwo i Morze” będzie kładł nacisk na długoterminowe cele strategiczne reformy Wspólnej Polityki Rybołówstwa (WPRyb) i Zintegrowanej Polityki Morskiej, w szczególności na zrównoważone i konkurencyjne rybołówstwo i akwakulturę, spójne ramy polityczne umożliwiające dalszy rozwój Zintegrowanej Polityki Morskiej, a także zrównoważony i sprzyjający włączeniu społecznemu rozwój terytorialny obszarów rybackich. Zgodnie ze Strategią Europa 2020 te ogólne cele na lata 2014-2020 przekładają się na pięć unijnych priorytetów EFMR:

1. Promowanie zrównoważonego i zasobooszczędnego rybołówstwa i akwakultury;
2. Wspieranie innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy rybołówstwa i akwakultury;
3. Wspieranie procesu wdrażania WPRyb;
4. Zwiększenie zatrudnienia i spójności terytorialnej;
5. Zintegrowana Polityka Morska.

Powyższe priorytety unijne przekładają się na zakres interwencji w ramach projektowanego programu operacyjnego. Na tej podstawie też został określony podział priorytetów, z przyporządkowaniem odpowiednich środków.

7. Ważniejsze wydarzenia związane z tematyką morską

W dniu 28 stycznia 2013 r. w siedzibie DNV Poland w Gdyni odbyło się seminarium organizowane przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wspólnie z Det Norske Veritas, poświęcone redukcji emisji związków siarki do atmosfery. W seminarium wzięła udział Podsekretarz Stanu w MTBiGM Pani Anna Wypych-Namiołko, Radca Handlowy Ambasady Królestwa Norwegii w Warszawie Kjell Arne Nielsen oraz liczni przedstawiciele branży morskiej. Celem Seminarium było omówienie zmian w prawie, wynikających ze zmiany Załącznika VI Konwencji MARPOL w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych oraz próba identyfikacji możliwych rozwiązań służących dostosowaniu do nowych wymagań.

W dniach 3-5 września 2013 r. w Gdańsku pod patronatem honorowym m.in. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odbyły się XVII Międzynarodowe Targi Morskie i Konferencja BALTEXPO 2013. W programie targów, oprócz licznych paneli dotyczących szeregu zagadnień związanych z prowadzeniem biznesu w zmieniającym się otoczeniu rynkowym współczesnej gospodarki morskiej, zadebiutowało dwudniowe (3 i 4 września 2013 r.) Polsko-Norweskie Forum Gospodarki Morskiej z udziałem Ministerstwa Handlu i Przemysłu Norwegii oraz norweskich morskich organizacji przemysłowych.

W dniu 3 października 2013 r. w Kopenhadze odbyła się Konferencja Ministrów Środowiska państw - stron Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego tzw. Konwencji Helsińskiej. Minister Środowiska upoważnił do reprezentowania Polski pana Andrzeja Jagusiewicza, Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i przewodniczącego delegacji polskiej w HELCOM (HOD). Podczas konferencji ministrowie przyjmowali Deklarację Ministerialną zawierającą ocenę stopnia

realizacji Bałtyckiego Planu Działań zaakceptowanego podczas Konferencji Ministerialnej, która miała miejsce w Krakowie w 2007 r. Najważniejszą częścią Deklaracji było określenie dalszych kroków, jakie państwa - strony miałyby podjąć w najbliższych latach. Deklaracja zawiera również tabelę z celami redukcyjnymi miogenów, tj. związków azotu i fosforu dla poszczególnych krajów bałtyckich, zrewidowanymi w stosunku do celów tymczasowych przyjętych w 2007 r.

W dniach 16-18 października 2013 r. w Tallinnie odbyła się Międzynarodowa Konferencja TEN-T Days 2013 Connecting Europe zorganizowana przez Komisję Europejską. Spotkanie miało przede wszystkim na celu podsumowanie wyników negocjacji aktów prawnych mających być podstawą do rozwoju wspólnej polityki transportowej - rozporządzenia ustanawiającego wytyczne dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) oraz rozporządzenia ustanawiającego nowy instrument finansowy UE na lata 2014-2020 – Connecting Europe Facility (CEF), którego zadaniem będzie wspieranie najistotniejszych z punktu widzenia Unii Europejskiej inwestycji transportowych. KE przedstawiła pakiet transportowy na następne lata zawierający mapy nowej sieci TEN-T, podzielonej na część bazową i kompleksową. Nowym elementem są również tzw. multimodalne korytarze sieci bazowej, obejmujące strategiczne połączenia pomiędzy krajami członkowskimi i będące priorytetem dla finansowania w latach 2014-2020. Przez Polskę przebiegają dwa takie korytarze – Bałtyk-Adriatyk z północy na południe oraz Morze Północne-Bałtyk z zachodu na wschód i północny wschód. Ponadto, do sieci bazowej TEN-T zaliczono inne najważniejsze osie transportowe, a także kluczowe lotniska i porty morskie. Należy zauważyć, że TEN-T Days są jednym z największych wydarzeń dotyczących europejskiego transportu. W trzydniowej konferencji wzięło udział ponad 1000 uczestników, w tym ministrowie lub wiceministrowie transportu kilkunastu państw europejskich, przedstawiciele Komisji Europejskiej, w tym Komisarz ds. transportu i wiceprzewodniczący KE Siim Kallas oraz przedstawiciele Parlamentu Europejskiego, a także przedstawiciele organizacji pozarządowych, firm logistycznych, think tanków i europejskiego samorządu gospodarczego. Z ramienia Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w wydarzeniu uczestniczyła Podsekretarz Stanu Patrycja Wolińska-Bartkiewicz, która przedstawiła wizję Polski odnoszącą się do nowego okresu programowania UE 2014-2020 w zakresie inwestycji w infrastrukturę transportu. Nowe wieloletnie ramy finansowe UE stanowią szansę na przyspieszenie wzrostu gospodarczego i pełniejsze włączenie Polski we wspólny rynek UE. W ramach konferencji Wiceminister Wolińska-Bartkiewicz wzięła również udział w zamkniętym spotkaniu ministrów i wiceministrów transportu z przedstawicielami KE, w tym Siimem Kallasem oraz przedstawicielami Parlamentu Europejskiego. Podczas rozmów omawiano m.in. planowane kierunki i zasady wykorzystania środków CEF.

W dniach 22-23 października 2013 r. w Seulu gościła polska delegacja rządowa z Prezydentem RP Bronisławem Komorowskim na czele. Celem wizyty oficjalnej delegacji państwowej było zacieśnienie współpracy gospodarczej między RP a Koreą Południową. Rozmowy z partnerami koreańskimi dotyczyły również rozwoju kontaktów dwustronnych oraz wzrostu inwestycji w sektorze morskim. Od 2013 r. realizowane jest bezpośrednie połączenie kontenerowe między portami koreańskimi a terminalem w Gdańsku, co stwarza szansę na zwiększenie wymiany handlowej pomiędzy krajami południowo-wschodniej Azji a Europą z wykorzystaniem polskich portów.

W dniu 25 października 2013 r. odbyła się konferencja kończąca projekt autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona. Projekt został zapoczątkowany współpracą w ramach inicjatywy „SEBTrans Link” zakończonej w 2005 r. W ramach tej współpracy przygotowano program infrastrukturalnych inwestycji transportowych i przedsięwzięć logistycznych dla obsługi dynamicznie rosnącej wymiany handlowej pomiędzy Szwecją, Polską i innymi krajami Europy, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju połączenia promowego Gdynia - Karlskrona. Partnerami Portu Gdynia w projekcie ze strony polskiej byli: Pomorski Urząd Marszałkowski, Gmina Gdynia wraz ze Stowarzyszeniem Miast Autostrady Bursztynowej, Instytut Morski w Gdańsku, PKP Cargo SA, „Spedcont” Spedycja Polska Sp. z o.o. oraz Polska Izba Spedycji i Logistyki. Po stronie szwedzkiej w projekt zaangażowane były między innymi Port i Gmina Karlskrona, Region Blekinge, Stowarzyszenie Baltic Link oraz operator promowy Stena

Line. W ramach projektu Autostrady morskiej po stronie szwedzkiej zostały dofinansowane inwestycje w porcie, modernizacja linii kolejowej oraz rozbudowa terminala towarowego. Port Gdynia, jako oficjalny partner w projekcie nie korzystał z funduszy TEN-T. Natomiast prowadzona inwestycja pn. „Dostęp drogowy i kolejowy do wschodniej części portu” w ramach projektu była finansowana w ramach funduszy unijnych POLiŚ 2007-2013 ze względu na większe dofinansowanie (TEN-T- 20%, POLiŚ-80%). W konferencji uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, przedstawiciele Komisji Europejskiej, przedstawiciele rządu Szwecji, a także przedstawiciele firm transportowych i logistycznych oraz władz samorządowych i stowarzyszeń.

W dniu 9 grudnia 2013 r. odbyła się konferencja „Port intermodalny w Gdyni”, która została zorganizowana przez Urząd Miasta w Gdyni w ramach projektu korytarza botnickiego promującego inicjatywę zielonych korytarzy. W spotkaniu wzięli udział: Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Pani Dorota Pyć, Prezydent Miasta Gdyni Pan Wojciech Szczurek, przedstawiciele władz samorządowych, Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., terminali, operatorów logistycznych oraz zaproszeni goście reprezentujący organizacje i koła naukowe. Podczas spotkania zostało podpisane „Porozumienie Samorządowe dla Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk” oraz porozumienie między samorządami „Samorzady dla rewitalizacji Magistrali Węglowej Śląsk - Porty”. W ramach porozumienia dla korytarza Bałtyk - Adriatyk współpraca Stowarzyszeń będzie się opierała m.in. na „współpracy z administracją państwową oraz regionalną dla zapewnienia efektywnych struktur współdziałania - dla efektywnej realizacji infrastruktury i systemów transportowych Korytarza”.

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

W 2013 r. w ramach realizacji zadań wynikających z ustawy o Służbie Celnej, polska Służba Celna podejmowała szereg działań, zarówno w ramach projektów krajowych jak i międzynarodowych, zmierzających do wdrożenia ułatwień dotyczących odpraw ładunków w polskich portach oraz systematycznej poprawy obsługi celnej i wzrostu standardów w zakresie międzynarodowego obrotu towarowego. Działania te związane były z realizacją polityki morskiej RP, a w szczególności odnosiły się do priorytetowych kierunków polityki morskiej zawartych w dokumencie pt.: „Założenia polityki morskiej RP do roku 2020”:

- redukcji barier dla rozwoju przedsiębiorczości morskiej,
- kształtowania warunków dla utworzenia w RP bałtyckiego centrum logistyczno- transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej,
- ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi.

Mając na uwadze realizację Strategii Służby Celnej na lata 2010-2015 oraz realizację założeń wynikających z Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier” - COM(2009)11 z dnia 21 stycznia 2009 r. podjęto szereg działań zmierzających do usuwania barier dla przedsiębiorczości oraz usprawniania kontroli ładunków na granicy morskiej, m.in. z zastosowaniem narzędzi takich jak Pre-Arrival oraz One Stop Shop.

• Pre-Arrival

W oparciu o założenia i cele Strategii działania Służby Celnej na lata 2010-2015 oraz zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1404), gdzie podkreśla się fakt, że kontrole w Służbie Celnej prowadzone są na podstawie analizy ryzyka mającej na celu rozpoznanie i oszacowanie wielkości tego ryzyka oraz ustalenie środków niezbędnych do jego ograniczenia, w morskich oddziałach celnych wdrożono model kontroli oparty na analizie ryzyka, zarządzaniu wiedzą o zagrożeniach, ryzykach towarzyszących towarom w porcie wykorzystywaniu informacji wyprzedzającej o towarach na zasadzie analizy pre-arrival. Służba Celna zwiększa swoją

skuteczność w realizacji zadań poprzez praktyczne i realne szacowanie ryzyka, koncentrując się na tych obszarach, które stwarzają lub mogą stwarzać wysokie ryzyko, starając się jednocześnie nie utrudniać prowadzenia legalnej działalności gospodarczej przez przedsiębiorców.

- **One-stop Shop**

W celu usuwania przeszkód biurokratycznych dotyczących kontroli towarów, w sytuacji gdy kontrole te są niezbędne, wypracowano model kontroli oparty na idei One Stop Shop, czyli przeprowadzaniu kontroli wspólnie w jednym czasie i w jednym miejscu przez wszystkie właściwe inspekcje i służby kontrolne wobec wyznaczonego towaru. Sprawia to, że oszczędza się zarówno czas przedsiębiorcy niezbędny do załatwiania formalności dotyczących kontroli u poszczególnych służb, jak też zmniejsza koszty w związku z brakiem konieczności ponownego przedstawiania tego samego towaru do kontroli różnych służb granicznych.

- **AEO**

Przedsiębiorcy posiadający status AEO (Authorised Economic Operator) oraz pozwolenie na stosowanie procedur uproszczonych stają się wiarygodnym partnerem dla administracji celnej. Status AEO uprawnia do korzystania z ułatwień odnoszących się do kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony i/lub z uproszczeń przewidzianych w ramach przepisów celnych. W zakresie kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony przedsiębiorca może korzystać z następujących ułatwień:

- mniejszej niż inni przedsiębiorcy liczbie kontroli fizycznej i kontroli dokumentów,
- w przypadku wytypowania do kontroli przeprowadzana jest ona w sposób priorytetowy,
- uprawnienie do wcześniejszego powiadomienia o wytypowaniu przesyłki do kontroli,
- uprawnienie do składania przywozowej deklaracji skróconej z ograniczonym zakresem danych bezpieczeństwa,
- możliwości wnioskowania o przeprowadzenie kontroli w innym miejscu niż urząd celny.

Należy zaznaczyć, iż status AEO przyznany w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej jest uznawany w całej Wspólnocie. Ponadto możliwe jest uznawanie świadectwa AEO EU w krajach trzecich, z którymi Unia Europejska podpisała porozumienia o wzajemnym uznawaniu programów. Takie porozumienia podpisane zostały m.in. ze Szwajcarią, Japonią, Norwegią oraz USA. Trwają zaawansowane prace nad uzgodnieniem programów pomiędzy UE a Chinami.

Wzajemne uznawanie programów AEO między UE i państwami trzecimi ma zapewnić korzyści upoważnionym przedsiębiorcom, którzy zainwestowali w zabezpieczenie swoich międzynarodowych łańcuchów dostaw (AEO - bezpieczeństwo i ochrona oraz AEO - uproszczenia celne/bezpieczeństwo i ochrona). Uzyskany status stanowi atut przy ocenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa czyli mniejszej liczby kontroli, również w krajach trzecich.

Dalsze ułatwienia wynikające z posiadania świadectwa AEO lub korzystania z procedur uproszczonych to:

- zminimalizowana kontrola fizyczna towarów,
- współpraca i wspieranie przedsiębiorców przez organy Służby Celnej,
- możliwość uczestniczenia w indywidualnych spotkaniach, seminariach i konferencjach,
- priorytetowa obsługa i szybsza realizacja formalności celnych,
- ograniczenie wymagań (np. mniejsza liczba danych, załączników),
- odprawa towaru w miejscu dogodnym dla przedsiębiorcy.

Obecnie w Komisji Europejskiej przygotowywane są przepisy wykonawcze do Unijnego Kodeksu Celnego, które wprowadzą dodatkowe ułatwienia dla posiadaczy świadectw AEO. Należy zaznaczyć, iż Rzeczpospolita Polska zajmuje 5 miejsce w UE pod względem liczby firm posiadających status AEO - do końca 2013 r. wydane zostało około 700 świadectw AEO.

- **Quasi Single – Window**

W porcie w Szczecinie na bazie systemu portowego AUTOSTORE, będącego jednocześnie ewidencją magazynu czasowego składowania, wdrożono program quasi Single Window przewidujący, że odpowiednie służby kontrolne, takie jak Służba Celna, Graniczny Lekarz Weterynarii, Inspekcja Sanitarna i Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa, odpowiadająca za kontrole fitosanitarne mogą zamieszczać informacje o przeprowadzonych przez siebie kontrolach. Funkcjonalność tego systemu pozwala na uzyskanie informacji o kontroli towaru w danym kontenerze, o zakończeniu procedury kontroli z wynikiem pozytywnym i sprawdzeniu odpowiednich dokumentów. Jedną z zalet powyższego systemu jest skrócenie czasu pobytu kontenera w porcie do 1-2 dni, a w niektórych przypadkach kontener może opuścić port tego samego dnia, co jest istotne ze względu na demurrage, czyli koszty przetrzymywania kontenera u odbiorcy.

- **Zarządzanie kolejnością zgłoszeń celnych**

W zachodniopomorskich portach wdrożono „inteligentne” zarządzanie kolejnością zgłoszeń celnych, w celu jak najlepszej obsługi interesantów, w sytuacji gdy różne towary są podejmowane przez zgłaszających, spedytorów i przedsiębiorców w różnym czasie. Badając i rozpoznając ryzyko co do zgłaszanych towarów, zarządza się kontrolą i obsługą interesantów, tak aby w sytuacji spiętrzeń odpraw żaden towar nie oczekiwał na odprawę i wyprowadzenie z portu. Czynności te oparte są na zasadzie first out - first cleared.

Działania podejmowane przez Służbę Celną w ramach polityki proklienckiej, spotkały się z pozytywnym odbiorem po stronie przedsiębiorców branży morskiej. Wyrazem tego było między innymi przyznanie w 2013 r. Izbie Celnej w Szczecinie nagrody „Specjalny Laur Bałtyku”, jako dowód uznania za usuwanie barier biurokratycznych w działalności morskiej.

- **Usługa tzw. „odprawy przed przybyciem”**

Uwzględniając specyfikę obrotu towarowego w portach morskich, z początkiem 2014 r. Służba Celna udostępni nową usługę tzw. „odprawy przed przybyciem”. Umożliwi ona organom celnym wcześniejsze przygotowanie się do odprawy celnej towaru, które będzie mogło nastąpić w oparciu o dane dostarczone przez przedsiębiorcę w zgłoszeniu przed przedstawieniem towaru. Dostarczone w ten sposób dane zostaną poddane wstępnej weryfikacji i analizie jeszcze przed przyjęciem zgłoszenia celnego, co w konsekwencji wpłynie na przyspieszenie obsługi obrotu towarowego w portach morskich, pozwalając na zwiększenie jego płynności, redukcję kosztów, a tym samym wzrost konkurencyjności polskich portów. Do działań takich należą także rozwiązania przyjmowane w polskich portach morskich, które docelowo zapewnić mają przeprowadzanie wszystkich czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej.

Osiągnięcie założonego celu wymaga usprawnienia obsługi i uproszczenia formalności związanych z obrotem towarowym w portach morskich, w szczególności:

- stworzenia modelu platformy komunikacyjnej między uczestnikami łańcucha dostaw a organami administracji publicznej,
- skrócenia czasu przeprowadzenia wszystkich czynności urzędowych/kontrolnych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin,
- sprawniejszej identyfikacji przez Służbę Celną towaru przywożonego z krajów trzecich przez porty morskie.

Zakłada się, że proponowane rozwiązania zwiększą konkurencyjność polskich portów oraz wolumen ostatecznych odpraw celnych dokonywanych w polskich portach.

1. Wdrożenie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim

W 2013 r. zainicjowano działania zmierzające do usprawnienia zasad obsługi statków w portach przez Służbę Celną mające na celu:

- ujednolicenie zasad sprawowania dozoru i wykonywania kontroli przez Służbę Celną w odniesieniu do statków z wykorzystaniem systemu Polish Harbours Information and Control System PHICS,
- ujednolicenie zasad stosowania poszczególnych procedur celnych w odniesieniu do statków handlowych i jachtów, a także dostaw zaopatrzenia, części zamiennych na te jednostki,
- zapewnienie możliwie najpełniejszej i najłatwiej dostępnej informacji dla armatorów, agencji morskich, właścicieli jachtów i innych zainteresowanych osób.

W 2013 r. podpisane zostały porozumienia w sprawie udostępnienia manifestów statkowych w formie elektronicznej pomiędzy Dyrektorem Izby Celnej w Gdyni a przedstawicielami czterech linii żeglugowych: HYUNDAI MERCHANT MARINE, HAPAG LLOYD, MAERSK, MSC POLAND. Linie te zobowiązały się do przekazywania z co najmniej 24 godzinnym wyprzedzeniem przed przybyciem statków do portu w Gdańsku i Gdyni manifestów, na bazie których przeprowadzana jest przez funkcjonariuszy celnych analiza ryzyka.

Przedstawiciele Służby Celnej uczestniczyli w spotkaniach dotyczących tzw. „projektu owocowego”, który ma powstać w aktualnie budowanym Pomorskim Centrum Logistycznym w Gdańsku w dedykowanym Centrum Dystrybucji w eksporcie, imporcie i tranzycie przez polskie porty towarów wrażliwych, takich jak owoce, warzywa, mięso, ryby sery, jaja, przetwory itp. Intencją projektu jest wdrożenie nowoczesnego i systemowego rozwiązania logistycznego zmierzającego do przejęcia istotnej części dostaw bądź wysyłek towarów wymagających kontrolowanej temperatury z dotychczas wykorzystywanego przez podmioty transportu drogowego na terenie UE. Zgodnie z przyjętym założeniem towary transportowane drogą morską przez porty w Hamburgu, Antwerpii czy Rotterdamie miałyby zostać przejęte przez polskie porty morskie, w szczególności port w Gdańsku. Zaproponowane w ww. projekcie założenia wpisują się w „Strategię działania Służby Celnej na lata 2014-2020”, która zmierza do dalszego ułatwiania legalnej działalności gospodarczej i usuwania barier biurokratycznych oraz doskonalenia współpracy z przedsiębiorcami.

Służba Celną we współpracy z przedstawicielami Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w Gdańsku (DCT) prowadziła prace zmierzające do wprowadzenia rozwiązań organizacyjnych pozwalających na efektywną wymianę informacji pomiędzy Służbą Celną a inspekcjami kontrolnymi. Prace prowadzono w oparciu o system portowy NAVIS.

W 2013 r. dokonano aktualizacji porozumień podpisanych pomiędzy Służbą Celną a innymi granicznymi służbami kontrolnymi pod kątem usprawniania obsługi i upraszczania formalności związanych z obrotem towarowym w portach morskich. W dniu 17 grudnia 2013 r. zawarte zostało porozumienie pomiędzy Dyrektorem Izby Celnej a Pomorskim Wojewódzkim Inspektorem Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Gdańsku i Komendantem Morskiego Oddziału Straży Granicznej w sprawie zasad współdziałania w zakresie kontroli wprowadzanych na polski obszar celny, wyprowadzanych z polskiego obszaru celnego i przemieszczanych w ramach procedury tranzytu przez polski obszar celny roślin, produktów roślinnych i podmiotów na terenie województwa pomorskiego. Analogicznie uaktualniane są również uzgodnienia zawarte przez Naczelników Urzędów Celnych z lekarzami weterynarii z Gdyni i Gdańska.

Na podstawie doświadczeń i współpracy z Zarządem Morskich Portów Szczecin Świnoujście S.A. w zakresie rozwiązywania problemów związanych z przedsiębiorczością w branży morskiej i portowej, Izba Celną w Szczecinie zgłosiła akces do „Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego”. Klaster ten stanowi platformę współpracy różnych podmiotów, w tym podmiotów gospodarczych, naukowo-

badawczych i administracyjnych, mającą na celu wzmocnienie konkurencyjności szeroko rozumianej branży morskiej, podniesienie innowacyjności oraz likwidację barier administracyjnych i rozwojowych.

2. Uczestnictwo Polskiej Służby Celnej w pracach międzynarodowych grup roboczych oraz w projektach międzynarodowych

• Udział w projekcie Blue Belt

W 2013 r. na spotkaniach organizowanych przez Komisję Europejską prowadzona była dyskusja w ramach „Aktu o jednolitym rynku II” nt. możliwych inicjatyw ustawodawczych „Blue Belt” służących zmniejszeniu obciążeń administracyjnych dla podmiotów zaangażowanych w wewnątrznijny transport morski. Owocami dyskusji były:

- komunikat prasowy Komisji z dnia 8 lipca 2013 r. pt.: „Blue Belt Komisja łagodzi formalności celne dla statków” ogłaszający planowane złagodzenie formalności celnych dotyczących przewozów wewnątrznijnych w ramach regularnej linii żeglugowej;
- przyjęcie Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 1099/2013 z dnia 5 listopada 2013 r. zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. UE L 294/40).

W rezultacie skrócono okres konsultacji międzynarodowej wniosku o ustanowienie regularnej linii żeglugowej z 45 dni do 15 dni kalendarzowych, a wniosek o ustanowienie regularnej linii żeglugowej może wskazywać potencjalne państwa członkowskie, w stosunku do których wnioskodawca deklaruje działanie linii żeglugowej w przyszłości. Zmiany te będą stosowane od dnia 1 marca 2014 r.

• Udział w projekcie pilotażowym SSTL.

W 2013 r. Służba Celna zintensyfikowała zaangażowanie w prace prowadzone w ramach projektu SSTL (Smart and Secure Trade Lanes), mającego na celu wypracowanie standardów kontroli celnej ułatwiających wymianę handlową w morskim obrocie towarowym pomiędzy Unią Europejską i Chinami. Działania w ramach projektu dotyczą w szczególności zapewnienia bezpiecznego łańcucha dostaw od miejsca załadunku do docelowego miejsca rozładunku, jak również skutecznego funkcjonowania uzgodnionych profili ryzyka.

Projekt dotyczy wymiany wyprzedzających informacji o ryzyku pomiędzy portami typu „hub” a portami typu „feeder”, czyli portami dowozowymi. W projekcie, zainicjowanym i trwającym nieprzerwanie od 2011 r. uczestniczą przedstawiciele administracji celnych z następujących portów morskich UE: Rotterdamu, Hamburga, Antwerpii, Le Havre, Felixstowe, Dublina, Gdyni oraz Szczecina.

Udział portu w Gdańsku, jako aktywnego uczestnika, wpłynął na wzrost jego konkurencyjności względem innych portów europejskich, jak również na rozwój Głębokowodnego Terminala Kontenerowego (DCT) oraz obsługującego go Oddziału Celnego „Terminal Kontenerowy”. W 2013 r. w ramach tego projektu odbyły się dwa główne spotkania, podczas których zakończono i oceniono fazę II projektu, jak również wypracowano zasady funkcjonowania fazy III, podczas której jako obserwatorzy do projektu przystąpiły porty z Hong Kongu oraz Hiszpanii. Istotnym tematem poruszonym na forum grupy była kwestia związana z przemieszczaniem odpadów stałych.

• Udział w projekcie e-Manifest

W 2013 r. na spotkaniach organizowanych przez Komisję Europejską prowadzona była dyskusja na temat możliwych inicjatyw ustawodawczych dotyczących wprowadzenia w sprawach celnych i morskich stosowania e-Manifestu. Dyskusja jest w toku.

• Uczestnictwo w pracach RALFH

Polska Służba Celna od 2001 r. uczestniczy w pracach Grupy Kontaktowej RALFH, funkcjonującej w ramach programu Komisji Europejskiej Customs 2013 i zrzeszającej przedstawicieli organów

celnych państw UE obsługujących ruch towarowy w niektórych portach morskich UE: Rotterdam, Antwerpia, Le Havre, Felixstowe, Hamburg, Szczecin, Leixoes i Bilbao. Prace grupy prowadzone są w kierunku wypracowania zintegrowanego podejścia do kontroli ładunków w portach w celu uniformizacji i skoordynowania działań wszystkich służb kontrolnych.

W 2013 r. zainicjowano przedsięwzięcie polegające na dialogu z operatorami kontenerowymi w kierunku dostarczania służbom celnym w portach morskich coraz lepszej jakości wyprzedzających danych o przesyłkach w standardzie komunikatów CUSCAR. Przedsięwzięcie trafiło na poziom Komisji Europejskiej DG TAXUD (Zarządzanie Ryzykiem i Bezpieczeństwo), gdzie trwają intensywne prace zmierzające do opracowania spójnej unijnej „Strategii w zakresie Zarządzania Ryzykiem i Bezpieczeństwa Łańcucha Dostaw” oraz szczegółowego planu działań (Action Plan).

Na forum grupy szeroko dyskutowane są kwestie zintegrowanego podejścia do kontroli ładunków w portach w celu uniformizacji i skoordynowania działań wszystkich służb kontrolnych (celnej, straży granicznej, weterynaryjnej i fitosanitarnej itp.). Wprowadzono projekty umożliwiające podnoszenie kwalifikacji funkcjonariuszy celnych w polskich portach morskich w zakresie bardziej efektywnej i szybciej realizowanej kontroli celnej.:

- tzw. projekt „RALFH Rummage”, służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych zaangażowanych w portach morskich RALFH w rewizje i przeszukania jednostek pływających,
- tzw. projekt „RALFH Scan Group Meeting” służący wymianie doświadczeń oraz doskonaleniu umiejętności funkcjonariuszy celnych, odpowiedzialnych za obsługę skanerów działających w unijnych portach morskich oraz osób odpowiedzialnych za koordynację ich pracy.

- **Udział w projekcie CONTRAFFIC**

Udział w projektach realizowanych we współpracy ze Wspólnym Centrum Badawczym Komisji Europejskiej (JRC – Joint Research Centre) oraz Europejskim Biurem ds. Zwalczania Oszustw (OLAF) w obszarze transportu morskiego (w oparciu o aplikację CONTRAFFIC i dostępne w niej komunikaty CSM, czyli Container Status Message), tj.:

- CONTRAFFIC-ENS – projekt realizowany przy współudziale JRC oraz wybranych państw członkowskich UE posiadających granicę morską (DE, ES, FI, FR, MT, NL, PT, PL, UK), mający na celu zbadanie możliwości wykorzystania komunikatów CSM (dotyczących trasy i statusu kontenerów), dostępnych w aplikacji CONTRAFFIC, dla potrzeb poprawy jakości danych oraz wyprzedzającej analizy ryzyka w transporcie morskim. Jednym z głównych celów projektu pilotażowego „CONTRAFFIC-ENS” jest sprawdzenie, jakie są możliwości w zakresie zaimplementowania (na stałe, w sposób systemowy) danych CSM dla potrzeb wsparcia procesu wyprzedzającej analizy ryzyka w transporcie morskim (tzw. analiza pre-arrival). W 2013 r. odbyły się dwa spotkania podczas których zdefiniowano cele, zakres i sposób realizacji projektu.
- CONTRAFFIC-SAD („Analiza zgłoszeń celnych w oparciu o dane CONTRAFFIC”) – projekt realizowany przez Komisję Europejską wraz ze służbami celnymi wybranych państw członkowskich UE (11 krajów). Izba Celna w Szczecinie uczestniczy w projekcie od 2009 r. W ramach CONTRAFFIC administracje celne przekazują do JRC/CONTRAFFIC wybrane informacje zawarte w zgłoszeniach celnych, które następnie zostają poddane automatycznej analizie ryzyka pod względem występowania ewentualnych nieprawidłowości w odniesieniu do powiązań w relacji dane kontenerów - daty - kraje pochodzenia - towary itp. Rezultatem działań jest wyodrębnienie przypadków wskazujących na możliwość fałszowania rzeczywistego pochodzenia towarów, celem ominięcia zapłaty ceł antydumpingowych, co z kolei umożliwi służbom celnym wszczęcie odpowiednich postępowań mających na celu odzyskanie zaległych opłat celnych i podatkowych.

- **Udział w innych projektach**

Podobnie jak w latach ubiegłych, funkcjonariusze celni Izby Celnej w Gdyni brali udział w kontrolach w zakresie transgranicznego przemieszczania odpadów w obrocie morskim na terenie portu w Gdyni i Gdańsku - Oddziału Celnego „Baza Kontenerowa”, Oddziału Celnego „Nabrzeże Bułgarskie” w Gdyni oraz na terenie Oddziału Celnego „Terminal Kontenerowy” w Gdańsku w ramach projektów IMPEL TFS „Europejskie Akcje Inspekcyjne III”, DEMETER III pod patronatem Światowej Organizacji Cel WCO.

IV. Nauka i badania morskie

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

Prace związane z działalnością badawczo-rozwojową uczelni oraz akademii morskich 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 2013 r. przez uczelnie oraz jednostki naukowe według obowiązującej ustawowo klasyfikacji przedstawia załącznik nr 3 do raportu.

1.1. Akademia Morska w Gdyni

Akademia Morska w Gdyni kształci wysokokwalifikowanych specjalistów zgodnie ze strategią rozwoju szkolnictwa wyższego w Polsce, jak i z założeniami polityki morskiej państwa. Liczne kierunki i specjalności, programy nauczania spełniające krajowe i międzynarodowe standardy pozwalają absolwentom skutecznie konkurować na rynku pracy. Akademia Morska kształci studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Elektrycznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa. Wydział Nawigacyjny, Mechaniczny oraz Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa posiadają uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora w jednej dziedzinie. Wydział Elektryczny ma prawo do nadawania stopnia doktora nauk technicznych w dwóch dziedzinach - w zakresie elektrotechniki oraz w zakresie elektroniki. Uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora habilitowanego posiada Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa oraz Wydział Elektryczny.

Prowadzone badania naukowe, liczne publikacje oraz uczestnictwo w konferencjach naukowych zarówno w kraju, jak i zagranicą, przyczyniają się do rozwoju kadry naukowo-dydaktycznej Akademii. W 2013 r. pracownikowi Wydziału Nawigacyjnego nadano tytuł naukowy profesora, sześć osób uzyskało stopień naukowy doktora habilitowanego, a sześciu asystentów otrzymało stopień naukowy doktora.

W 2013 r. prowadzone były w Akademii Morskiej w Gdyni kierunki i specjalności studiów stacjonarnych i niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia znaczących z punktu widzenia polskiej polityki morskiej, których absolwenci są specjalistami przygotowanymi do pracy na statkach morskich oraz na potrzeby gospodarki morskiej, w tym m.in.:

- na Wydziale Elektrycznym, kierunek Elektrotechnika, specjalność Elektroautomatyka okrętowa,
- na Wydziale Mechanicznym, kierunek Mechanika i budowa maszyn, specjalność Eksploatacja siłowni okrętowych i obiektów oceanotechnicznych,
- na Wydziale Nawigacyjnym, kierunek Nawigacja, specjalności Transport morski, Inżynieria ruchu morskiego, Zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie morskim, Żegluga arktyczna.

Obok kształcenia studentów drugim równie ważnym obszarem działalności Akademii Morskiej w Gdyni, jest działalność badawcza i badawczo-rozwojowa pracowników naukowych uczelni. Prace badawcze prowadzone na wszystkich czterech wydziałach finansowane są w ramach programów krajowych przez Narodowe Centrum Nauki w Krakowie oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie. Akademia Morska w Gdyni realizuje również projekty w ramach programów finansowanych przez Unię Europejską. Z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego finansowane są zadania badawcze realizowane w ramach działalności statutowej, w tym badania młodych naukowców. Pracownicy naukowci dobierając tematykę projektów badawczych kierują się priorytetowymi obszarami i kierunkami badań.

Tematyka prac naukowo-badawczych prowadzonych w Akademii Morskiej w Gdyni na poszczególnych wydziałach obejmuje m.in. następujące obszary:

Wydział Nawigacyjny

- rozwój koncepcji e-Nawigacji w kontekście integracji systemów nawigacyjnych, projektowanie i testowanie oprogramowania nawigacyjnego z wykorzystaniem nawigacji naziemnej oraz astronawigacji i radionawigacji,
- modelowanie bezpieczeństwa żeglugi, niezawodności poszukiwania i ratowania życia na morzu; zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków; tworzenie modelowych instrukcji przewozowych różnych ładunków na statkach morskich,
- funkcjonowanie morskich systemów transportowych i logistycznych; budowa, eksploatacja, zarządzanie i rozwój systemów portowych.

Wydział Mechaniczny

- diagnostyka maszyn w tym silników Diesla i turbin morskich w oparciu o współczesne metody nieinwazyjne oceny stanu technicznego silników morskich, takich jak pomiary oraz analiza wykresów wskaźnikowych, pomiar i analiza wibracji, pomiar emisji akustycznej, pomiar i analiza emisji spalin, endoskopia wideo,
- badania zmian parametrów fizycznych wody morskiej zanieczyszczonej substancjami ropopochodnymi, poszukiwanie nowych metod wykrywania i identyfikowania zanieczyszczeń olejowych na morzu,
- badanie właściwości nowoczesnych materiałów stosowanych w okrętownictwie oraz właściwości eksploatacyjnych powłok metalowo-ceramicznych.

Wydział Elektryczny

- ocena jakości energii systemu elektroenergetycznego na pokładzie statków na podstawie pomiaru i analizy wskaźników charakteryzujących jakość energii elektrycznej statku w świetle zasad i wymagań towarzystw klasyfikacyjnych,
- automatyzacja procesów sterowania ruchem statków, automatyzacji siłowni i elektrowni okrętowej oraz okrętowych i lądowych elektrycznych zespołów napędowych zbudowanych w oparciu o przekształtniki energoelektroniczne,
- modelowanie elementów oraz układów elektronicznych, optoelektronicznych i mikrofalowych wraz z wysokoczęstotliwościowymi aplikacjami teorii pola elektromagnetycznego.

Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa

- techniki analizy, oceny i optymalizacji niezawodności oprogramowania; zastosowania technologii informacyjnych w zakresie wspierania procesów decyzyjnych; techniki komputerowe w analizie bezpieczeństwa systemów transportu morskiego,
- zastosowanie nowych metod instrumentalnych do oceny jakości produktów spożywczych i metody eko-równowagi w ocenie oddziaływania na środowisko; skażenia chemiczne żywności i mikrobiologiczne aspekty jakości i bezpieczeństwa żywności,
- handel międzynarodowy, w tym handel drogą morską oraz lądowo-morskie łańcuchy transportowe.

W roku 2013 w Akademii Morskiej w Gdyni realizowano 14 projektów naukowo-badawczych oraz 5 projektów finansowanych z funduszy Unii Europejskiej. 10 projektów finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki to projekty z zakresu badań podstawowych w ramach konkursów OPUS, SONATA, SONATA BIS i PRELUDIUM. 4 projekty finansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju to:

- 1 projekt rozwojowy na Rzecz Obronności i Bezpieczeństwa pt.: „Mobilny system dowodzenia, obserwacji, rozpoznawania i łączności”,

- 1 projekt w ramach Programu Badań Stosowanych pt.: „Szeregowy energetyczny filtr aktywny do integracji z prostownikami diodowymi”,
- 1 projekt w ramach Programu INNOTECH będącego programem wsparcia nauki i przedsiębiorstw w zakresie realizacji innowacyjnych przedsięwzięć z różnych dziedzin nauki i branż przemysłu (ścieżka programowa In-Tech) pt.: „Inteligentny sprzęt energoelektroniczny AC-AC z separacją galwaniczną na wysokiej częstotliwości”,
- 1 projekt w ramach Programu Patent Plus pt.: „Uzyskanie patentów krajowych i międzynarodowych na metody i układy do pomiaru parametrów cieplnych elementów elektronicznych”.

W 2013 r. Akademia Morska w Gdyni uczestniczyła w następujących projektach finansowanych z funduszy europejskich:

- Rejs do kariery - Europejski Fundusz Społeczny w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Priorytet VI Rynek pracy otwarty dla wszystkich;
- STER dla B+R - Europejski Fundusz Społeczny w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Priorytet IV Szkolnictwo wyższe i nauka, Działanie 4.2 Rozwój kwalifikacji kadr systemu B+R i wzrost świadomości roli nauki w rozwoju gospodarczym;
- The Strategic Project on Trans-national Commercial Activities in Research & Innovation, Clusters and in SME-Networks (akronim StarDust) - Baltic Sea Region Programme 2007-2013, Priority: 1. Fostering innovations;
- Przebudowa starej kotłowni na Bibliotekę Główną Akademii Morskiej w Gdyni - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego, Oś Priorytetowa 2. Społeczeństwo wiedzy, Działanie 2.1 Infrastruktura edukacyjna i naukowo-dydaktyczna;
- Towards Intelligent Micro-Bearings – Tribological Aspects (IMBeing) - 7PR - People - Marie Curie (IRSES).

W 2013 r. uczelnia realizowała międzynarodowy projekt IAMU Research Project FY 2012/2013 „IAMU model Course for Electro-Technical Officers” (ETO) we Współpracy z Akademią Morską w Odessie oraz Shanghai Maritime University. Projekt ma na celu stworzenie modelowego kursu do nauczania i szkolenia oficerów elektryków okrętowych zgodnego ze standardami IMO i aktualnym stanem wiedzy. Na podstawie umowy międzyrządowej pomiędzy Polską a Chińską Republiką Ludową naukowcy z Wydziału Elektrycznego prowadzą współpracę naukową i naukowo-technologiczną z Shanghai Maritime University w ramach projektu: „Study on New Technology Development of Power Quality Assessment on Shipboard”. W ramach współpracy dwustronnej pomiędzy Polską Akademią Nauk i The Estonian Academy of Science Akademia Morska w Gdyni oraz Tallin University of Technology realizują projekty pt.: “Smart Power Electronics Arrangements and Control Method for Active Power Distribution Grids” oraz „Doctoral School of Energy and Geotechnology II”.

Pracownicy uczelni realizują również prace badawczo-rozwojowe zlecone przez podmioty zewnętrzne, sporządzają opinie i ekspertyzy, w szczególności dla przedsiębiorstw oraz instytucji rządowych z obszaru gospodarki morskiej. Ponadto Akademia Morska jest członkiem platform technologicznych, centrów transferu technologii, centrów innowacji oraz konsorcjów naukowych i naukowo-technologicznych.

W 2013 r. przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni, będącej członkiem „International Association of Maritime Universities” (IAMU), brali udział w zgromadzeniu ogólnym tego stowarzyszenia - The 14th Annual General Assembly of IAMU. Hasło “New Technological Alternatives for Enhancing Economic Efficiency”, stanowiło temat przewodni zjazdu. Ponadto w ramach współpracy z IAMU przedstawiciele Wydziału Elektrycznego AMG realizowali projekt badawczy „IAMU Model Course for Electro-Technical Officers (ETO)”, a przedstawiciele Wydziału Nawigacyjnego projekt „IAMU MARD (Maritime Academic

Resources Database)". W 2013 r. reprezentanci Akademii Morskiej w Gdyni uczestniczyli w spotkaniach związanych z przygotowaniem i realizacją projektów w programach UE, m.in. „The Baltic Sea Region Programme 2007-2013” (StarDust-MarChain), a także w spotkaniach doradców projektu „I-C-EU: Impact of Transport Infrastructure on International Competitiveness of Europe” w ramach unijnej strategii wzrostu Europa 2020 oraz w VI edycji European Maritime Day 2013. Przedstawiciele uczelni współpracowali z Shanghai Maritime University w ramach polsko-chińskiej umowy międzyrządowej (projekt „Study on New Technology Development for Power Quality on Shipboard” realizowany na Wydziale Elektrycznym AMG). Brali również udział w licznych międzynarodowych konferencjach naukowych oraz stażach naukowych.

Akademia Morska w Gdyni rozpoczęła w 2013 r. realizację kontraktu dotyczącego II etapu budowy w Angoli Namibe Fishery Academy (NFA), finansowanego przez Ministry of Agriculture, Rural Development and Fisheries of the Republic of Angola. Współpraca w zakresie technicznego i dydaktycznego wsparcia dla NFA w latach 2013-2018 obejmuje m.in. stworzenie i wydanie 28 podręczników akademickich w języku portugalskim, studia magisterskie i doktoranckie dla studentów angolskich, doradztwo przy tworzeniu projektów wykonawczych laboratoriów w NFA, przygotowanie instrukcji laboratoryjnych i opisu ćwiczeń w zakresie ratownictwa morskiego oraz w zakresie ćwiczeń przeciwpożarowych w zgodności z wymaganiami przepisów Konwencji STCW.

Akademia Morska w Gdyni realizowała współpracę naukowo-dydaktyczną w oparciu o podpisane umowy bilateralne, m.in. z uczelniami z Niemiec, Ukrainy, Chin, Estonii. Ponadto w 2013 r. została podpisana umowa o współpracy naukowej z Baltic Maritime Science Park ze Szwecji w zakresie bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska w regionie Morza Bałtyckiego.

Studenci Wydziału Nawigacyjnego AMG uczestniczyli w 2013 r. w IV edycji programu wymiany studentów „The Exchange Program of International Class for Maritime Students”, organizowanego przez Shanghai Maritime University.

Akademia Morska w Gdyni od 1998 r. aktywnie uczestniczy w realizacji zadań z zakresu mobilności studentów i nauczycieli akademickich w ramach programu Uczenia się przez całe życie - Erasmus. Do tej pory obok wymiany studentów i nauczycieli Uczelnia uczestniczyła we wspólnym opracowaniu programów kształcenia, wizytach przygotowawczych oraz opracowaniu i wdrożeniu systemu akumulacji punktów - ECTS oraz w kursach intensywnych. Aktualnie zadania dotyczące mobilności realizowane są z uczelniami partnerskimi z Hiszpanii, Niemiec, Francji, Włoch, Norwegii, Irlandii, Finlandii, Szwecji, Litwy, Łotwy, Rumunii, Turcji, Portugalii, Chorwacji oraz Słowacji.

1.2. Akademia Morska w Szczecinie

W Akademii Morskiej w Szczecinie prowadzi się kierunki i specjalności znaczące z punktu widzenia gospodarki morskiej państwa. Na Wydziale Nawigacyjnym realizowane są kierunki: nawigacja, transport, informatyka, geodezja i kartografia, na Wydziale Mechanicznym kierunki: mechanika i budowa maszyn i mechatronika oraz na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu kierunki: transport, zarządzanie i inżynieria produkcji, logistyka. W uczelni działa również Maritime English Center, które jest akredytowanym Centrum Egzaminacyjnym Marlins, weryfikującym znajomość morskiego rejestru języka angielskiego oraz wydającym certyfikaty językowe zgodne z wymogami MCA.

W 2013 r. uczelnia realizowała projekty i programy badawcze z obszaru polskiej polityki morskiej, z których najważniejsze to:

- projekt badawczo-rozwojowy „Budowa zintegrowanego nieautonomicznego symulatora nawigacyjno manewrowego jednostek śródlądowych”,
- projekt badawczy OPUS 2012I05IBIHS4/00617 „Rola lądowo-morskich łańcuchów przewozowych w europejskiej zrównoważonej sieci transportowej”,
- projekt „Marine Competence, Technology and Knowledge Transfer for LNG (Liquid Natural Gas) in the South Baltic Sea Region” - Martech LNG finansowany w ramach programu Południowy Bałtyk,

- projekt „BSR INNOSHIP Baltic Sea cooperation for reducing ship and port emissions through knowledge & innovation-based competitiveness” finansowany w ramach programu Region Morza Bałtyckiego,
- PO RYBY 3.1 - Środki służące wspólnemu interesowi - Działania wspólne. Uruchomienie Ośrodka Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu jako nowoczesnego narzędzia szkoleniowego.

Akademia Morska w Szczecinie podkreśla konieczność budowy Polskiego Ośrodka Ratownictwa Morskiego w celu zapewnienia odpowiedniego wykształcenia zarówno służb lądowych, jak i morskich. Ośrodek będzie przeprowadzał szkolenia na rzecz PLNG, które buduje Terminal LNG w Swinoujściu, jak i firm redystrybucyjnych gaz LNG jako paliwa dla statków, co jest żywotnym interesem polityki morskiej Polski.

Akademia Morska w Szczecinie przygotowuje się do sektorowego programu badawczego „Inno Sea Tech” (Innowacyjne Technologie Morskie). W tym celu podpisano umowę Konsorcjum Uczelni Technicznych Polski Północnej, którego sygnatariuszami są Politechnika Gdańska, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy, Politechnika Koszalińska, Akademia Morska w Gdyni oraz Akademia Morska w Szczecinie. Celami programu badawczego „Inno Sea Tech” będzie między innymi redukcja emisji spalin na Morzu Bałtyckim i wodach europejskich, technologie off-shore i oceanotechniczne oraz poprawa bezpieczeństwa działalności ludzkiej na Bałtyku.

Akademia Morska w Szczecinie była członkiem rady programowej komitetu organizacyjnego i współgospodarzem I Międzynarodowego Kongresu Morskiego, który odbył się w dniach 13-15 czerwca 2013 r. W ramach Kongresu zorganizowano szereg wykładów i paneli dyskusyjnych, m.in. panel „Gospodarka morska a nauka”, który poświęcony był gospodarce morskiej i jej relacji z nauką.

Podczas podsumowania kongresu sformułowano następujące wnioski:

- zwrócono szczególną uwagę na konieczność utworzenia Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej we współpracy z organizacjami samorządowymi, przedsiębiorstwami oraz uczelniami wyższymi w kontekście idei zbudowania tzw. Doliny Morskiej, będącej w przyszłości wizytówką regionu generującą jednocześnie wiele nowych miejsc pracy. Wymaga to zintensyfikowanego aplikowania o środki unijne przeznaczone na tego typu cele. Są to cele dla wsparcia sektora badawczo-rozwojowego przez przedsiębiorstwa. Finansowanie to w obecnym stanie jest na poziomie niemalże zerowym;
- jednym z ważnych kierunków działań UE jest ochrona środowiska, w tym ochrona środowiska morskiego. Temu celowi służą wprowadzane obecnie nowe regulacje prawne. Jedną z nich jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, dotycząca ograniczenia emisji związków siarki na poziomie 0,1% na obszarze Morza Bałtyckiego. Konieczne jest wprowadzenie paliw alternatywnych do napędów statków morskich. Takim paliwem jest m.in. LNG, które będzie dystrybuowane na cały Bałtyk poprzez budowany aktualnie terminal LNG w Świnoujściu. Z tym wiąże się potrzeba budowy Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego. Jest to związane ze szkoleniem kadry obsługującej w przyszłości terminal, stacje bunkrowe LNG oraz statki bunkrujące paliwo gazowe;
- ogromne znaczenie dla przyszłości Europy i świata ma właściwe wykorzystanie zasobów mórz i oceanów. Badania w tym zakresie muszą być realizowane z wykorzystaniem statków naukowo-badawczych. Istnieje potrzeba budowy polskiego statku naukowo-badawczego eksploatowanego przez wszystkie centra naukowe w Polsce. Potrzeba ta wynika z dużych możliwości badawczych ośrodków polskich, potrzeby badań w zakresie eksploracji i przyszłej eksploatacji zasobów. Związane

to jest z m.in. z prowadzonymi badaniami przez Polskę w ramach wspólnej organizacji InterOceanmetal - możliwości wydobywania konkrecji. Ma to istotne znaczenie w kontekście szkolenia kadr dla prężnie rozwijającego się kierunku „górnictwo morskie”;

- Polska posiada jedno z silniejszych rybackich ośrodków naukowych i edukacyjnych w Europie. Budowa i uruchomienie nowoczesnego Ośrodka Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu poszerza zdecydowanie możliwości szkolenia polskich rybaków i stwarza szansę na przekształcenie go w przyszłości w Europejskie Centrum Szkoleniowe Rybołówstwa.

W 2013 r. podpisano nowe porozumienia o współpracy z uczelniami zagranicznymi w ramach programu ERASMUS w tym m.in. z Antwerp Maritime Academy, z wydziałem morskim Uniwersytetu w Rijece oraz odnowiono pozostałych 11 umów partnerskich. W roku akademickim 2012/2013 w ramach programu Erasmus na studia wyjechało ośmiu studentów AM, na praktyki zaś wyjechało łącznie 10 studentów. Na studia w Akademii Morskiej w Szczecinie przyjechało czterech studentów (Hiszpania i Litwa) z uczelni morskich. Cztero nauczycieli akademickich z dziedziny nawigacji wzięło udział w wymianie kadry, a Akademię Morską odwiedziło dwóch nauczycieli z uczelni partnerskich. W grudniu 2013 r. uczelnia otrzymała Kartę Uczelni Erasmusa, co umożliwi wymianę kadr morskich zarówno wśród studentów, jak i kadr w nowym programie Erasmus +.

Uczelnia podpisała również porozumienie o podjęciu współpracy podczas prowadzenia badań naukowych:

- w związku z utworzeniem sektorowego programu badawczego Inno Sea Tech (Innowacyjne Technologie Morskie) podpisano umowę Konsorcjum Uczelni Technicznych Polski Północnej, którego sygnatariuszami są Politechnika Gdańska, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy, Politechnika Koszalińska, Akademia Morska w Gdyni oraz Akademia Morska w Szczecinie,

- w celu realizacji współpracy naukowej oraz projektów naukowych finansowanych ze środków instytucji wspierających naukę w Polsce podpisano umowę Konsorcjum, którego sygnatariuszami są Pomorski Uniwersytet Medyczny i Akademia Morska w Szczecinie.

W ramach współpracy i aktywności międzynarodowej w tym współpracy z IMO pracownicy Akademii Morskiej w Szczecinie brali udział w pracach Komitetów i Podkomitetów IMO oraz pracach międzysesyjnych grup korespondencyjnych. W ramach sesji 59 Sesji Podkomitetu ds. Bezpieczeństwa Żeglugi (NAV) został przedstawiony dokument informacyjny strony polskiej NAV 59/INF.2 Raport z projektu badawczego w zakresie e-nawigacji (Report on research project in the field of e-navigation), dotyczący punktu agendy „opracowanie planu implementacji strategii e-nawigacji” („Development of an enavigation strategy implementation plan”). Celem dokumentu było przedstawienie wyników badań prowadzonych w Polsce w zakresie możliwości zastosowań ICT w nawigacji morskiej, w szczególności badań nad nawigacyjnym systemem wspomagania decyzji NAVDEC opracowanym w AM w Szczecinie, wskazanie kierunków zmian nawigacyjnych systemów informacyjnych w stronę systemów wspomagania decyzji, podkreślenie potrzeby zdefiniowania wymagań i standardów dla systemów wspomagania decyzji, oraz wskazanie potrzeby włączenia systemów wspomagania decyzji w strategię e-nawigacji.

1.3. Uniwersytet Gdański

Na Uniwersytecie Gdańskim działa Komisja do spraw Realizacji Polityki Morskiej, powołana Zarządzeniem Rektora Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 27 listopada 2012 r. Zadania Komisji obejmują:

- wykorzystanie potencjału Uniwersytetu Gdańskiego w celu realizacji priorytetowych kierunków polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej,
- działania na rzecz wzmocnienia i popularyzacji morskiego wizerunku Uniwersytetu Gdańskiego, zgodnie z jego dewizą „In mari via tua”,
- organizowanie współpracy jednostek Uniwersytetu Gdańskiego w zakresie działalności naukowej, dydaktycznej oraz organizacyjnej o charakterze morskim, w tym bałtyckim,

- koordynowanie działań prowadzących do utworzenia Narodowego Centrum Badań Bałtyckich (NCBB),
- wspomaganie udziału jednostek Uniwersytetu Gdańskiego w projektach związanych z badaniami Morza Bałtyckiego, finansowanych z Unii Europejskiej i innych źródeł.

Uniwersytet Gdański jest wiodącym uniwersytetem polskim prowadzącym interdyscyplinarne badania związane z Morzem Bałtyckim oraz kształcącym kadry o wysokich kwalifikacjach, niezbędne do realizacji polityki morskiej kraju. Morski prestiż uczelni budują znakomite stacje badawcze o międzynarodowej renomie, takie jak Stacja Morska Instytutu Oceanografii w Helu czy Stacja Badania Wędrówek Ptaków. Morski wizerunek uczelni tworzą także kierunki studiów, specjalności i badania naukowe związane z morzem, zwłaszcza pobeżem Bałtyku.

Najważniejsze kierunki i specjalności prowadzone na Uniwersytecie Gdańskim ściśle związane z tematyką morską to:

- na Wydziale Oceanografii i Geografii: oceanografia (I i II st), geologia (I st), geografia (I i II st), gospodarka przestrzenna (I i II st);
- na Wydziale Prawa i Administracji: prawo morza, ubezpieczenia morskie, prawo ochrony środowiska, międzynarodowe prawo morza;
- na Wydziale Ekonomicznym: międzynarodowe stosunki gospodarcze (I i II st), międzynarodowy transport i handel morski, handel zagraniczny, ekonomia (I i II st), polityka gospodarcza i strategia przedsiębiorczości, innowacyjność w gospodarce;
- na Wydziale Biologii: Ochrona środowiska (I i II st).

W sposób szczególny z edukacją o charakterze morskim jest związany Wydział Oceanografii i Geografii UG. Właśnie na tym Wydziale jako jedyne w Polsce są realizowane trójstopniowe studia licencjackie, magisterskie i doktoranckie na kierunku oceanografia. Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego posiada wyróżniającą ocenę instytucjonalną Polskiej Komisji Akredytacyjnej przyznaną w 2012 r. i ważną na lata 2012-2018. Wydział został wyróżniony za wysoką jakość kształcenia (w tym bogatą ofertę edukacyjną oraz doskonale wyposażoną bazę dydaktyczną), wysoki poziom badań naukowych, aktywną współpracę międzynarodową i dobrze przygotowaną, specjalistyczną kadrę.

Przy Wydziale Oceanografii i Geografii od lat działają Środowiskowe Studia Doktoranckie. Są to studia czteroletnie, stacjonarne i niestacjonarne, które przygotowują do uzyskania stopnia naukowego doktora w dyscyplinie Nauk o Ziemi w zakresie oceanologii i geografii oraz Nauk Technicznych w zakresie budownictwa oraz geodezji i kartografii. Uczestnikami tych studiów są następujące instytucje: Uniwersytet Gdański – Wydział Oceanografii i Geografii, Instytut Oceanologii PAN, Instytut Budownictwa Wodnego PAN, Morski Instytut Rybacki oraz Akademia Marynarki Wojennej.

W listopadzie 2012 r. Wydział Oceanografii i Geografii UG został wyróżniony w konkursie Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na najlepsze programy kształcenia zgodne z Krajowymi Ramami Kwalifikacji za najlepszy program kształcenia (realizowany od roku akademickiego 2012/2013) oraz wdrożenie najbardziej zaawansowanych systemów poprawy jakości kształcenia na kierunku Oceanografia. W 2013 r. Wydział Oceanografii i Geografii UG otrzymał z Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego dofinansowanie w wysokości 1 mln zł, które przeznaczono na wdrażanie nagrodzonego programu.

W listopadzie 2013 r. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju ogłosiło wyniki konkursu na programy rozwoju uczelni we współpracy z partnerami zagranicznymi. Złożony przez UG projekt „Uniwersytet jutra: umiędzynarodowienie kształcenia w Uniwersytecie Gdańskim poprzez współpracę z Uniwersytetem Houston-Downtown” został pozytywnie oceniony i będzie dofinansowany od roku 2014. Studenci kierunku Oceanografia i Geografia (studia I stopnia) będą mogli uczestniczyć w zajęciach w języku angielskim przygotowanych we współpracy z Houston-Downtown University. Przygotowane zostaną wykłady

i ćwiczenia, w których będą mogli uczestniczyć studenci Wydziału oraz zagraniczni studenci kształcący się na UG w ramach programu ERASMUS. Katalog kursów w języku angielskim zarówno dla oceanografów, jak i geografów będzie wyceniony na ok. 30 punktów ECTS (semestr letni roku akademickiego 2014/2015). Dodatkowo, w ramach projektu zostaną przygotowane, również całkowicie w języku angielskim, profilowane zajęcia z przedsiębiorczości dla oceanografów i geografów.

W roku akademickim 2013/2014 został uruchomiony kierunek studiów „Biznes i technologia ekologiczna” prowadzony wspólnie przez Wydział Chemii i Wydział Ekonomiczny. To nowy kierunek studiów niestacjonarnych II stopnia, którego celem jest wyposażenie absolwenta w praktyczną wiedzę, umiejętności i kompetencje z zakresu nauk ekonomicznych, ochrony środowiska i technologii ekologicznej. Absolwenci tego kierunku zdobędą umiejętności z zakresu:

- przygotowania pełnej koncepcji biznesu ekologicznego i planu technologiczno - biznesowego w zakresie przedsiębiorstwa lub przedsięwzięcia ekologicznego,
- diagnozowania sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstwa ekologicznego i wskazywania kierunków usprawnienia jego działania,
- planowania i organizowania podstawowych procesów ekonomicznych w przedsiębiorstwie branży ekologicznej,
- eksploatacji urządzeń i instalacji ekologicznych oraz prowadzenia przedsiębiorstw tej branży.

W 2013 r. działające na Uniwersytecie Gdańskim koła naukowe studentów aktywnie angażowały się w organizowanie przedsięwzięć związanych z tematyką morską oraz brały udział w realizacji projektów naukowo-badawczych dotyczących Morza Bałtyckiego:

Członkowie Morskiego Koła Naukowego (przy Instytucie Transportu i Handlu Morskiego na Wydziale Ekonomicznym) uczestniczyli w Seminarium pt.: „Port Gdynia - kreowanie marki na rynku międzynarodowym - jedna marka czy kilka marek” zorganizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz Polski Klaster Morski. Koło zorganizowało seminarium naukowe pt.: „Bezpieczeństwo i ochrona środowiska naturalnego w transporcie morskim”.

Europejskie Stowarzyszenie Studentów Prawa (The European Law Students' Association), działające również na Wydziale Prawa i Administracji UG: ELSA Gdańsk, wspólnie z Wydziałem zorganizowało 28 lutego 2013 r. Ogólnopolską Konferencję Prawa Morskiego „Powrót statków pod polską banderę” pod patronatem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Studenckie Koło Naukowe Oceanografów (na Wydziale Oceanografii i Geografii) zorganizowało w 2013 r. wiele nowych inicjatyw oraz wydarzeń. Najważniejszymi z nich był udział w Bałtyckim Festiwalu Nauki, opracowanie i realizacja nowego projektu edukacyjno-naukowego dla młodzieży licealnej pt.: „Cztery Pory Bałtyku” oraz stworzenie projektu badawczego dotyczącego wpływu refulatu pochodzącego z Ujścia Wisły na środowisko morskie w obszarze plaży orłowskiej.

Aktywnie również działa Studenckie Koło Naukowe Geologów (na Wydziale Oceanografii i Geografii).

Studenckie Koło Naukowe Etnologów (na Wydziale Historycznym), zorganizowało cykl otwartych wykładów i prelekcji. Na wykłady gościnne zaprasza prelegentów z ośrodków naukowych całej Polski.

W dniu 11 stycznia 2013 r. w Instytucie Oceanografii UG miało miejsce uroczyste podpisanie umowy między Uniwersytetem Gdańskim a Konsorcjum: Stocznia Remontowa NAUTA S. A. i Stocznia CRIST S.A. na wykonanie dzieła pt.: „Projekt techniczno-klasyfikacyjny i budowa specjalistycznego statku naukowo-badawczego do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego, realizowany w systemie: wykonaj projekt techniczno-klasyfikacyjny i zbuduj statek”.

Wniosek Uniwersytetu Gdańskiego pt.: „Specjalistyczny statek naukowo-badawczy OCEANOGRAPH do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego”, złożony na konkurs w ramach Programu wspierania infrastruktury badawczej z Funduszu Nauki i Technologii Polskiej (nr 774/FNiTP/2011) w lipcu 2011 r. został przez MNiSW zakwalifikowany do finansowania w kwocie 37 mln zł. Budowa nowego statku do

badani naukowych oraz kształcenia studentów, która rozpoczęła się w 2013 r., stwarza szanse szybkiego rozwoju morskiego charakteru uczelni i praktycznego wspierania przez uniwersytet działań na rzecz realizacji polityki morskiej kraju.

Uczelnia realizowała w 2013 r. zadania z zakresu mobilności studentów i nauczycieli akademickich w ramach Programu UE Lifelong Learning Programme - Erasmus we współpracy:

- w roku akademickim 2012/2013 z 342 uczelniami partnerskimi z następujących krajów: Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy,
- w roku akademickim 2013/2014 z 262 uczelniami partnerskimi z tych samych krajów oprócz Islandii.

Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego jest jednym z jedenastu głównych partnerów (full partner) projektu MARES (Doctoral Programme on Marine Ecosystem Health and Conservation). Jest to projekt międzynarodowych studiów doktoranckich finansowany przez Komisję Europejską w ramach programu ERASMUS MUNDUS. W projekcie bierze udział 24 partnerów (uniwersytety oraz instytuty naukowo-badawcze) z Europy, USA i Australii. Poszczególne rozprawy doktorskie są realizowane jednocześnie w co najmniej dwóch placówkach naukowo-dydaktycznych w ramach wspólnych projektów badawczych.

Uniwersytet Gdański bierze udział w charakterze partnera w międzynarodowym konsorcjum 27 instytucji do realizacji projektu „Sub-seabed carbon storage and the marine environment”, akronim ECO2, (konkurs FP7-OCEAN-2010, „The ocean of tomorrow”). W ramach tego projektu na UG są realizowane dwa doktoraty. Doktoranci mają możliwość współpracy, w tym przechodzenia szkoleń, tak z instytucjami naukowymi jak i biznesowymi, uczestniczącymi w projekcie.

Trwają prace nad utworzeniem **Narodowego Centrum Badań Bałtyckich** (NCBB). Koordynatorem działań związanych z utworzeniem NCBB jest Uniwersytet Gdański. Celem powołania NCBB, w postaci spółki z o.o. o charakterze non profit, jest integracja polskich instytucji naukowych, naukowo-dydaktycznych oraz badawczo-rozwojowych w celu skoordynowanego prowadzenia na najwyższym poziomie interdyscyplinarnych badań naukowych i dydaktyki na rzecz racjonalnego zarządzania oraz zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska przyrodniczego Morza Bałtyckiego. Decyzją Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 23 lutego 2011 r. projekt Narodowe Centrum Badań Bałtyckich umieszczony został na Mapie Drogowej Infrastruktury Badawczej.

W roku 2013 na Uniwersytecie Gdańskim ogólna liczba realizowanych projektów naukowo-badawczych finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki (NCN) i dotyczących badań w regionie Morza Bałtyckiego oraz innych morskich badań przyrodniczych wynosiła 21 (przy całkowitym finansowaniu dla pełnego okresu realizacji projektów w wymiarze 5 531 358,00 zł, w tym:

- 19 projektów dotyczyło przyrodniczych badań Morza Bałtyckiego w celu opracowania naukowych podstaw racjonalnego zarządzania strefą brzegową, zrównoważonego wykorzystania żywych i nieożywionych zasobów Morza Bałtyckiego, ochrony jego środowiska, rozpoznania zagrożeń wynikających z obserwowanych zmian klimatu oraz działalności człowieka na morzu,
- w ramach 2 projektów prowadzone były badania o charakterze przyrodniczym w rejonach polarnych.

Instytut Oceanografii UG wraz z Instytutem Biochemii i Biofizyki PAN, który zarządza działalnością Polskiej Stacji Antarktycznej im. Henryka Arctowskiego, prowadzą rozmowy w celu podpisania umowy na prowadzenie biologicznych, geologicznych i chemicznych prac monitoringowych w rejonie Zatoki Admiralicji (Wyspa Króla Jerzego, Szetlandy Południowe) w oparciu o infrastrukturę i wyposażenie Polskiej Stacji Antarktycznej im. Henryka Arctowskiego, która to w okresie prowadzenia proponowanych prac monitoringowych zostanie wyposażona przez Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w dodatkowy niezbędny sprzęt naukowo-badawczy.

W 2013 r. wydziały Uniwersytetu Gdańskiego brały również aktywny udział w międzynarodowej współpracy bilateralnej, np. na Wydziale Oceanografii i Geografii współpraca ta obejmowała 25 krajów (64 umowy bilateralne). Natomiast Wydział Ekonomiczny uczestniczył w Programie StarDust, w ramach którego działa Projekt MarChain. Głównym celem projektu jest poprawa komunikacji i współpracy między uczestnikami procesów morskich w regionie Morza Bałtyckiego. Wydział Matematyki, Fizyki i Informatyki współpracuje z chorwacką instytucją Ruder Boskovic Institute, Division for Marine and Environmental Research w Zagrzebiu.

Od roku 2011 trwa realizacja innowacyjnego projektu „Sub-seabed carbon storage and the marine environment”, akronim ECO2, (konkurs FP7-OCEAN-2010, „The ocean of tomorrow”). Uniwersytet Gdański w ścisłej współpracy z partnerem biznesowym Grupą LOTOS S.A. bierze udział w międzynarodowym konsorcjum projektu, które składa się z 27 instytucji, w tym partnerów biznesowych (Grupa LOTOS SA oraz STATOIL) i jest kierowane przez Helmholtz Centre for Ocean Research - GeoMar z Kilonii. Interdyscyplinarny projekt, celem którego jest oszacowanie prawdopodobieństwa wycieków CO₂ z ewentualnych miejsc deponowania (poligon bałtycki obejmuje złoża B-3 eksploatowane przez Petrobaltic) oraz ich konsekwencji ekologicznych, ekonomicznych i prawnych, jest ważny dla rozwoju innowacyjnej technologii sekwestracji dwutlenku węgla pod dnem morza.

Realizowane na UG projekty są istotne dla wywiązania się z podjętych przez Rzeczpospolitą Polską zobowiązań w ramach unijnej dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, ponieważ dostarczając wiedzę o środowisku morskim, przyczynią się do opracowania zasad podejścia ekosystemowego do zarządzania obszarami morskimi, określenia wytycznych dla zrównoważonej eksploatacji zasobów żywych i nieożywionych oraz efektywnego wykorzystania przestrzeni morskiej, zmniejszenia antropopresji na środowisko morskie, wypracowania systemu rozwiązywania konfliktów pomiędzy tradycyjnymi i nowymi użytkownikami morza oraz inicjatywami ochrony środowiska morskiego, zwiększenia innowacyjności gospodarki morskiej, zapewnienia zrównoważonego rozwoju tej gospodarki przez uwzględnienie ekosystemowego podejścia przy planowaniu inwestycji przemysłowych i badania ich wpływu na środowisko morskie, opracowania efektywnych metod przewidywania zagrożeń.

Pracownicy Wydziału Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego (11 osób) uczestniczą w pracach 16 agend międzynarodowych (Międzynarodowa Rada Badań Morza (International Council for the Exploration of the Sea - ICES), Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku - HELCOM, Światowa Organizacja Meteorologiczna (WMO), COST – Europejski Program Współpracy w Dziedzinie Badań Naukowo-Technicznych (European Cooperation in Science and Technology), sieci międzynarodowe i inne zespoły ekspertów powołane przez instytucje zagraniczne lub międzynarodowe).

Uniwersytet Gdański jest zaangażowany w działania edukacyjne i informacyjne upowszechniające wiedzę naukową w społeczeństwie, w działania na rzecz ochrony i rozsądnej eksploatacji zasobów przyrodniczych morza, a także w promowanie zasad zrównoważonego i trwałego rozwoju cywilizacyjnego społeczności nad Bałtykiem. Edukacja proekologiczna oraz dostarczanie informacji i wiedzy dla różnych grup wiekowych na temat Morza Bałtyckiego, m.in. stanu jego środowiska oraz obserwowanych i potencjalnych zagrożeń ma szczególne znaczenie w sytuacji, kiedy polskie społeczeństwo nie zawsze zdaje sobie sprawę, że Morze Bałtyckie jest wielkim skarbem i że jego środowisko i bogactwa naturalne ulegają zmianom pod wpływem czynników antropogenicznych i przyrodniczych.

Uniwersytet Gdański aktywnie uczestniczy w corocznie odbywającym się w Trójmieście Bałtyckim Festiwalu Nauki. W 2013 r. UG zorganizował w ramach XI edycji Festiwalu 319 imprez promocyjnych o charakterze popularnonaukowym.

Stacja Morska UG w Helu aktywnie uczestniczy w akcjach edukacyjnych i informacyjnych, m.in. liczba osób odwiedzających Stację w ramach Błękitnej Szkoły (proekologiczna edukacja społeczeństwa) wyniosła 4 344, a Fokarium Stacji w 2013 r. odwiedziło 392 353 osób.

1.4. Politechnika Gdańska

W 2013 r. na Politechnice Gdańskiej działalność dydaktyczna i naukowo-badawcza o tematyce morskiej realizowana jest przede wszystkim na Wydziale Ocenaotechniki i Okrętownictwa w pięciu katedrach:

- Katedrze Teorii i Projektowania Okrętów,
- Katedrze Technologii Obiektów Pływających, Systemów Jakości i Materiałoznawstwa,
- Katedrze Siłowni Morskich i Lądowych,
- Katedrze Mechatroniki Morskiej,
- Katedrze Automatyki i Energetyki.

W 2013 r. Politechnika Gdańska realizowała następujące prace naukowo-badawcze oraz badania i ekspertyzy zlecane przez otoczenie zewnętrzne:

- Projekt „Demonstrator technologii systemu do wykrywania obiektów podwodnych z platform powietrznych poprzez zastosowanie układu różnicowego w metodzie magnetometrycznej”,
- Remont urządzenia AUD na ORP Grom,
- Remont urządzenia AUD na ORP Gniezno,
- Remont stacji kontrolno-pomiarowej pola magnetycznego M-01 wraz z poligonem nr 1 i 2 (modyfikacja),
- Remont stacji kontrolno-pomiarowej pola elektrycznego ED-91 na poligonie nr 1 (odtworzenie stanu technicznego),
- Przeglądy serwisowe okrętowych urządzeń demagnetyzacyjnych na okrętach 3.FO (294, 295, 296, 297 – typ BV-043; 422, 263 – typ AUD2000; 281, SD-13 – typ AUD; 643, 644, 645, 646 – typ EKD207M) oraz przeglądy serwisowe stacji ochrony katodowej na okrętach 3.FO (240, Z-1, 621 – typ TB; 646 – typ MPOK-01),
- Remont urządzeń demagnetyzacyjnych z ORP Dąbie/ORP Resko,
- Remont okrętowych systemów minimalizacji i kształtowania pól fizycznych (w tym OUD, SOK),
- Wykonanie naprawy nastawnika impulsowego na okręcie SD-13.

W 2013 r. Na Politechnice Gdańskiej realizowane były następujące projekty badawcze:

- Projekt i wdrożenie systemu eksperckiego przeglądu i remontów kadłuba okrętu na bazie oceny ryzyka w czasie życia statków, Akronim: RISPECT,
- Decyzyjne sterowanie procesem eksploatacji układów korbowo-tłokowych silników napędu głównego statków morskich z zastosowaniem diagnostyki technicznej oraz uwzględnieniem bezpieczeństwa i ochrony środowiska,
- System obrony przeciwminowej okrętów GŁUPTAK,
- Tworzenie i badanie szybkich cieplno-przepływowych symulatorów 3D do wyznaczania stanów referencyjnych systemów turbinowych,
- Opracowanie metody modelowania dynamiki obiektów oceanotechnicznych (offshore) poddanych oddziaływaniu środowiska,
- Modelowanie własności zmęczeniowych połączeń w laserowo spawanych stalowych panelach Sandwich,
- Aktywny bezzałogowy system wykrywania i identyfikacji materiałów niebezpiecznych w obszarach wodnych,
- Dofinansowanie realizacji projektu: „Droga do doskonałości zawodowej”,
- Wykonanie badania CTOD na materiale dostarczonym z Huty zgodnie z zamówieniem,

- Przeprowadzanie badań przemysłowych i prac rozwojowych dla realizacji projektu pt.: „Przeprowadzenie badań oraz stworzenie konstrukcji obiektu nawodno-podwodnego dla celów naukowych,
- Opracowanie metody doboru typu konstrukcji wsporczej morskiej turbiny wiatrowej w polskich obszarach morskich,
- System monitorowania obszarów morskich w dolnej półsfery oraz analizy i archiwizowania danych rozpoznawczych,
- Badania krytycznych technologii dla podwodnego robota mobilnego dużej mocy z wielosensorowym zestawem rozpoznawczym,
- Wykonanie ekspertyzy dot. zakresu zmian w dokumentacji technicznej/projektowej BASIC DESIGNE dla jednostki NB 142 INNOVATION zbudowanej w stoczni CRIST S.A.,
- Wykonanie badań na korozję złącza spawanego,
- Wykonanie próby rozciągania poprzecznego na dostarczonych czterech próbkach zgodnie z zamówieniem,
- Wykonanie badań bloków linowych, krętlika, haka ładunkowego zgodnie z zamówieniem,
- Przeprowadzenie badania dotyczącego wyznaczenia quasistatycznej odporności na kruche pękaniem spoin (CTOD) w strefie wpływu ciepła (SWC) zgodnie z zamówieniem.

Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa PG jest jedynym wydziałem w Polsce oferującym kształcenie na kierunku Oceanotechnika w specjalnościach „duże statki”, małe statki i jachty, oraz nowo uruchomione specjalności - Inżynieria zasobów naturalnych i Technologie podwodne.

Na Wydziale Elektrotechniki i Automatyki w 2013 r. prowadzono na studiach II stopnia przedmiot „Marine Control Systems”. Na Wydziale zaproponowano studentom realizację prac dyplomowych z zakresu automatyki okrętowej w ramach porozumienia o współpracy dotyczącego kształcenia studentów Wydziału Elektrotechniki i Automatyki Politechniki Gdańskiej oraz przygotowania ich do pracy w Remontowa Marine Design & Consulting Sp. z o.o.

Politechnika Gdańska od szeregu lat prowadzi akcję „Żeglowanie na PG” koordynowaną przez Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa, w ramach której w 2013 r. przeszkolono na stopień żeglarza 46 studentów Politechniki Gdańskiej.

Politechnika Gdańska współpracuje z wieloma podmiotami z sektora morskiego realizując projekty badawcze, a najważniejsze działania w tym obszarze to:

- realizacja umów o współpracy naukowej i dydaktycznej z zakładami pracy - Gdańska Stocznia Remontowa, General Electric Poland, Alstom, Centrum Techniki Okrętowej, HTPP Sunreef, Krajowa Izba Polskiego Przemysłu Jachtowego POLBOAT (praktyki, staże, udział w Komisji Programowej, pracy dyplomowe, wykłady otwarte, wizyty fakultatywne i studyjne, itp.),
- Akademia Przemysłów Morskich - cykliczne, comiesięczne wykłady na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa zapraszanych przedstawicieli przemysłu.

Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa PG jest członkiem Klastra Transportowego Północ-Południe, w którego pracach aktywnie uczestniczy. Bierze także udział w pracach Polskiego Klastra Morskiego opiniując różnego rodzaju projekty.

Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa PG jest członkiem Forum Okrętowego, największej organizacji pracodawców przemysłu okrętowego aktywnie uczestnicząc w pracach tej organizacji, m.in. z głosem opiniotwórczym co do polityki morskiej państwa.

Wydział jest uczestnikiem międzynarodowego programu sektorowego Gen-Balt (w ramach strumienia Południowy Bałtyk), którego celem jest doskonalenie kadr dla sektora morskiego.

1.5.Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni

Akademia posiada dwa wydziały - Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego oraz Wydział Mechaniczno-Elektryczny, które zajmują się obszarami mającymi znaczenie dla gospodarki morskiej, gdzie kształcą się studenci m.in. na specjalnościach nawigacja i zarządzanie bezpieczeństwem morskim, inżynieria i eksploracja środowiska morskiego, eksploatacja siłowni okrętowych oraz elektroautomatyka okrętowa.

Całkowita liczba studentów studiów stacjonarnych i niestacjonarnych kształcących się w Akademii Marynarki Wojennej wynosi 3726, w tym 991 na kierunkach i w specjalnościach istotnych z punktu widzenia gospodarki morskiej. Całkowita liczba absolwentów na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych wyniosła 714, w tym 158 na kierunkach znaczących z punktu widzenia gospodarki morskiej.

W 2013 r. w międzynarodowych programach wymiany studentów uczestniczyło 11 studentów z Grecji, Czech i Turcji.

Akademia Marynarki Wojennej kontynuuje działalność dydaktyczną zgodnie z postanowieniami konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW). Zadaniem funkcjonującego w strukturze uczelni ośrodka szkolenia jest prowadzenie szkolenia zawodowego studentów Akademii, kadry Marynarki Wojennej, oficerów i marynarzy floty handlowej, a także osób związanych zawodowo z gospodarką morską.

W 2013 r. Akademia Marynarki Wojennej rozwijała swój potencjał badawczy oraz współpracę międzynarodową umożliwiającą prowadzenie prac, wpisujących się w główne obszary techniki i technologii obronnych. W ostatnim okresie Akademia Marynarki Wojennej zgodnie z przyjętą strategią rozwoju położyła zdecydowany nacisk na poszerzenie misji edukacyjnej i naukowej, stworzenie uczelni interdyscyplinarnej, łączącej nauki ścisłe z humanistycznymi. Proces planowania i realizacji badań naukowych skoncentrowano na priorytetowych obszarach badawczych i technologiach obronnych zgodnie z dokumentem pt.: „Priorytetowe kierunki badań w resorcie Obrony Narodowej na lata 2013-2022”.

Akademia Marynarki Wojennej posiada porozumienia międzynarodowe z następującymi podmiotami:

- Instytutem Fizjologii Akademii Nauk Ukrainy,
- Akademią Marynarki Wojennej w Murwiku,
- Kontakt szkoleniowy nr 3 z Ministrem Obrony Republiki Łotwy,
- Akademią Marynarki Wojennej w Rydze,
- Grupa Instytutów Nawigacyjnych „EUGIN” w Belgii,
- porozumienie o Współpracy z AMW w Warnie,
- porozumienie z Akademią Marynarki Wojennej z WTD 71 z Niemiec.

Problematyka podejmowana w ramach działalności naukowo-badawczej Akademii Marynarki Wojennej (AMW) dobierana jest tak, by służyła kształtowaniu specjalności naukowej uczelni w powiązaniu z planami rozwojowymi Marynarki Wojennej RP oraz procesem technicznej modernizacji okrętów, uzbrojenia i sprzętu. Zasadnicze priorytety przyjęte w 2010 r. obejmujące kierunki prowadzonych badań i stosowane technologie służące kształtowaniu specjalności naukowej na poszczególnych wydziałach w 2013 r. nie uległy zmianie.

Akademia Marynarki Wojennej posiada doświadczenie oraz możliwości badawcze do prowadzenia prac wpisujących się w główne obszary techniki i technologii obronnych. W 2013 r. realizowano następujące programy rozwojowe i badawcze:

- „Tulipan III” – projektowanie dekompresji dla nurkowań MCM,
- „Motyl II” – system monitorowania obszarów morskich w dolnej półsfery oraz analizy archiwizowania danych rozpoznawczych,

- „Hybryda” – 35 mm automatyczna armata morska KDA z zabudowanym na okręcie systemem kierowania ogniem wykorzystującym Zintegrowaną Głowicę Śledzącą ZGS-158 wykonaną w wersji morskiej wraz ze stanowiskiem kierowania ogniem,
- „Zalew” – ochrona granicy państwowej na Zalewie Wiślanym przy wykorzystaniu nowoczesnych metod wykrywania zdarzeń,
- „Gazoport” – zintegrowany wieloczujnikowy system monitoringu i ochrony portu morskiego w ramach jednego z głównych obszarów technologii,
- „Puszczyk” – metody wyznaczania statycznych i dynamicznych charakterystyk emisji związków toksycznych z silników spalinowych statków morskich,
- „Kos” – identyfikacja własności dynamicznych jednostki pływającej w warunkach eksploatacyjnych dla potrzeb systemu sterowania precyzyjnego,
- „Delta” – badania krytycznych technologii dla podwodnego robota mobilnego dużej mocy z wielosensorowym zestawem rozpoznawczym,
- „Pelikan” – badania nad systemem zasilania elektrycznego autonomicznego pojazdu podwodnego z ogniwem paliwowym,
- „Bączek” – opracowanie metod i technologii wspomagania ochrony perymetrycznej terenów granicznych i portów lotniczych w oparciu o zaawansowaną analizę akustyczną i obrazów wizyjnych,
- SPUB – pracownia hiperbaryczna.

Akademia Marynarki Wojennej uczestniczy również w projektach międzynarodowych:

- Siramis – analiza oddziaływania pola fizycznego na wielosensorowe miny niekontaktowe,
- Chemsea – amunicja chemiczna zatopiona w Morzu Bałtyckim – poszukiwanie i oszacowanie.

W 2013 r. Akademia Marynarki Wojennej uczestniczyła w pracach podkomitetów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sekcjach Ośrodka ds. IMO przy PRS. Do planów pracy uczelni włączono realizację zadań wynikających z wytycznych Sekretarza IMO dotyczących obchodów Światowego Dnia Morza.

1.6. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

W 2013 r. Na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie (ZUT) w ramach uprawnień do prowadzenia studiów pierwszego i drugiego stopnia na kierunkach Oceanotechnika oraz Transport, a także uprawnień do prowadzenia studiów pierwszego stopnia na kierunku Inżynieria bezpieczeństwa, utworzono nowe specjalności studiów w odpowiedzi na zainteresowanie studentów w zakresie zdobywania nowoczesnych, poszukiwanych specjalności zawodowych i spełnienia oczekiwań przyszłych pracodawców, w tym z sektora przemysłu okrętowego i sektora „offshore”.

- Specjalność budowa obiektów offshore i konstrukcji wielkowymiarowych na kierunku Oceanotechnika na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych pierwszego stopnia, dająca przygotowanie do prac związanych z budową i eksploatacją obiektów przemysłu morskiej strefy przybrzeżnej; stałych i pływających platform poszukiwawczych, wydobywczych i przetwórczych, statków specjalistycznych wspierających przemysł offshore, statków transportowych ropy i gazu, pojazdów głębinowych, systemów rurociągów oraz morskich i lądowych baz magazynowych, morskich siłowni ekologicznych.
- Specjalność projektowanie i budowa systemów energetycznych na kierunku Oceanotechnika na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych drugiego stopnia, dająca przygotowanie w zakresie: projektowania, budowy oraz podstaw eksploatacji niekonwencjonalnych systemów i urządzeń przetwarzania energii w oceanotechnice, nowoczesnych technologii energetycznych, sposobów wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz zasad racjonalnej gospodarki energetycznej, w tym na statkach i obiektach oceanotechnicznych.

- Specjalność chłodnictwo i klimatyzacja w oceanotechnice na kierunku Oceanotechnika na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych drugiego stopnia dająca przygotowanie do prowadzenia prac projektowych i nadzoru nad eksploatacją różnych systemów chłodniczych lub klimatyzacyjnych, procesów transportowych uwzględniających różne środki i systemy transportu ładunków chłodniczych, kriogenicznych, znajomość technik przechowywania i przeładunku żywności i innych ładunków wymagających obniżenia temperatury.
- Specjalność transport żywności na kierunku Transport na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych drugiego stopnia, dająca przygotowanie do prac związanych z obsługą krajowych i międzynarodowych procesów transportowych żywności, w tym drogą morską, szczególnie ładunków szybko psujących się, opartych o różne środki i systemy transportu, w tym transportu morskiego, znajomość technik przechowywania i przeładunku, w tym w portach morskich.
- Specjalność bezpieczeństwo systemów transportowych na kierunku Inżynieria bezpieczeństwa na studiach stacjonarnych pierwszego stopnia, dająca przygotowanie w zakresie: organizowania pracy oraz prowadzenia szkoleń z zakresu problematyki bezpieczeństwa transportu, w tym morskiego, organizowania i prowadzenia akcji ratowniczych typowych dla sytuacji nadzwyczajnych w transporcie, prowadzenia dokumentacji wymaganej przez ISM Code, ISPS Code, IMDG itp., monitorowania stanu i warunków zapewnienia ciągłości bezpieczeństwa systemów transportowych z uwzględnieniem transportu morskiego, wykonywania analiz poziomu bezpieczeństwa i ryzyka jego utraty w zakresie problematyki transportowej, projektowania i certyfikacji systemów bezpieczeństwa w transporcie, kontrolowania i przestrzegania przepisów oraz zasad bezpieczeństwa według norm i standardów bezpieczeństwa w transporcie, prowadzenia badań okoliczności awarii i wypadków jednostek transportowych, ubezpieczania ładunków i pasażerów, zarządzania bezpieczeństwem systemów transportowych, w tym morskich systemów transportowych.
- Specjalność bezpieczeństwo obiektów i systemów technicznych na kierunku inżynieria bezpieczeństwa na studiach stacjonarnych pierwszego stopnia, dająca przygotowanie związane z szeroko pojętą problematyką bezpieczeństwa obiektów użyteczności publicznej oraz środowiska i obszarów zamieszkania i życia człowieka, przemysłowych procesów technologicznych w gałęziach przemysłu tradycyjnie uważanych jako niebezpieczne (w tym w gospodarce morskiej, transporcie morskim, działalności gospodarczej człowieka, związanych z wytwarzaniem, przetwórstwem i magazynowaniem dóbr materialnych, a także metody zapobiegania i zabezpieczenie od zagrożeń środowiskowych wynikających z oddziaływania natury, takich jak trzęsienia ziemi, huragany, powódzie, pożary).

Na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu ZUT utworzono nowe kierunki studiów pierwszego stopnia, ukierunkowane na projektowanie, budowę i eksploatację jachtów i małych jednostek, w tym również użytkowanych w rybołówstwie. Wspomniane kierunki studiów to:

- Budowa jachtów - kierunek zapewniający wiedzę i umiejętności związane z projektowaniem i budową jachtów i jednostek sportowych (specjalność: projektowanie i budowa jachtów), doбором i przygotowaniem materiałów do budowy jachtów oraz procesów wytwórczych (specjalność: materiały konstrukcyjne w budowie jachtów). Studia mają charakter studiów technicznych, trwają siedem semestrów i są realizowane przy współpracy z Wydziałem Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki.
- Energetyka morska i wiatrowa - Wydział Techniki Morskiej i Transportu złożył w grudniu 2013 r. do Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego wniosek o utworzenie nowego kierunku studiów o tej nazwie. Kierunek ten będzie stanowił na polskim rynku edukacyjnym propozycję wyjątkową. Zakłada się, że powinien on dostarczyć na rynek pracy absolwentów posiadających wiedzę i umiejętności w zakresie eksploatacji zasobów energetycznych mórz i oceanów ze szczególnym uwzględnieniem energii wiatrów wiejących nad morzami i oceanami. Pozwoli na zaspokojenie

potrzeb rynku pracy przemysłu związanego z projektowaniem, budową i eksploatacją lądowych i morskich siłowni wiatrowych. Potrzeba ta jest szczególnie uzasadniona w regionie Pomorza Zachodniego, gdzie istnieją i powstają nowe zakłady pracy związane z tą branżą. Szczególnie duże znaczenie ma tu budowa w Szczecinie fabryki fundamentów morskich elektrowni wiatrowych. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych 10 lat rynek będzie potrzebował ok 5,5 tys. fundamentów. Inwestycja ta ma przynieść około 400 nowych miejsc pracy, w tym w dziale badań i rozwoju. W całym kraju inwestycje związane z morskimi elektrowniami wiatrowymi, ich eksploatacją, a także realizowanie zamówień w powiązanych sektorach przełoży się na powstanie 31,8 tys. nowych miejsc pracy w latach 2012-2025. Wśród wszystkich miejsc pracy najwięcej z nich może powstać w sektorze elektromaszynowym, ale także w transporcie morskim, przemyśle stoczniowym i portowym. Przygotowanie absolwentów do podjęcia pracy w stale rozwijającym się rynku branży offshore stanowi zatem jeden z podstawowych celów kształcenia na nowym kierunku. Ważnym aspektem jest też powiązanie kierunku z rozwojem gospodarczym regionu, mocno promującym błękitną gospodarkę, wyrażającą nową strategię zrównoważonego wykorzystania mórz i oceanów, silnie wspieraną przez UE. Zawiera się w tym „błękitna biogospodarka”, jako sektor związany z badaniami o charakterze aplikacyjnym, opartymi na zasobach odnawialnych środowiska wodnego. Niezbędnym ogniwem błękitnej gospodarki jest energetyka oparta na zasobach odnawialnych oraz racjonalna gospodarka energetyczna uwzględniająca zagadnienia związane z wytwarzaniem, dystrybucją i magazynowaniem energii elektrycznej, ciepła i zimna.

- Utworzono także studia podyplomowe „projektowanie jachtów i pływających jednostek sportowych”. Program studiów ukierunkowany jest na doskonalenie praktycznych umiejętności projektowania jachtów oraz innych rekreacyjnych lub sportowych jednostek pływających. Program zawiera szczególnie dużą liczbę godzin praktycznych (ćwiczenia i projekty), w ramach których kładzie się przede wszystkim nacisk na umiejętności wykorzystywania w projektowaniu jachtów oprogramowania komputerowego: Maxsurf, Freeship, AutoCAD, Ansys Fluent (numeryczna mechanika płynów, analiza komputerowa opływu żagli i ich optymalizacja itp.), Matlab, MathCAD. Treść studiów zawiera również elementy komputerowej wizualizacji jachtu dla projektu ofertowego, a całość uzupełniona jest zajęciami z nowoczesnych technologii wytwarzania kadłubów z tworzyw sztucznych (we współpracy z Instytutem Polimerów ZUT w Szczecinie). W trakcie studiów studenci mają dostęp do klastra komputerowego przeznaczonego do obliczeń równoległych i symulacji projektowych.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa w 2013 r. realizował następujące programy badawcze:

- kompleksowe badania ichtiofauny w Zatoce Pomorskiej służące poprawie zarządzania i kontroli dostępu do zasobów łowiska i ograniczeniu przyłówów,
- badania eksperymentalne nad zmniejszeniem nieujawnionych odrzutów przy połowach dorsza bałtyckiego. Badania prowadzone wspólnie z Akademią Morską w Szczecinie, finansowane z Europejskiego Funduszu Rybackiego,
- w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego: Opracowanie genetycznego systemu identyfikacji produktów żywnościowych pochodzących z rybołówstwa i akwakultury wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa wspólnie z Wydziałem Techniki Morskiej i Transportu uzyskał w 2013 r. zgodę na uruchomienie studiów pierwszego stopnia Eksploatacja Mórz i Oceanów. Jest to unikalny kierunek studiów, który jako jeden z nielicznych łączy w sobie wiedzę z zakresu dwóch dziedzin nauk - nauk rolniczych, leśnych i weterynaryjnych oraz nauk technicznych. W roku akademickim 2014/2015 planowany jest pierwszy nabór studentów na ten kierunek studiów. Zagadnienia związane z gospodarką morską prowadzone są także na kierunku rybactwo (studia stopnia I-III) oraz technologia żywności i żywienie człowieka (w zakresie technologii przetwórstwa rybnego - studia I-III). W ramach

programu Erasmus w roku akademickim 2012/2013 podpisano 7 umów z uczelniami zagranicznymi. W roku akademickim 2013/2014 umów podpisano 10 i przyjechało 4 zagranicznych studentów.

Na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu w ramach programu Erasmus w roku akademickim 2012/2013 podpisano 9 umów, w ramach których zrealizowano jeden wyjazd dydaktyczny i przyjechało czterech studentów zagranicznych, natomiast w roku 2013/2014 podpisano 12 umów i przyjechało 11 studentów zagranicznych. W ramach realizowanego programu IAESTE - praktyki zagraniczne, w roku akademickim 2013/2014 przyjechało dwóch studentów.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu jest partnerem w międzynarodowym projekcie polegającym na prowadzeniu europejskich studiów magisterskich EMSHIP – Advanced Ship Design (uczelnia koordynująca: Universite de Liege, Belgia). Studia trwają trzy semestry. Studenci rekrutowani w Belgii realizują drugi semestr studiów w Ecole Centrale de Nantes, Francja, a następnie kierowani są na trzeci semestr do jednej z czterech uczelni partnerskich, w tym do Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie. Projekt trwa pięć lat akademickich (2011/2012 – 2015/2016). W roku 2012/2013 w semestrze zimowym przyjechało siedmiu studentów zagranicznych, w roku 2013/2014 również siedmiu studentów zagranicznych.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT w Szczecinie jest jednym z udziałowców konsorcjum sześciu uczelni europejskich realizujących projekt EMSHIP w ramach programu Erasmus Mundus, które prowadzi studia na poziomie post-master (dla osób posiadających tytuł magistra inżyniera). Studia te przeznaczone są dla osób legitymujących się tytułem magistra lub równoważnym. Czas trwania studiów wynosi trzy semestry. Projekt ten finansowany jest ze środków Komisji Europejskiej. Uczestnicy studiów z krajów europejskich i pozaeuropejskich otrzymują stypendia pokrywające koszty czesnego, utrzymania i przejazdów w wysokości 1,000 euro miesięcznie. Studenci mają możliwość uczestniczenia w zajęciach na uczelniach w trzech europejskich krajach. Pierwszy semestr realizowany jest na Uniwersytecie Liège (Belgia), a drugi w Ecole Centrale de Nantes (Francja). W zależności od wybranej specjalności studenci będą 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 i 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 oraz menadżerskie pozwalające na projektowanie złożonych 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. W 2012 r. na WTMiT studia odbywało siedmioro studentów, których pobyt zakończył się przygotowaniem prac dyplomowych obronionych w styczniu 2013 r. W semestrze zimowym roku akademickiego 2013/2014 na Wydziale również przebywało siedmiu studentów, a ich egzaminy dyplomowe odbędą się na przełomie stycznia i lutego 2014 r.

Współpraca Wydziału Techniki Morskiej i Transportu z uczelniami europejskimi w zakresie kształcenia okrętowego poprzez przyjmowanie i wysyłanie studentów w celu odbycia części studiów (z reguły jednego semestru) 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.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu przygotowuje się do rozszerzenia współpracy międzynarodowej poprzez przystąpienie do konsorcjum realizującego kształcenie w zakresie okrętownictwa oraz podpisanie umowy o nadawaniu podwójnego dyplomu (double degree) z uczelnią w Liege w Belgii. Podpisanie umowy przewidywane jest na rok 2015.

1.7. Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie

W 2013 r. Akademia Górniczo-Hutnicza (AGH) w Krakowie realizowała programy i projekty badawcze związane z sektorem morskim, m.in. w ramach umowy bilateralnej z Uniwersytetem Architektoniczno-Budowlanym w Sankt Petersburgu na Wydziale Geodezji Górniczej i Inżynierii Środowiska realizowano projekt pn. „Opracowanie uniwersalnych kryteriów statusu troficzności wód powierzchniowych w celu zintegrowanej oceny, prognozowania i modelowania ich stanu ekologicznego”. Projekt związany jest z ochroną wód morskich przed eutrofizacją – opracowanie metodologii ustalania maksymalnych ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do stref przybrzeżnych mórz.

Na Wydziale Inżynierii Metali i Informatyki Przemysłowej oraz na Wydziale Metali Nieżelaznych realizowany jest projekt INNOTECH II pn. „Uruchomienie kompleksowo monitorowanej produkcji wielkogabarytowych odkuwek dla przemysłu naftowego do eksploatacji w ekstremalnych warunkach podmorskich”.

W Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie (AGH) działa Centrum Studentów Zagranicznych, które odpowiedzialne jest za szeroko pojętą obsługę studentów zagranicznych, m.in. w ramach programów wymian. Centrum prowadzi sprawozdawczość w tym zakresie oraz promocję oferty edukacyjnej, w tym studiów w języku angielskim, również na zagranicznych targach edukacyjnych.

W roku akademickim 2012/2013 Akademia Górniczo-Hutnicza uczestniczyła w realizacji projektów o charakterze edukacyjnym w ramach następujących programów wymian: LLP Erasmus, SMILE, Atlantis DeSire, UNESCO. Wymiana odbywała się również w ramach umów bilateralnych z Hokkaido University (Japonia), National University of Singapore (Singapur), jak również oparta była na umowach bilateralnych z różnymi uczelniami, w tym o podwójnym dyplomowaniu, takimi jak Politechnika Lwowska (Ukraina), Przykarpaccy Narodowy Uniwersytet im. W. Stefanyka w Ivano-Frankivsku (Ukraina), Narodowy Techniczny Uniwersytet Nafty i Gazu w Ivano-Frankivsku (Ukraina), Narodowy Uniwersytet Górniczy w Dniepropietrowsku (Ukraina).

Najliczniejszą grupą w ramach wymiany studentów okazała się grupa studentów z Ukrainy (212 osób).

Program LLP Erasmus prowadzony w AGH oferuje możliwość odbycia zarówno studiów, jak i praktyk w uczelniach partnerskich. Współpraca AGH z uczelniami z krajów uczestniczących w LLP Erasmus (27 krajów Unii Europejskiej oraz Islandia, Lichtenstein, Norwegia, Turcja), w roku akademickim 2012/2013 zaowocowała przyjęciem 97 studentów z uczelni partnerskich. Studenci realizowali uzgodniony program studiów trwający od 3 do 12 miesięcy w ramach danego roku akademickiego.

V. Polityka morska RP w odniesieniu do regionu Arktyki i Antarktyki

1. Zaangażowanie polityczne Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki

Częścią polskiej polityki morskiej jest polityka RP wobec regionu Arktyki oraz Antarktyki. Politykę Rzeczypospolitej Polskiej w relacji do tych dwóch obszarów koordynuje specjalna grupa zadaniowa, tj. Polar Task Force, powołana w 2011 r. przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, będąca platformą współpracy administracji państwowej oraz środowisk naukowych i biznesowych w odniesieniu do problematyki dotyczącej regionów Antarktyki i Arktyki. Ostatnie spotkanie grupy odbyło się w grudniu 2013 r.

Centrum Arktyki, czyli obszaru otaczającego biegun północny Ziemi, stanowi Ocean Arktyczny. Status prawny tych wód wynika w szczególności z Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. Najważniejszą organizacją zajmującą się Arktyką jest Rada Arktyczna (RA) powołana w 1996 r. Członkami RA jest osiem państw, których terytoria znajdują się na północ od koła podbiegunowego (Dania, Finlandia, Islandia, Kanada, Norwegia, Rosja, Szwecja i USA). Rzeczpospolita Polska należy do grupy czterech państw (obok Holandii, Niemiec i Wielkiej Brytanii), którym jako pierwszym przyznano status stałego obserwatora w Radzie Arktycznej, co zostało potwierdzone na Spotkaniu Ministerialnym Rady w Iqaluit (Kanada) w 1998 r.

Rada Arktyczna koncentruje się na sprawach zrównoważonego rozwoju Arktyki, a więc na ochronie środowiska, prowadzeniu wszechstronnych badań naukowych, monitoringu następstw zachodzących zmian klimatycznych oraz pomocy ludności rodzimej. W obszarze zainteresowania Rady znajdują się także takie kwestie jak otwarcie nowych szlaków żeglugowych w Arktyce czy zarządzanie bogactwami naturalnymi regionu. Znaczenie Rady Arktycznej stale wzrasta, przekształca się ona z organizacji o charakterze konsultatywnym w ciało polityczne kształtujące strategiczne kierunki rozwoju dalekiej północy.

Rzeczpospolita Polska postrzega Radę Arktyczną, jako głównego aktora zdolnego zapewnić perspektywiczny rozwój i prawno-międzynarodowy ład w Arktyce. Jako państwo posiadające status obserwatora w RA, Rzeczpospolita Polska powinna w tym procesie aktywnie uczestniczyć. Rzeczpospolita Polska popiera wzmocnienie roli i odpowiedzialności RA za przyszłość Arktyki. Polska popiera także jak najszybsze uzyskanie przez UE statusu obserwatora w RA, co pozytywnie wpłynie na system zagospodarowania i zarządzania regionem.

Rzeczpospolita Polska od lat zaangażowana jest w prace Rady Arktycznej (RA) oraz uczestniczy w posiedzeniach Wyższych Rangą Urzędników Arktycznych (Senior Arctic Officials - SAO), spotkaniach ministerialnych oraz prowadzonych na szczeblu podsekretarzy stanu, a także kieruje polskich naukowców do grup roboczych Rady Arktycznej. Obecnie RP jest reprezentowana w grupach: PAME - Protection of the Arctic Marine Environment oraz EPPR - Emergency Prevention Preparedness and Response (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zaangażowało się w tę grupę). Polska rozpoczyna też udział w pracach grupy CAFF - Conservation of Arctic Flora and Fauna, a także jest obecna w Radzie SAON - Sustaining Arctic Observing Networks, ciała inicjującego i koordynującego długoterminowe międzynarodowe obserwacje arktyczne.

W dniu 15 maja 2013 r. w Kirunie odbyła się VIII Sesja Ministerialna RA z udziałem przedstawiciela RP, podczas której Szwecja przekazała dwuletnie przewodnictwo w RA Kanadzie. Postanowienia Sesji w Kirunie stanowią podsumowanie wielu długotrwałych procesów, odzwierciedlających dynamicznie rozwijającą się sytuację w regionie Arktyki. Sformalizowano także zasady dotyczące funkcjonowania samej Rady. W kontekście rosnącej roli RA, Rzeczpospolita Polska, postrzegana jako najaktywniejsze państwo-obserwator w RA, stara się skutecznie wykorzystać ustalenia z Kiruny w praktycznych działaniach, w tym decyzję o poszerzeniu grona obserwatorów.

Z inicjatywy polskiej zapoczątkowany został pragmatyczny, regularny dialog prezydencji RA z państwami obserwatorami - tzw. format warszawski. W marcu 2013 r. odbyło się drugie spotkanie tym formacie. Znalazło ono bardzo pozytywny odbiór wśród jego uczestników (obserwatorzy, państwa aplikujące, przedstawiciele ludności rdzennej i Przewodniczący SAO). Wszystkie państwa wyraziły nadzieję na kontynuację przez Polskę tej inicjatywy i kolejne spotkanie za prezydencji kanadyjskiej (z szerszym udziałem przedstawicieli ludów rdzennych Arktyki - Permanent Participants). Wagę kontynuowania spotkań w formacie warszawskim podkreślił Minister Spraw Zagranicznych w liście do kanadyjskiej przewodniczącej RA L. Aggluqaq.

W kwietniu 2013 r. w Krakowie odbył się Arctic Science Summit Week (ASSW) z udziałem kilkuset naukowców z całego świata. Po raz pierwszy organizację Tygodnia Szczytu Nauk Arktycznych powierzono Polsce, co potwierdza osiągnięcia i prestiż międzynarodowy RP także w zakresie badań mórz arktycznych. Również po raz pierwszy w historii ASSW zorganizowano panel polityczny Arctic

Dialogue, Science-Policy Interface, który cieszył się dużym zainteresowaniem uczestników konferencji. Dyskusja była w dużej mierze poświęcona różnym aspektom działań prawnych, ekonomicznych oraz swobody badań w obrębie Morza Arktycznego. Organizatorzy ASSW zadeklarowali wolę kontynuacji tej zapoczątkowanej przez Polskę idei. Z polskiej strony w organizację ASSW zaangażowane było Polskie Konsorcjum Polarne na czele z prof. Jackiem Janią, Przewodniczącym Polskiego Komitetu Badań Polarnych PAN. Prof. Jacek Jania jest także członkiem Advisory Board, nowej regionalnej inicjatywy Arctic Circle. W dniach 12-14 października 2013 r. w Reykjavíku odbyła się pierwsza edycja tej platformy (z udziałem polskiej Ambasady w Reykjavíku oraz grona polskich naukowców). W założeniu organizatorów jest to platforma otwarta dla wszystkich chętnych podmiotów, służąca intensyfikacji dialogu i współpracy w kwestiach arktycznych w skali globalnej, o szerokim zakresie tematycznym i geograficznym.

Stałym priorytetem Rzeczypospolitej Polskiej w Arktyce są badania naukowe, a zwłaszcza zapewnienie praktycznej implementacji zasady swobody badań naukowych w regionie. Rzeczypospolitej Polskiej 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. Polską specyfiką jest długoletnia obecność polskich naukowców w Arktyce. Od 1957 r. działa Polska Stacja Polarna Hornsund im. Stanisława Siedleckiego, położona nad Zatoką Białego Niedźwiedzia na wyspie Spitsbergen, należącej do archipelagu Svalbard. Od wielu lat prowadzone są regularnie rejsy badawcze statków „Oceania” i „Horyzont”. Corocznie wdrażane są w Arktyce projekty naukowe, w których obok polskich uczonych uczestniczą przedstawiciele nauki z innych państw. Polskie stacje polarne obok funkcji naukowej pełnią też w praktyce bardzo istotną rolę ratowniczą, stanowiąc element umacniający bezpieczeństwo w rejonach polarnych. Polska Stacja Polarna na Spitsbergenie jest nowoczesną placówką naukową na poziomie światowym. Realizowane na Stacji badania właściwości fizycznych środowiska przyrodniczego stanowią istotny wkład dla określenia procesów globalnych, ujętych w programie międzynarodowym Global Change – programie uznanym jako priorytetowy, zarówno przez Europejską Fundację Nauki w Strasburgu i Komisję Europejską. Za względu na walory środowiska i możliwości badawcze oraz dorobek Stacji, Fiord Hornsund wraz ze Stacją Polarą został uznany za europejskie miejsce flagowe badań lądowych i morskich ekosystemów (European Marine Biodiversity Flagship Site). Infrastruktura logistyczna i laboratoria stacji pozwoliły na rozwinięcie badań w wielu dyscyplinach naukowych oraz licznych studiów interdyscyplinarnych, realizowanych w zespołach wielonarodowych oraz w międzynarodowej współpracy dwustronnej. Całoroczna praca stacji pozwala na stały monitoring elementów środowiska przyrodniczego, zjawisk geofizycznych oraz kosmicznych, co owocuje niezwykle cennymi długimi seriami obserwacyjnymi, które są udostępniane w światowych bazach danych oraz są podstawą rozwijania nowych programów badawczych. Są to jednak działania, w które dyplomacja polska nie jest bezpośrednio zaangażowana, poza eksponowaniem na forum międzynarodowym znaczenia ważnej dla nas zasady swobody badań naukowych w Arktyce. Ministerstwo Spraw Zagranicznych utrzymuje jednak regularne kontakty robocze z Komitetem Badań Polarnych PAN.

Polskie działania w Arktyce będą miały w coraz większym stopniu wymiar gospodarczy. Wraz z postępującym ociepleniem klimatu, którego dynamika w Arktyce jest dwukrotnie wyższa niż średnia globalna, szybko wzrasta dostępność tego regionu. Stwarza to nowe, znaczące możliwości rozwoju dalekiej północy oraz przesądza o rosnącym geopolitycznym i gospodarczym znaczeniu tej części świata. Udział w procesie zagospodarowania Arktyki leży w polskim interesie i stanowi szansę rozwoju m.in. w takich dziedzinach jak wydobywanie surowców, pozyskanie zasobów naturalnych, budownictwo, nowe szlaki transportowe, turystyka, usługi. Rzeczpospolita Polska nie może pozostać obojętna wobec zmian zachodzących w Arktyce.

Status prawny Antarktydy wynika z Układu w sprawie Antarktyki, sporządzonego w Waszyngtonie w dniu 1 grudnia 1959 r. Rzeczpospolita Polska jest stroną Układu od roku 1961, a od 1977 r. ma status państwa konsultatywnego. W tym charakterze Rzeczpospolita Polska uczestniczyła w XXXVI spotkaniu państw-stron, które odbyło się w Brukseli dniach 20-29 maja 2013 r. Przedmiotem spotkania było funkcjonowanie Systemu Układu Antarktycznego, opracowanie wieloletniego strategicznego programu

pracy, raport Komitetu ds. Ochrony Środowiska, działania ratunkowe w Antarktyce, turystyka i działalność pozarządowa w Antarktyce, inspekcje stacji badawczych na podstawie Układu w sprawie Antarktyki, konsekwencje zmian klimatu dla zarządzania obszarem Antarktycznym oraz problematyka tzw. bioposzukiwań (biological prospecting lub bioprospecting).

Podobnie jak w przypadku Arktyki, Rzeczpospolita Polska ma długoletnią tradycję prowadzenia prac naukowych w obszarze Antarktyki. W tym celu Rzeczpospolita Polska utrzymuje Stację im. H. Arctowskiego. Na stacji prowadzone są badania w dziedzinie oceanografii, geologii, geomorfologii, glaciologii, meteorologii, sejsmologii oraz przede wszystkim biologii i ekologii, a także nieprzerwanie prowadzone są obserwacje monitoringowe - ekologiczne, glaciologiczne i meteorologiczne. W ramach obserwacji środowiska prowadzone są również badania ruchu turystycznego w rejonie Półwyspu Antarktycznego ze względu na rosnące zainteresowanie rejonami polarnymi. Oprócz badań podstawowych realizowane są też projekty badawcze koncentrujące się na praktycznym komercyjnym wykorzystaniu osiągnięć badań polarnych. Należy podkreślić, że prowadzenie badań naukowych w omawianym regionie ma kluczowe znaczenie dla statusu danego państwa w ramach Układu Antarktycznego.

2. Komitet Badań Polarnych PAN

Komitet Badań Polarnych przy Prezydium PAN (KBN PAN) jest interdyscyplinarnym gremium naukowym, które pełni funkcje koordynacyjne oraz eksperckie, a także reprezentuje środowisko polskich badaczy polarnych w pozarządowych organizacjach międzynarodowych. Do najważniejszych zadań Komitetu należy inicjowanie i wspieranie inicjatyw w zakresie rozwoju polskich badań Arktyki i Antarktyki, z uwzględnieniem akwenów morskich. Komitet zazwyczaj nie uczestniczy wprost w realizacji projektów badawczych - bezpośrednimi uczestnikami projektów są polskie ośrodki naukowe zaangażowane w morskie projekty i programy naukowe oraz działania logistyczne na morzach polarnych.

Działania KBP PAN polegają głównie na koordynacji prac w Arktyce i Antarktyce, reprezentowaniu Rzeczypospolitej Polskiej w gremiach naukowych, rekomendacji przedstawicieli do polskich i międzynarodowych komisji i komitetów. Komitet Badań Polarnych PAN reprezentuje Rzeczpospolitą Polską w dwóch najważniejszych polarnych naukowych organizacjach międzynarodowych, jakimi są Komitet Naukowy Badań Antarktycznych (Scientific Committee on Antarctic Research) - Instytut Paleobiologii PAN i Uniwersytet Łódzki oraz Międzynarodowy Komitet Badań Arktycznych (International Arctic Science Committee) - Uniwersytet Śląski.

Utrzymanie wysokiego statusu RP w Radzie Arktycznej zależy między innymi od aktywnej pracy w jej grupach roboczych. KBP PAN i grupa Polar Task Force współdziałają przy organizacji współpracy polskich naukowców w grupach roboczych Rady Arktycznej. Dr Agnieszka Beszczyńska-Moeller z Instytutu Oceanologii PAN została powołana na koordynatora ds. współpracy z grupą roboczą RA pn. „Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP)”, dr Agata Zaborska (IOPAN) została członkiem grupy roboczej ds. toksykologii środowiska.

Członkowie i osoby rekomendowane przez KBP PAN pełnią również istotne funkcje w innych ważnych grupach naukowych i politycznych związanych z badaniami morza. Te działania eksperckie są niezwykle ważne, bowiem mają znaczący wpływ na europejską a nawet światową politykę morską dotyczącą stref polarnych. Najistotniejsze z nich to:

- dr Małgorzata Korczak-Abshire z Instytutu Biochemii i Biofizyki Polskiej Akademii Nauk, sekretarz naukowy KBP jest przedstawicielem RP w Komitecie Naukowym Komisji ds. Zachowania Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources – CCAMLR);
- dr Agnieszka Beszczyńska-Moeller z Instytutu Oceanologii PAN jest przedstawicielem RP w Sustained Arctic Observing Network (SAON), będącym inicjatywą Arctic Council, pracuje również w European Global Ocean Observing System (EuroGOOS);

- dr hab. Waldemar Walczowski, Prof. PAN jest przedstawicielem RP w Regional Arctic Ocean Observing System (ArcticROOS), Working Group of Ocean Hydrography (WGOH) przy International Council for the Exploration of the Sea (ICES);
- dr hab. Piotr Głowacki, Prof. PAN jest reprezentantem RP w międzynarodowej organizacji Forum of Arctic Research Operators (FARO), która inicjuje i organizuje współpracę w zakresie obsługi logistycznej ekspedycji naukowych, a ostatnio koordynowała współdziałanie w zakresie lepszego wykorzystania potencjału europejskich lodolamaczy i statków badawczych dla celów badawczych;
- dr hab. Sławomir Sagan (IOPAN), prof. PAN jest członkiem European Marine Board.

3. Zaangażowanie polskiej nauki w badania polarne

Dla uczonych powołanych do KBP PAN oraz całego środowiska badaczy polarnych najważniejszym polem do realizacji polityki morskiej kraju jest bezpośrednia działalność naukowa. Polska ma długie tradycje w badaniach arktycznych i antarktycznych. Badania morza zajmują w tych pracach ważne miejsce. Stałe bazy naukowe usytuowane na Antarktydzie (Polska Stacja Antarktyczna imienia Henryka Arctowskiego, pod opieką Zakładu Biologii Antarktyki Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN) i w Arktyce (Polska Stacja Polarna w Hornsundzie, Spitsbergen, należąca do Instytutu Geofizyki PAN) leżą w bezpośredniej bliskości morza i znaczna część ich działalności poświęcona jest badaniu środowiska morskiego. W stacjach tych realizowane są programy badawcze polskie i międzynarodowe.

Statek naukowo-badawczy Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie, r/v „Oceania” każdego roku w okresie czerwiec-sierpień odbywa multidyscyplinarne rejsy badawcze w rejon Morza Norweskiego, Grenlandzkiego, Barentsa, Oceanu Arktycznego i fiordów zachodniego Spitsbergenu. Dzięki powtarzaniu każdego roku tej samej siatki stacji badawczych, Instytut zgromadził znaczącą serię czasową danych oceanograficznych, biologicznych, meteorologicznych. Dane te są bezcennym źródłem analiz zmian klimatycznych i postępujących z nimi zmian środowiskowych w Arktyce. Rejsy „Oceanii” (pod nazwą AREX) są jedynymi rejsami naukowymi polskiego statku oceanograficznego poza Morze Bałtyckie, podczas których prowadzone są kompleksowe badania na otwartym oceanie. Poza wymiarem naukowym ekspedycje te mają więc ważne zadanie propagowania nauki polskiej i realizacji polskiej polityki morskiej.

Również statek szkoleniowo-badawczy Akademii Morskiej w Gdyni „Horyzont II” odbywa każdego roku rejsy do Arktyki. Przy okazji szkolenia studentów Akademii dostarczane jest niezbędne dla działania Stacji w Hornsundzie zaopatrzenie i organizowana jest pomoc logistyczna dla grup naukowych. Dzięki takiej organizacji promowanej przez KBP PAN realizowanych jest jednocześnie wiele celów polityki morskiej kraju: cele dydaktyczne, naukowe (szczegółowe badania batymetryczne przedpoli lodowców), współpraca międzynarodowa, w tym konferencje naukowe na statku w trakcie rejsów na wodach i we fiordach Svalbardu.

Należy odnotować w ostatnich latach znaczny wzrost działalności naukowej w obszarach polarnych. Przybyło krajowych i międzynarodowych grantów badawczych obejmujących tematykę morską w Arktyce i Antarktyce. W Arktyce było to możliwe między innymi za sprawą kolejnej edycji grantów Programu Polsko-Norweska Współpraca Badawcza. Z tego funduszu w Instytucie Oceanologii PAN w 2013 r. rozpoczęto realizację 6 programów obejmujących badania środowiska morskiego w Arktyce. Również inne instytucje zrzeszone w KBP PAN realizują swoje granty badawcze bądź współpracują w ramach badań prowadzonych przez IO PAN. Granty te to doskonały przykład udanej współpracy krajowej, międzynarodowej i wielopłaszczyznowej realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Również wykonanie innych programów kompleksowo realizuje politykę morską państwa. Najlepszym przykładem jest program Euro-Argo. Jesienią 2013 r. minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego podpisał list intencyjny przystąpienia do konsorcjum europejskiej infrastruktury badawczej „Euro-Argo European Research Infrastructure Consortium” (ERIC). Celem Euro-Argo jest stworzenie sieci europejskich pływaków profilujących oceany, współdziałających z siecią światową. Euro-Argo ściśle współpracuje z Europejskim Programem Obserwacji Ziemi (GMES). Instytut Oceanologii PAN, będący

przedstawicielem Polski w Euro-Argo specjalizuje się między innymi w wodowaniu pływaków Argo w Arktyce Europejskiej.

Ważna jest również działalność IO PAN na rzecz stworzenia bazy danych oceanograficznych, w tym danych obejmujących Arktykę. W ramach programu Zintegrowany System Przetwarzania Danych Oceanograficznych (ZSPDO), Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka powstała infrastruktura niezbędna do założenia takiej bazy i realizowane jest udostępnianie danych IOPAN.

Najważniejszą międzynarodową organizacją naukową skupiającą badaczy Arktyki jest International Arctic Science Committee (IASC). Przedstawicielem Polskiej Akademii Nauk i członkiem Rady (Council) IASC jest prof. Jacek Jania (Uniwersytet Śląski), przewodniczący Komitetu Badań Polarnych PAN. W Morskiej Grupie Roboczej IASC (IASC Marine Working Group - dawniej Arctic Ocean Science Board) aktywnie działają członkowie KBP rekomendowani przez Komitet: prof. Jan Marcin Węsławski i dr hab. Waldemar Walczowski - obaj z Instytutu Oceanologii PAN (IOPAN).

W odniesieniu do badań Antarktyki, analogiczną do IASC organizacją międzynarodową jest Scientific Committee on Antarctic Research (SCAR). KBP PAN jest stałym członkiem SCAR, a profesor Andrzej Gaździnki (Instytut Paleobiologii PAN) i prof. Krzysztof Jażdżewski (Uniwersytet Łódzki), członkowie Komitetu Badań Polarnych, są reprezentantami RP w SCAR. Dr hab. inż. Katarzyna J. Chwedorzewska z Instytutu Biochemii i Biofizyki Polskiej Akademii Nauk (IBB PAN), członek KBP, jest przedstawicielem Polski w grupie Life Science SCAR.

Zagadnieniami współpracy i koordynacji badań w obu obszarach polarnych Arktyki i Antarktyki w skali europejskiej zajmuje się Europejska Rada Polarna (European Polar Board - EPB), w ramach European Science Foundation do której przedstawicielem Polskiej Akademii Nauk jest Prof. Aleksander Guterch z Instytutu Geofizyki PAN. Ważnym elementem działalności EPB są zagadnienia wieloaspektowych badań morskich akwenów polarnych. European Polar Board przechodzi od roku 2013 gruntowny proces zmian organizacyjnych, który ma być zwieńczony podpisaniem w 2014 r. nowej umowy pomiędzy krajami - organizacjami członkowskimi (Memorandum of Understanding).

W kręgu zainteresowania oraz wsparcia KBP PAN leży rozwój współpracy między Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi (MRiRW) a Instytutem Biochemii i Biofizyki PAN (IBB PAN). W maju 2013 r. Departament Rybołówstwa MRiRW oraz IBB PAN zawarły umowę w zakresie doradztwa naukowego dotyczącego rejonu Konwencji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (The Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources - CCAMLR). Celem podpisanej umowy jest uzyskanie przez MRiRW wsparcia naukowego w szerokim spektrum spraw rybołówstwa dalekomorskiego, co ułatwi formułowanie stanowiska strony polskiej i budowanie argumentacji merytorycznej do jego forsowania. Wydaje się to szczególnie ważne w świetle objęcia przez Polskę przewodnictwa w CCAMLR. Dyrektor Departamentu Rybołówstwa oficjalnie nominował dr inż. Małgorzatę Korczak-Abshire z IBB PAN na Przedstawiciela Polski w Komitecie Naukowym Konwencji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki. Wzięła ona udział w posiedzeniu Komitetu Naukowego Konwencji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki, które odbyło się w dniach 20-25 października 2013 r. w Hobart na Tasmanii. Do najważniejszych kwestii i ustaleń spotkania w kontekście interesów polskiego rybołówstwa należy zaliczyć:

- zatwierdzenie polskiej notyfikacji połowowej kryla na nadchodzący sezon 2013/14,
- kontynuację procedury nadania polskiej bazie Lions Rump statusu CEMP site oraz ustalenia w sprawie polskiego wkładu w realizację programu międzynarodowego projektu systematycznego monitoringu ekologicznego (CCAMLR Ecosystem Monitoring Program - CEMP),
- sformułowanie merytorycznej opinii na temat zmian w propozycjach ustanowienia dwóch Morskich Obszarów Chronionych (Morze Rossa - propozycja USA i Nowa Zelandia, Wschodnia Antarktyka - propozycja UE, Francji i Australii), oraz koncepcji Morskiego Obszaru Chronionego na Morzu Weddella (propozycja - Niemcy).

Ponadto trwa rozpoczęta procedura akceptacji przez CCAMLR monitoringu prowadzonego przez IBB PAN w oparciu o polską bazę terenową „Lions Rump” i przyznanie jej statusu CEMP Site (CEMP - CCAMLR Ecosystem Monitoring Program). Rzeczpospolita Polska po raz pierwszy dostarczyła danych dotyczących tzw. krill dependent predators w obszarze 48.1 do międzynarodowej bazy CCAMLR. Polską grupę badaczy zaproszono do współpracy w ramach zespołu, którego zadaniem jest monitorowanie gatunków wskaźnikowych w obszarze 48.1. Rejon ten jest miejscem intensywnej eksploatacji kryla oraz intensywnie zachodzących zmian klimatycznych.

Komitet Naukowy CCAMLR ufundował stypendium, adresowane do naukowców będących u progu kariery, które umożliwia młodym badaczom udział w spotkaniach Grup Roboczych CCAMLR oraz Komitetu Naukowego CCAMLR. Podczas spotkania Komitetu Naukowego w Hobart wyłoniono zwycięzcę tegorocznego konkursu. Została nim dr Anna Panasiuk-Chodnicka z Instytutu Oceanografii, Uniwersytetu Gdańskiego. Dr Panasiuk-Chodnicka zaproponowała dwa projekty obejmujące monitoring biologiczny, chemiczny i geologiczny Zatoki Admiralicji (Wyspa Króla Jerzego, Szetlandy Południowe) prowadzony w oparciu o Polską Stację Antarktyczną im. H. Arctowskiego. Szczególnie ważne jest objęcie przez Polskę Prezydencji w CCAMLR, której otwarcie odbyło się 23 października 2013 r. Gospodarzami spotkania byli Pan Przewodniczący Leszek Dybiec oraz Dyrektor Departamentu Rybołówstwa dr Tomasz Nawrocki. Zaproszenie przyjął Ambasador RP w Australii dr Paweł Milewski. Na rok 2015 zaplanowane są spotkania Grup Roboczych CCAMLR oraz Komitetu Naukowego CCAMLR w Polsce.

VI.Ochrona środowiska morskiego

Podstawowymi celami środowiskowymi w odniesieniu do środowiska morskiego jest utrzymywanie i poprawa jakości wód morskich, w szczególności przez ochronę i zachowanie środowiska morskiego, zapobieganie jego degradacji oraz stopniową eliminację zanieczyszczenia środowiska morskiego w celu wykluczenia znacznego wpływu na biologiczną różnorodność morską i ekosystemy morskie.

Morze Bałtyckie jest nazywane morzem śródziemnym północnej Europy, ponieważ ze wszystkich stron jest otoczone lądem, a z Morzem Północnym łączy go jedynie kilka płytkich cieśnin. Morze Bałtyckie należy do największych słonawych mórz na świecie, których właściwości sprawiają, że są szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenie i eutrofizację. Jest to stosunkowo płytkie regionalne morze, o średniej głębokości 50 metrów (dla porównania średnia głębokość Morza Śródziemnego to prawie 1500 m). Morze Bałtyckie jest prawie całkowicie zamknięte (tylko 3% objętości wody jest wymieniane w każdym roku). Bardzo długi okres całkowitej wymiany wody w morzu (25-30 lat) jest z jednym z czynników powodujących, iż Bałtyk należy do najbardziej zanieczyszczonych mórz na świecie.

Zadania realizowane w 2013 r. przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, który pełni funkcję koordynatora działań w zakresie ochrony stanu środowiska morskiego Morza Bałtyckiego oraz Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, w ramach którego minister właściwy ds. gospodarki morskiej realizuje zadania związane z zapobieganiem zanieczyszczaniu morza przez statki, miały na celu podtrzymanie i rozwijanie koncepcji synergii w zakresie realizowanych inicjatyw międzynarodowych, jak również przepisów obowiązującego prawa.

1. Działania w ramach Konwencji Helsińskiej

Podstawowym celem Konwencji Helsińskiej jest kompleksowa ochrona środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Podejmowane działania mające na celu wypełnianie zapisów Konwencji, realizowane są przez stosowne uzgodnienia, podejmowane decyzje i przyjmowane zalecenia w ramach spójnej współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym, a następnie ich wdrażanie przez odpowiednie działania prawno-administracyjne, inwestycyjne, edukacyjno-szkoleniowe, kontrolne oraz monitoringowe.

Realizację zadań Rzeczypospolitej Polskiej wynikających z Konwencji Helsińskiej w 2013 r. koordynował Sekretariat do spraw Morza Bałtyckiego funkcjonujący w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska, a jego działania skupione były przede wszystkim na analizie dokumentów i materiałów roboczych dystrybuowanych za pośrednictwem Sekretariatu HELCOM, pod kątem celowości podjęcia działań przez Rzeczpospolitą Polską. Sekretariat odpowiedzialny był za zapewnienie udziału przedstawicieli RP

w spotkaniach stałych grup roboczych HELCOM oraz powoływanych przy okazji podejmowania nowych inicjatyw, jak również opracowywanie i opiniowanie dokumentów roboczych oraz uzgadnianie stanowisk Rzeczypospolitej Polskiej. Sekretariat odpowiadał również za organizację oraz merytoryczny wymiar spotkań o charakterze decyzyjnym, w tym spotkań Przewodniczących Krajowych Delegacji (HELCOM HOD) oraz posiedzeń Komisji Helsińskiej.

Bałtycki Plan Działań HELCOM

Bałtycki Plan Działań jest jednym z ważniejszych dokumentów strategicznych realizacji założeń Konwencji Helsińskiej. Głównym celem planu jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego Morza Bałtyckiego do 2021 r. przy pomocy działań ukierunkowanych na rozwiązywanie problemów związanych z eutrofizacją, substancjami niebezpiecznymi, różnorodnością biologiczną i ochroną przyrody oraz działalnością człowieka na morzu.

Państwa-Strony Konwencji Helsińskiej przyjmując Bałtycki Plan Działań zobowiązały się do opracowania wstępnych krajowych programów wdrażania (WKPW) do 2010 r. Zaprezentowany przez Rzeczpospolitą Polską w maju 2010 r. podczas Spotkania Ministerialnego w Moskwie Krajowy Program Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań miał charakter wstępny, z uwagi na brak zweryfikowanych celów redukcyjnych dotyczących biogenów. W 2013 r. Sekretariat ds. Morza Bałtyckiego przeprowadził działania, w wyniku których dokonano weryfikacji i aktualizacji treści dokumentu, zlecono również ekspertyzę, która nadała programowi wymiar finansowy. Dokument wraz z celami redukcyjnymi był przedmiotem obrad Konferencji Ministerialnej w październiku 2013 r. w Kopenhadze.

Zgodnie z otrzymanym od Ministra Środowiska mandatem podczas Konferencji Ministerialnej HELCOM 2013, która odbyła się dnia 3 października 2013 r. w Kopenhadze, Przewodniczący Delegacji Polskiej w HELCOM Główny Inspektor Ochrony Środowiska, zaprezentował stanowisko zgodnie z którym na obecnym etapie Polska jest w stanie zaakceptować proponowane cele redukcyjne zrzutów substancji biogennych jako indykatywne w związku z niezakończonymi jeszcze konsultacjami wewnątrz kraju. W związku z powyższym przyjmowany przez Polskę tekst Deklaracji Ministerialnej w części dotyczącej celów redukcyjnych zrzutów substancji biogennych dla Polski został opatrzony odpowiednim przypisem, tj.: "At this point in time Poland accepts the Polish Country Allocated Reduction Targets as indicative due to the ongoing national consultations, and confirms their efforts to finalize these consultations as soon as possible". W 2013 r. pomimo konieczności jak najszybszego usunięcia przypisu dotyczącego celów redukcyjnych zrzutów substancji biogennych dla Polski, nie udało się doprowadzić do zatwierdzenia Krajowego Programu Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM wraz z celami redukcyjnymi zrzutów substancji biogenicznych.

W odniesieniu do zapisów Deklaracji Ministerialnej w części dotyczącej rolnictwa zgodnie z prośbą i sugestiami resortu rolnictwa, odpowiednie zastrzeżenia zostały zgłoszone podczas posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM (HOD 44/2013) w dniu 2 października 2013. Zgodnie z instrukcjami Ministra Środowiska w drodze kompromisu podczas Konferencji Ministerialnej wszystkie ww. zastrzeżenia zostały zniesione z wnioskiem o odnotowanie ich w protokole z posiedzenia HOD 44/2013.

Podczas Konferencji Ministerialnej Przewodniczący Delegacji Polskiej w HELCOM zwrócił uwagę na następujące kwestie:

- wdrażany w Polsce Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych przyczynia się znacząco do realizacji celów Bałtyckiego Planu Działań HELCOM; za przykład sztandarowy może posłużyć otwarta oczyszczalnia ścieków „Czajka” w Warszawie (redukcja dużej ilości fosforu - ok. 1500 ton rocznie); planowana jest dalsza rozbudowa i modernizacja oczyszczalni ścieków komunalnych i sieci kanalizacyjnych w miejscowościach poniżej 2000 mieszkańców,
- działania Polski w ramach wdrażania Ramowej Dyrektywny Wodnej oparte zostaną na przygotowywanym planie działań zarządzania wodami w zlewniach,

- ok. 300 tys. rolników pobiera subsydia unijne, postępujące usprawnienia infrastruktury rolnej w Polsce (ograniczenie powierzchni nawożenia organicznego, zwiększenie powierzchni magazynowania nawozów), zwiększenie o 300% obszarów szczególnie narażonych w Polsce,
- wprowadzenie w Polsce ograniczeń co do zawartości fosforu w proszkach do prania od połowy 2013 r. i spodziewane wprowadzenie od 2017 r. ograniczeń fosforu w detergentach do zmywarek do naczyń,
- zobowiązania Polski przyjęte w trakcie negocjowania Protokołu z Goeteborga przewidują do 2020 r. redukcję emisji azotu do powietrza o 30%,
- duże znaczenie dla Polski raportu HELCOM MUNI na temat broni chemicznej oraz nowo powoływanej grupy HELCOM SUBMERGED dotyczącej zatopionych obiektów w Bałtyku,
- owocna współpraca polsko-fińska w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (współkoordynowanie obszaru priorytetowego dotyczącego eutrofizacji) oraz w zakresie przeglądu sytuacji w rejonie hałd fosfogipsów w Polsce.

Posiedzenia HELCOM wyższego szczebla

Posiedzenia Komisji Helsińskiej (HELCOM) oraz spotkania Przewodniczących Delegacji HELCOM (HELCOM HOD) należą do cyklicznych spotkań na wyższym szczeblu. W 2013 r. Główny Inspektor Ochrony Środowiska jako przewodniczący polskiej delegacji wziął udział w dorocznym spotkaniu Komisji Helsińskiej oraz w pięciu posiedzeniach HELCOM HOD, których celem były przygotowania do Konferencji Ministerialnej 2013, przegląd działalności Komisji Helsińskiej, omówienie zagadnień związanych z wdrażaniem Bałtyckiego Planu Działań HELCOM, a także omówienie perspektywy budżetowej na kolejne lata.

Działania w ramach grup roboczych HELCOM

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

- Grupa do spraw wdrażania podejścia ekosystemowego (HELCOM GEAR),
- Grupa do spraw monitoringu i ocen (HELCOM MONAS),
- Grupa do spraw ochrony przyrody i różnorodności biologicznej (HELCOM HABITAT),
- Grupa do spraw zanieczyszczeń pochodzenia lądowego (HELCOM LAND),
- Grupa do spraw morskich (HELCOM MARITIME),
- Grupa do spraw reagowania (HELCOM RESPONSE).

W ramach HELCOM funkcjonują również platformy dialogu:

- Forum Rolno-Środowiskowe (HELCOM AGRI/ENV FORUM),
- Forum Rybołówstwa i Środowiska (HELCOM FISH/ENV FORUM),
- Grupa robocza do spraw planowania przestrzennego na morzu (HELCOM VASAB).

W 2013 r. działania Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska koncentrowały się na zapewnieniu udziału ekspertów i przedstawicieli kompetentnych resortów i środowisk naukowych w spotkaniach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, jak i ad hoc. Zaangażowanie poszczególnych jednostek w prace na rzecz Konwencji w odniesieniu do zagadnień ujętych w poszczególnych grupach HELCOM są następujące:

HELCOM GEAR – Grupa do spraw wdrażania podejścia ekosystemowego

W 2012 r. decyzją podjętą na posiedzeniu Komisji Helsińskiej powołano nową grupę HELCOM do spraw wdrażania podejścia ekosystemowego – HELCOM GEAR, której prace mają ułatwić wdrażanie Bałtyckiego Planu Działań HELCOM, a także wzmocnić synergię działań związanych z wdrażaniem Bałtyckiego Planu Działań i dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. W 2013 r. odbyły się trzy spotkania poświęcone głównie wymianie informacji na temat wdrażania Bałtyckiego Planu Działań w kontekście wdrażania Dyrektywy Ramowej ws. Strategii Morskiej, pracom dotyczącym rewizji ustaleń BSAP i przygotowania Deklaracji Ministerialnej na Konferencję Ministerialną 2013, a także na koordynacji innych działań zmierzających do zapewnienia ekosystemowego podejścia.

HELCOM MONAS - Grupa do spraw monitoringu i ocen

Głównym zadaniem grupy roboczej HELCOM MONAS jest koordynacja i wdrożenie monitoringu środowiska morskiego i oceny działań realizowanych w ramach HELCOM, włączając w to kontrolę jakości i dane powiązane z przyjętą w 2013 r. podczas Konferencji Ministerialnej zaktualizowaną Strategią Monitoringu i Oceny HELCOM. Grupa MONAS jest również zobowiązana do technicznego i merytorycznego wsparcia wdrażania Bałtyckiego Planu Działań i koordynowania wdrażania aktualnych zaleceń w tematycznym zakresie grupy.

W ramach HELCOM MONAS opracowywane są m.in. zestawy podstawowych wskaźników na potrzeby oceny stanu środowiska, oceny tematyczne i ocena holistyczna. Jednocześnie HELCOM MONAS m.in. koordynuje realizację cyklicznych projektów jak np. Pollution Load Compilation (PLC). Prowadzi nadzór nad pracami grup tematycznych np. HELCOM MORS, HELCOM LOAD czy HELCOM MUNI. Ponadto HELCOM MONAS we współpracy z pozostałymi grupami HELCOM zaangażowana jest w proces rewizji celów środowiskowych Bałtyckiego Planu Działań.

W 2013 r. prace grupy HELCOM MONAS 18/2013 dotyczyły przede wszystkim uzgodnienia zrewidowanych celów środowiskowych BSAP w tym celów redukcyjnych zrzutów substancji biogennej. Podczas HELCOM MONAS 19/2013 przyjęta została zrewidowana Strategia Monitoringu i Ocen HELCOM oraz ustalono, że weryfikacja międzynarodowego programu monitoringu zostanie zakończona w 2015 r., a także uzgodniono, że kolejna holistyczna ocena stanu zdrowia ekosystemu Morza Bałtyckiego zostanie opracowana do końca 2016 r. Strona polska poinformowała o rozpoczęciu rewizji planów gospodarowania wodami w zlewniach w odniesieniu do oceny presji i celów środowiskowych.

W ramach wsparcia procesu przygotowań do Konferencji Ministerialnej odbyły się z udziałem przedstawicieli Polski dwa warsztaty dotyczące rewizji maksymalnych dopuszczalnych ładunków substancji biogennej (MAI) oraz celów redukcyjnych (CART) (HELCOM MAI/CART WS). W 2013 r. odbyły się dwa spotkania grupy HELCOM LOAD 5/2013 i 6/2013, z czego drugie w Polsce. Przedstawiciele Polski uczestniczyli w spotkaniach grup roboczych m.in. HELCOM PLC 5.5 3/2013 4/2013 5/2013, HELCOM PLC 6 2/2013 3/2013, HELCOM PLUS 2/2013 i 3/2013, a także HELCOM MORE 4 5/2013 i 6/2013, 7/2013 HELCOM CORESET, HELCOM CORE EUTRO, HELCOM PEG, HELCOM ZEN QAI, HELCOM MORS EG, oraz w spotkaniu projektu BALSAM.

Przedstawiciele GIOŚ wzięli udział w szóstym finalnym spotkaniu grupy HELCOM MUNI w dniach 21-22 maja 2013 r., którego rezultatem było ostateczne uzgodnienie raportu dotyczącego broni chemicznej, z wnioskiem o przedłożenie go do zatwierdzenia podczas Konferencji Ministerialnej w październiku 2013 r. Strona polska wnioskowała o utworzenie grupy roboczej zajmującej się oceną ryzyka środowiskowego związanego z zatopionymi w morzu obiektami (HELCOM SUBMERGED), która będzie kontynuowała prace HELCOM MUNI w rozszerzonym zakresie.

W Rzeczypospolitej Polskiej za realizację działań w ramach grupy roboczej MONAS odpowiada przede wszystkim Główny Inspektorat Ochrony Środowiska przy współpracy z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej - PIB, Instytutem Oceanologii PAN, Instytutem Morskim w Gdańsku, Morskim Instytutem Rybackim - PIB w Gdyni oraz Państwowym Instytutem Weterynarii w Puławach, Centralnym

Laboratorium Ochrony Radiologicznej w Warszawie, Wojewódzkimi Inspektoratami Ochrony Środowiska w Szczecinie, Gdańsku i Olsztynie.

HELCOM LAND – Grupa do spraw zanieczyszczeń pochodzenia lądowego

Grupa HELCOM LAND jest odpowiedzialna za ograniczanie zrzutu zanieczyszczeń ze wszystkich źródeł pochodzenia lądowego do Morza Bałtyckiego. Grupa LAND co do zasady zobowiązana jest do identyfikacji lądowych źródeł zanieczyszczeń substancji odżywczych i niebezpiecznych i do przedstawiania właściwych propozycji działań, które należałoby podjąć w celu ograniczenia zrzutów zanieczyszczeń do Bałtyku. HELCOM LAND realizuje działania na rzecz promocji technologii bezpiecznych dla środowiska. W efekcie podejmowanych wysiłków powstał dokument pn. „Najlepsze Dostępne Techniki i Najlepsze Praktyki Środowiskowe” - Best Available Techniques (BAT) and Best Environmental Practices (BEP).

Priorytetowe obszary działalności grupy HELCOM LAND to eutrofizacja i niebezpieczne substancje oraz wdrożenie działań wspólnego Kompleksowego Programu na Rzecz Środowiska Morza Bałtyckiego, tj.: Implementation of the Baltic Sea Joint Comprehensive Environmental Action Programme (JCP). W ramach prac grupy HELCOM LAND ze w zakresie zanieczyszczeń pochodzenia lądowego prace prowadziło Ministerstwo Gospodarki, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) oraz Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

Eutrofizacja

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 259/2012 z dnia 14 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 648/2004 wprowadza ograniczenia stosowania fosforanów i innych związków fosforu w detergentach dla konsumentów przeznaczonych do prania i detergentach dla konsumentów przeznaczonych do automatycznych zmywarek do naczyń (Dz. Urz. UE L 94 z 30.03.2012 r., str.16). Zgodnie z nim w Polsce od dnia 30 czerwca 2013 r. zostały wprowadzone ograniczenia w zakresie detergentów piorących dla konsumentów, natomiast od dnia 1 stycznia 2017 r. przewiduje się wprowadzenie ograniczeń w zakresie detergentów do automatycznych zmywarek do naczyń dla konsumentów.

W lipcu 2013 r. na wniosek Ministrów Środowiska Polski i Finlandii przeprowadzono wspólne polsko-fińskie pobory prób wody w okolicach składowisk fosfogipsów w Wiślince i Policach w celu oceny ich oddziaływania na środowisko Morza Bałtyckiego zakończone opracowaniem wspólnego raportu.

Strona polska wraz ze stroną rosyjską podjęła wysiłki na rzecz opracowania dokumentu HELCOM Guidance on nomination of environmentally sound techniques and practices to a Catalogue of Green Baltic Practices dotyczącego zasad przyznawania wyróżnień w zakresie zastosowania przyjaznych środowisku technologii.

JCP - Wspólny Kompleksowy Program Działań na Rzecz Środowiska Morza Bałtyckiego

W kompetencji Ministerstwa Gospodarki leży podejmowanie działań mających na celu skreślenie ostatnich czterech zakładów przemysłowych zidentyfikowanych jako niespełniających wymogów Zaleceń HELCOM, które pozostają na liście aktywnych HOT-SPOTów.

HELCOM HABITAT – Grupa do spraw ochrony przyrody i różnorodności biologicznej

Grupa do spraw ochrony przyrody i różnorodności biologicznej sporządza informacje o ekosystemach i siedliskach, które dostarczają istotne dane nt. lęgówisk, schronień, źródeł pożywienia dla gatunków roślinnych jak i zwierzęcych, które żyją w środowisku bezpośrednio powiązanym z Morzem Bałtyckim. W celu ochrony tych siedlisk należy ograniczyć wpływ działalności antropogenicznej mającej wpływ na Bałtyk i jego zlewisko. Celem działalności grupy roboczej HELCOM HABITAT jest zapewnienie odpowiednich danych o siedliskach, gatunkach i zachowaniu bioróżnorodności, które są dostępne i wykorzystywane m.in. przez grupy robocze HELCOM, w celu wprowadzania w życie rozwiązań opartych o ekosystemowe podejście do zarządzania i rozpowszechniania zasad określonych jako Zintegrowane

Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (Integrated Coastal Zone Management - ICZM) na obszarze całego Bałtyku.

Podczas spotkania grupy HELCOM HABITAT 15/2013 zatwierdzono ostatecznie raport w sprawie czerwonej listy gatunków i siedlisk Bałtyku, będący efektem czteroletnich wysiłków podejmowanych w ramach grupy HELCOM RED LIST. Raport został zaprezentowany podczas Konferencji Ministerialnej w 2013 r. Dyskusja dotyczyła również problematyki sieci Bałtyckich Obszarów Chronionych HELCOM (HELCOM BSPA) w kontekście obszarów NATURA 2000, projektu HELCOM PROTECT, którego celem jest aktualizacja bazy danych BSPA, gatunków nierodzimych, planów ochrony fok, projektu BALTFIMPA, którego celem jest minimalizowanie oddziaływania rybołówstwa na środowisko, a także projektu HELCOM STURGEON, dotyczącego ochrony jesiotra.

Prace grupy koordynuje Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we współpracy z Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju), urzędami morskimi, Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni, Uniwersytecie Gdańskim oraz Instytutem Morskim w Gdańsku.

HELCOM MARITIME - Grupa do spraw morskich

Za koordynację prac w ramach grupy HELCOM MARITIME odpowiada Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, we współpracy z urzędami morskimi w Gdyni, w Słupsku i w Szczecinie. Postępujący wzrost natężenia transportu morskiego zagraża wrażliwemu ekosystemowi morskemu. Szacuje się, że transport towarów drogą morską podwoi się przed 2017 r. w regionie Morza Bałtyckiego. W celu zapewnienia zrównoważonego korzystania ze środowiska morskiego oraz zapobiegania wycieku zanieczyszczeń ze statków powołano grupę roboczą HELCOM MARITIME. Do zadań grupy należy zapewnienie poprzez ścisłą współpracę międzynarodową przestrzegania i egzekwowania przyjętych regulacji prawnych, jak również identyfikacja oraz promocja działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń powodowanych przez transport morski, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi.

W 2013 r. odbyły się dwa posiedzenia grupy roboczej HELCOM MARITIME 12/2013 i 13/2013, z czego jedno miało miejsce w dniach 26-28 listopada 2013 r. w Szczecinie. Przedmiotem pracy grupy roboczej MARITIME były kwestie wynikające z realizacji Bałtyckiego Planu Działań HELCOM, w tym problematyka emisji tlenków siarki i azotu ze statków. Rzeczpospolita Polska postulowała równoczesne ustanowienie nowego obszaru (ECA NOX) dla Morza Północnego. W ramach prac grupy MARITIME w 2013 r. podjęto również działania związane z przygotowaniem portów morskich do odbioru ścieków ze statków w związku z wytycznymi IMO (rezolucja MEPC.83(44)) oraz zmienionymi przepisami Załącznika IV do konwencji MARPOL w jak najkrótszym terminie, najpóźniej do 2015 r., zgodnie z Bałtyckim Planem Działań HELCOM. Od dnia 1 stycznia 2013 r. liniowce i statki pasażerskie zostały zobowiązane do poddawania ścieków uzdatnianiu w celu usunięcia związków odżywczych lub do dostarczania ich do portowych stacji odbiorczych. W ramach grupy HELCOM MARITIME powołano ekspercką grupę korespondencyjną będącą platformą współpracy w zakresie portowych urządzeń odbiorczych (Cooperation Platform on Port Reception Facilities in the Baltic Sea) w celu zapewnienia dialogu pomiędzy krajową administracją, portami i armatorami statków pasażerskich w zakresie poprawy dostępności urządzeń do odbioru ścieków w portach pasażerskich Morza Bałtyckiego.

W ramach wdrażania przez HELCOM mapy drogowej dla ratyfikacji Konwencji o Zarządzaniu Wodami Balastowymi, w 2013 r. został opublikowany raport na temat projektu ALIENS 2, w wyniku którego opracowano zharmonizowaną metodykę prowadzenia badań wód w portach Morza Bałtyckiego oraz metodologię określania ryzyka introdukcji gatunków obcych. Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz (zgodnie z prawidem A-4 BWB) opracowano jednolitą podstawę do wydawania zwolnień ze stosowania metod postępowania z wodami balastowymi i spełnienia wymogów konwencji dla statków eksploatowanych wyłącznie na trasach Morza Bałtyckiego.

W ramach współpracy między Komisjami HELCOM i OSPAR Rzeczpospolita Polska uczestniczyła w pracach grupy zadaniowej „Joint HELCOM/OSPAR Task Group on Ballast Water Exemption”, która

opracowała wspólne wytyczne w zakresie przyznawania statkom zwolnień ze stosowania procedur postępowania z wodami balastowymi i osadami. W kolejnych latach, grupa ma zająć się przygotowaniem do wdrożenia tych wytycznych.

HELCOM RESPONSE - Grupa do spraw reagowania

Realizację zadań w ramach grupy HELCOM RESPONSE na poziomie krajowym prowadziło Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju). Grupa podejmuje działania mające na celu zapewnienie szybkiego krajowego i międzynarodowego reagowania na zanieczyszczenia spowodowane wypadkami na morzu, analizę rozwoju transportu morskiego na Bałtyku i zbadania możliwego wpływu nowych rozwiązań na współpracę międzynarodową w odniesieniu do reagowania na zanieczyszczenia, koordynację powietrznej obserwacji morskich szlaków żeglugowych w celu zapewnienia pełnego obrazu zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego oraz pomocy w identyfikacji zanieczyszczających. Opracowywane są zalecenia dotyczące m.in. kwestii wzmocnienia współpracy w podregionach w zakresie reagowania na rozlewy olejowe, zapewnienia odpowiedniego poziomu zdolności reagowania na wypadki i potencjału ratowniczego, rozwoju i wykorzystywania systemów prognozowania przemieszczania się rozlewów olejowych i innych szkodliwych substancji w Bałtyku.

W 2013 r. odbyło się jedno spotkanie grupy HELCOM RESPONSE w Kłajpedzie na Litwie, na którym omówiono m.in. postęp w realizacji Bałtyckiego Planu Działań w zakresie reagowania, ocenę ryzyka wypadków morskich, potrzebę poprawy zdolności reagowania i konieczność przyszłych inwestycji, a także omówiono propozycję zmiany Aneksu VII do Konwencji Helsińskiej. Strona polska wzięła udział w dyskusji dotyczącej współpracy na wypadek operacji zwalczania zanieczyszczeń olejowych lub innych niebezpiecznych substancji na brzegu morskim oraz wdrażania do krajowych planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.

W 2013 r. w ramach prac grupy Ekspertów (HELCOM EWG SHORLINE 5/2013 i 6/2013) odbyły się dwa spotkania grupy, w trakcie których opracowano projekt zmian do Konwencji Helsińskiej służący uregulowaniu kwestii współpracy w dziedzinie zwalczania zanieczyszczeń na brzegu, które zostały przyjęte w trakcie Konferencji Ministrów Środowiska w Kopenhadze zaleceniem HELCOM 34E/3 „Amendments to Annex VII Response to pollution incidents of the 1992 Helsinki Convention, concerning response on the shore”. Zmiany w Konwencji Helsińskiej obejmujące współpracę na wypadek operacji zwalczania zanieczyszczeń olejowych lub innych niebezpiecznych substancji na brzegu morskim wejdą w życie w dniu 1 lipca 2014 r.

HELCOM FISH/ENV – Forum Rybołówstwa i Środowiska

Forum Rybołówstwa i Środowiska jest platformą dialogu w zakresie morskiej różnorodności biologicznej i zrównoważonego rybołówstwa, która działa od 2008 r. W 2013 r. odbyło się jedno spotkanie HELCOM FISH/ENV 9/2013 z udziałem przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, na którym omówiono m.in. kwestię wdrażania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM w zakresie kwestii związanych z ochroną ryb i rybołówstwa oraz kwestie wdrażanie projektu BALTFIMPA, dotyczącego zarządzania rybołówstwem na obszarach chronionych.

HELCOM AGRI/ENV – Forum Rolno-Środowiskowe

Forum Rolno-Środowiskowe jest platformą dialogu w zakresie rozwijania i stosowania praktyk rolnictwa zrównoważonego przy minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko Morza Bałtyckiego, która zainaugurowała działalność w 2010 r. W 2013 r. odbyło się jedno forum HELCOM AGRI/ENV5/2013 z udziałem przedstawiciela Rzeczypospolitej Polskiej, na którym omówiono m.in. kwestię wdrażania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM w zakresie rolnictwa, a także powiązanie działań HELCOM z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (obszary priorytetowe NUTRI i AGRI).

HELCOM-VASAB – Grupa robocza do spraw Planowania Przestrzennego na Morzu

Wspólna grupa robocza HELCOM-VASAB ds. Planowania Przestrzennego na Morzu jest platformą współpracy dla wypracowania spójnych zasad planowania przestrzennego na morzu. W 2013 r. odbyły się następujące spotkania: trzy posiedzenia Komitetu VASAB - w Oslo (21-22 stycznia), w Moskwie (6-7 czerwca) oraz w Helsinkach (30-31 października), a także dwa posiedzenia Wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego: w Rydze (29-30 stycznia) oraz w Helsinkach (6-7 maja). W 2013 r. prowadzone były dalsze działania w ramach projektu „PartiSeaPate” będącego kontynuacją projektu BaltSeaPlan.

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

Przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wzięli udział w 65 posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), które odbyło się w Londynie w dniach 13–17 maja 2013 r. Podczas spotkania prowadzono negocjacje związane m.in. z terminem wejścia w życie wymogów dotyczących Tier III NOx w obszarach specjalnych (NECA), z tematyką recyklingu statków, wód balastowych, zanieczyszczenia powietrza i wydajności energetycznej statków oraz transferu technologii. Omawiano także przygotowania do wypracowania dla transportu morskiego instrumentów rynkowych, służących ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych. Prace Komitetu w 2013 r. doprowadziły m.in. do przyjęcia wytycznych w sprawie informacji o zatwierdzeniach typów systemów do obróbki wód balastowych (BWMS), a także Poprawki do Oceny Stanu Technicznego (CAS) Załącznika I MARPOL. Przyjęto Kodeks Organizacji Uznanych (Kodeks RO) oraz Poprawkę do wytycznych 2012 dla wdrożenia Załącznika V MARPOL 73/78.

3. Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE

W 2013 r. prace z zakresu ochrony środowiska morskiego toczyły się przede wszystkim w ramach grup roboczych do spraw środowiska. W ramach tej grupy toczyły się prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013 - COM(2013) 480, jak również kontynuowano prace nad projektem rozporządzenia w sprawie recyklingu statków.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE przyjęto w listopadzie 2013 r. Rozporządzenie weszło w życie 30 grudnia 2013 r. i przewiduje stopniowe wprowadzanie wymogów dotyczących recyklingu począwszy od dnia 31 grudnia 2014 r. Celem rozporządzenia jest zapobieganie wypadkom, urazom i innemu szkodliwemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko powstającemu na skutek recyklingu statków, a także zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego UE na każdym etapie cyklu życia statku, w szczególności dla zapewnienia, aby niebezpieczne odpady z takiego recyklingu statków podlegały racjonalnemu ekologicznie gospodarowaniu. Rozporządzenie ma również na celu ułatwienie ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków. Rozporządzenie wprowadza wymagania odnoszące się zarówno do statków, jak i do zakładów recyklingu statków. Nowe obowiązki dotyczą m.in. wymogu posiadania na statku wykazu materiałów niebezpiecznych oraz świadectwa inwentaryzacji, a dla statków kierowanych do recyklingu planu recyklingu i świadectwa gotowości do recyklingu. Rozporządzenie określa także wymogi w odniesieniu do zakładów recyklingu statków konieczne do wpisania ich do europejskiego wykazu. Europejski wykaz opublikowany zostanie w Dzienniku Urzędowym UE najpóźniej dnia 31 grudnia 2016 r. Podzielony będzie on na dwie podlisty, zawierające zakłady recyklingu statków znajdujące się w państwach członkowskich UE oraz zakłady recyklingu statków znajdujące się w państwach trzecich. Zgodnie z rozporządzeniem statki będą mogły być poddawane recyklingowi jedynie w zakładach wymienionych w europejskim wykazie. Rozporządzenie dokonuje wyłączenia statków podnoszących banderę państwa członkowskiego UE objętych jego zakresem odpowiednio z zakresu stosowania

Rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów.

W ramach grupy roboczej Rady UE do spraw żeglugi w zakresie dotyczącym ochrony środowiska morskiego odbywały się prace przed posiedzeniem Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC) oraz prace nad Wnioskiem dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wieloletniego finansowania działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego w zakresie reagowania na zanieczyszczenia spowodowane przez statki oraz morskie instalacje naftowe i gazowe. Prace nad wnioskiem będą kontynuowane w 2014 r.

Ponadto w 2013 r. w ramach grupy roboczej Rady do spraw transportu (kwestie intermodalności i sieci intermodalne) prowadzone były prace w zakresie projektu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych. Projekt ten obejmuje m.in. kwestie związane z zapewnieniem infrastruktury bunkrowania LNG, jako paliwa alternatywnego dla statków morskich oraz zapewnienia infrastruktury na nabrzeżach portowych do zasilania statków w energię elektryczną podczas postoju w portach. Prace nad projektem będą kontynuowane w 2014 r.

4. Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)

Głównym celem Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest zacieśnienie współpracy w regionie i wykorzystanie potencjału, jaki pojawił się wraz z rozszerzeniem UE. Jej inicjatorem był Parlament Europejski, który w listopadzie 2006 r. przyjął rezolucję postulującą opracowanie strategii współpracy w regionie Morza Bałtyckiego. W grudniu 2007 r. Rada Europejska wezwała Komisję Europejską do opracowania Strategii. W czerwcu 2009 r. KE przyjęła komunikat w sprawie Strategii, a w październiku 2009 r. dokument został zatwierdzony przez Radę Europejską.

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego określona została jako pierwsza strategia makroregionalna UE, której cele ukierunkowano na następujące obszary: ochrona środowiska, dobrobyt, dostępność i atrakcyjność oraz bezpieczeństwo. Pierwotnie Strategia składała się z 15 obszarów priorytetowych, około 80 projektów flagowych oraz 12 działań horyzontalnych i realizowana była w oparciu o środki z istniejących instrumentów finansowych UE, z budżetów narodowych oraz ze środków międzynarodowych instytucji finansowych.

Rzeczpospolita Polska brała udział w wypracowaniu Konkluzji Rady ds. Ogólnych w sprawie zakończenia przeglądu SUE RMB przyjętych w dniu 26 czerwca 2012 r. W ich wyniku istotnym modyfikacjom poddano Plan Działania SUE RMB, który w zaktualizowanej wersji został przyjęty w 2013 r.

Plan Działania SUE RMB po rewizji obejmuje trzy główne cele: ocalenie morza, połączenie regionu oraz wzrost dobrobytu. Wprowadzono także cele szczegółowe, wskaźniki i poziomy docelowe, które mają stanowić wymierny mechanizm weryfikacji efektów wdrażania Strategii.

Zaktualizowany Plan Działania SUE RMB obejmuje 17 Obszarów Priorytetowych i 5 Działań Horyzontalnych, w tym obszary i działania bezpośrednio dotyczące polityki morskiej: OP Bio - Preserving natural zones and biodiversity, including fisheries; OP Hazards – Reducing the use and impact of hazardous substances; OP Safe - To become a leading region in maritime safety and security; OP Ship - Becoming a model region for clean shipping; PA Transport – Improving internal and external transport links.

Rzeczpospolita Polska utrzymała rolę koordynatora Obszaru Priorytetowego NUTRI (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska wspólnie z Finlandią) - „Redukcja zrzutów substancji biogennych do morza do akceptowalnego poziomu” i Obszaru Priorytetowego INNOVATION - „Pełne wykorzystanie potencjału regionu w zakresie badań oraz innowacyjności” (Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego wspólnie ze Szwecją), a także stała się współkoordynatorem nowego Obszaru Priorytetowego CULTURE (Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego).

Dwoma najważniejszymi dokumentami, na jakie powołuje się Strategia w ramach pierwszego celu, czyli „Ocalenie Morza”, jest Bałtycki Plan Działań HELCOM (HELCOM BSAP) oraz dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej, dlatego też horyzont czasowy osiągnięcia tego celu wyznaczono na rok 2020 (dyrektywa) oraz na rok 2021 (HELCOM BSAP).

Na gruncie polskim działalność kontynuował Zespół roboczy ds. koordynacji wdrażania SUE RMB w RP powołany w dniu 5 września 2011 r. w celu poprawy efektywności wdrażania Strategii. W 2013 r. odbyły się trzy spotkania Zespołu ds. SUE RMB, przy czym jedno posiedzenie poświęcone zostało omówieniu możliwości poprawy połączeń transportowych Polski, w tym połączeń morskich, poprzez zwiększenie zaangażowania we wdrażanie Strategii. Omówiono m.in. priorytety polityki morskiej RP, jakimi są rozwój portów i transportu morskiego. Jednym z wniosków spotkania było przekonanie, że mimo niedoskonałości formatów regionalnych tj. SUE RMB czy Wymiar Północny, odgrywają one niebagatelną rolę jako fora umożliwiające prezentację narodowych priorytetów, ich zbliżanie i wypracowywanie wspólnego podejścia regionalnego, w tym w obszarze polityki transportowej i morskiej. Udział we współpracy transportowej w ramach SUE RMB czy Wymiaru Północnego może mieć ograniczony wpływ na bezpośrednią realizację twardych inwestycji. Z pewnością ma jednak znaczenie pośrednie - poprzez wypracowywanie w ramach wymienionych struktur regionalnych priorytetów transportowych (vide Baltic Transport Outlook czy Regionalna Sieć Transportowa (NDPTL - Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics - Partnerstwo na rzecz Transportu i Logistyki Wymiaru Północnego). Rzeczpospolita Polska powinna być obecna w takich dyskusjach, zwłaszcza, że głos regionu może stanowić podstawę do dalszych decyzji finansowych.

Przedstawiciele Ministerstwa Spraw Zagranicznych, które pełni rolę Narodowego Punktu Kontaktowego ds. SUE RMB w 2013 r. uczestniczyli także w wypracowywaniu zapisów Konkluzji Rady w sprawie wartości dodanej strategii makroregionalnych, które zostały przyjęte przez Radę ds. Ogólnych w dniu 22 października 2013 r.

Konkluzje stworzyły elastyczne ramy koncepcji strategii makroregionalnych, podkreśliły ich potencjał do mobilizowania instytucji różnych szczebli do lepszego wdrażania polityk unijnych, w tym polityki morskiej, a także polityk narodowych i regionalnych. Konkluzje zachęcają do zwiększenia odpowiedzialności za proces zarządzania po stronie państw członkowskich UE oraz do uwzględniania strategii makroregionalnych przez odpowiednie instrumenty finansowe UE, co w przypadku SUE RMB może doprowadzić do ułatwionego dostępu do finansowania dla projektów bałtyckich. Umiejętne wykorzystanie możliwości współpracy w ramach SUE RMB przez polskie podmioty, może sprzyjać realizacji polskiej polityki morskiej.

W celu rozszerzenia debaty bałtyckiej poza reprezentantów Zespołu ds. koordynacji wdrażania SUE RMB, Ministerstwo Spraw Zagranicznych powołało Bałtycki Zespół Doradczy przy Ministrze Spraw Zagranicznych, którego pierwsze spotkanie odbyło się w dniu 14 października 2013 r. W jego skład wchodzi polscy eksperci, reprezentujący obszary takie jak: ochrona środowiska, rozwój gospodarczy, technologiczny i infrastrukturalny, nauka, edukacja, kultura, bezpieczeństwo cywilne. Rosnący potencjał regionu Morza Bałtyckiego to ogromna i ciągle nie w pełni wykorzystana szansa rozwojowa dla Polski. Niezwykle ważna w tym kontekście jest stała współpraca z ekspertami, również spoza administracji państwowej, którzy na co dzień zajmują się tym regionem. Główny cel to wypracowanie strategicznych priorytetów polskiej polityki zagranicznej wobec regionu Morza Bałtyckiego, także w związku ze zbliżającą się prezydencją Polski w Radzie Państw Morza Bałtyckiego w latach 2015-2016.

Przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej uczestniczyli także w największym wydarzeniu nad Bałtykiem dotyczącym SUE RMB, czyli w IV Dorocznym Forum SUE RMB w Wilnie, które odbyło się w dniach 10-11 listopada 2013 r. Wydarzenie zorganizowane przez Komisję Europejską, Prezydencję litewską w Radzie UE, INTERACT Point Turku i Sekretariat Rady Państw Morza Bałtyckiego zgromadziło ok. 600 uczestników z państw członkowskich UE realizujących SUE RMB, ale także państw pozaunijnych, jak Rosja i Norwegia. Forum zorganizowane pod hasłem „Baltic Sea, Baltic Growth, Baltic Environment” w ramach 4 sesji plenarnych i 10 warsztatów skupiło się na omówieniu możliwości wykorzystania wyzwań

środowiskowych do pobudzania wzrostu i tworzenia nowych miejsc pracy nad Bałtykiem. W czasie głównej sesji wyemitowano krótki film na temat SUE RMB, w którym jeden z trzech głównych celów Strategii (Ocalenie morza) został zilustrowany przez zaangażowanie polskich instytucji (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Instytut Oceanologii PAN w Sopocie). W wydarzeniu wzięli także udział Prezydent Litwy Dalia Grybauskaitė, Komisarz ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej Johannes Hahn oraz Minister Finansów LT Rimantas Šadžius. Wśród prezentujących się podczas Networking Village wystąpili przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Woj. Zachodniopomorskiego, Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie (projekt CHEMSEA dot. broni chemicznej zatopionej w Bałtyku), Instytutu Morskiego w Gdańsku. Udział w Dorocznym Forum SUE RMB potwierdził wolę Polski angażowania się we współpracę bałtycką, był też okazją do promocji regionów oraz instytucji.

Obszar Priorytetowy Biogeny (PA NUTRI) – Ograniczenie zrzutów substancji biogennych do morza do poziomów akceptowalnych

Obszar Priorytetowy Biogeny w 2013 r. koordynuje Główny Inspektorat Ochrony Środowiska wspólnie z Finlandią. GIOŚ podjął działania mające na celu zidentyfikowanie interesariuszy tego obszaru, a następnie przekazał im informacje mające na celu przybliżenie pojęcia projektów flagowych, sposobu wyboru projektów wpisujących się w cele Strategii oraz ich finansowania z dostępnych źródeł, np. Seed Money Facility (SMF), Swedish Institute. W wyniku tych działań koordynatorzy otrzymali do oceny 13 propozycji nowych międzynarodowych projektów, których tematyka obejmuje problem eutrofizacji i ograniczenie zrzutów substancji biogennych do Morza Bałtyckiego.

W 2013 r. odbyły się trzy spotkania Komitetu Sterującego OP Biogeny, w których uczestniczyli również liderzy aktualnie prowadzonych projektów flagowych oraz liderzy potencjalnych projektów do realizacji w ramach Obszaru, ubiegających się o finansowanie z SMF. Na spotkaniach poddano ocenie i procesowi wyboru projekty kwalifikujące się do poparcia przez koordynatorów OP Biogeny. Dzięki działaniom koordynatorów OP Biogeny cztery nowe projekty (w tym dwa projekty, których liderami jest Polska) wpisujące się w działania tego obszaru, mają wstępnie zapewnione w 2014 r. dofinansowania z mechanizmu Seed Money Facility na opracowanie potencjalnych przyszłych projektów flagowych OP Biogeny. Są to projekty o akronimach: BEST, BBG, SUWMAB i BaRuWa.

Koordynatorzy uczestniczyli również w wymianie informacji oraz doświadczeń pomiędzy liderami pokrewnych tematycznie projektów i Obszarów Priorytetowych - dzięki rekomendacji koordynatorów OP Biogeny dofinansowanie z mechanizmu Seed Money Facility mają szansę otrzymać również trzy projekty wpisujące się w cele PA Agri, HA Involve i HA Neighbours, a jednocześnie realizujące cele OP Biogeny. Są to projekty o akronimach: CIRCUNUTS, IWAMA, WaterNets.

Na IV Doroczne Forum SUE RMB w Wilnie w dniach 11-12 listopada 2013 r. koordynatorzy OP Biogeny opracowali materiały informacyjne w języku angielskim i wraz z liderami projektów flagowych Baltic Deal oraz PRESTO informowali o problemie eutrofizacji Bałtyku, roli OP Biogeny (PA NUTRI) SUE RMB w ograniczaniu tego procesu oraz promowali działania nad Bałtykiem realizowane w ramach projektów flagowych OP Biogeny.

W 2013 r. Rzeczpospolita Polska w ramach OP Biogeny uczestniczyła w projekcie flagowym pn. „Wdrażanie najlepszych praktyk rolniczych - Baltic Deal” zakończonym we wrześniu 2013 r. Liderem projektu było Litewskie Centrum Doradztwa Rolniczego (LRATC) oraz Federacja Rolników Szwedzkich (LRF). Celem projektu była poprawa statusu środowiskowego Morza Bałtyckiego poprzez użycie uzasadnionych ekonomicznie środków ograniczających utratę biogenów z rolnictwa, przy zachowaniu konkurencyjności gospodarstw. Dzięki Baltic Deal rolnicy oraz organizacje doradztwa rolniczego mieli możliwość podniesienia swoich kompetencji dotyczących praktyk i działań rolno-środowiskowych. Baltic Deal realizowany był m.in. poprzez stworzenie sieci, w ramach której rolnicy oraz doradcy wymieniali się wiedzą na temat dobrych praktyk i organizowali wyjazdy studyjne zarówno w obrębie ich kraju, jak i pozostałych państw regionu Morza Bałtyckiego. Szereg środków przetestowano w sieci składającej się z ponad 118 demonstracyjnych gospodarstw rolnych. Odbyło się ponad 90 wizyt studyjnych i warsztatów w gospodarstwach demonstracyjnych z udziałem ponad 2000 osób. Projekt ten przyczynił się do

realizacji działań w ramach OP Biogeny - „bardziej efektywne zarządzanie substancjami biogennymi” i „ułatwianie międzysektorowego dialogu politycznego”. Polskim partnerem projektu było Centrum Doradztwa Rolniczego w Brwinowie - Oddział w Radomiu (CDR). Dzięki międzynarodowej współpracy w ramach projektu w Polsce obecnie funkcjonuje 48 pokazowych gospodarstw rolnych służących dalszej edukacji rolników z regionu Morza Bałtyckiego.

W ramach uzgadniania nowych programów unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 Koordynatorzy OP Biogeny przekazali informacje na temat priorytetów tego obszaru do instytucji odpowiedzialnych za opracowanie programów międzynarodowych (Program Region Morza Bałtyckiego, Program Południowy Bałtyk, Program Europa Środkowa) oraz krajowych po stronie polskiej (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Inteligentny Rozwój, Regionalne Programy Operacyjne).

Obszar Priorytetowy Substancje Niebezpieczne (PA HAZARDS) – Ograniczenie użytkowania i wpływu substancji niebezpiecznych

W ramach PA HAZARDS Główny Inspektorat Ochrony Środowiska realizuje działania związane z zatopioną bronią chemiczną w Morzu Bałtyckim. W ramach projektu flagowego pn. „Ocena potrzeby usuwania broni chemicznej” w 2013 r. nastąpiło ukończenie i przyjęcie na Konferencji Ministerialnej HELCOM w październiku 2013 r. raportu grupy HELCOM MUNI dotyczącego zatopionej broni chemicznej w Bałtyku. Raport dostępny jest na stronie www.helcom.fi.

W 2013 r. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska rozpoczął działania mające na celu identyfikację i zrzeszenie różnych projektów oraz inicjatyw związanych z zatopioną bronią chemiczną w regionie Morza Bałtyckiego. W konsekwencji tych działań projekt flagowy pn. „Ocena potrzeby usuwania broni chemicznej” został przekształcony w projekt klastrowy pn. UMBRELLA - „Liga na rzecz rekultywacji Morza Bałtyckiego w odniesieniu do zatopionej broni” (Underwater Munitions Baltic REmediation cluster LeAgue). Obecnie projekt obejmuje działania grupy HELCOM MUNI, projekt CHEMSEA, projekt MODUM, współpracę z Międzynarodowym Dialogiem w sprawie Zatopionej Broni (IDUM) oraz współpracę z International Scientific Advisory Board on Sea-Dumped Chemical Weapons (ISAB).

Podczas czwartego Dorocznego Forum SUE RBM w Wilnie w dniach 11-12 listopada 2013 r. liderzy projektów UMBRELLA (GIOŚ) oraz CHEMSEA (Instytut Oceanologii PAN w Sopocie) informowali o problemie zatopionej broni chemicznej w Bałtyku oraz promowali działania realizowane w regionie Morza Bałtyckiego w związku z koniecznością oszacowania zagrożenia, jakie ta broń ze sobą niesie. Podczas otwarcia Forum zaprezentowany został film promujący trzy projekty realizowane w ramach SUE RBM, w tym działania w ramach projektu flagowego dotyczącego broni chemicznej.

5. Działania dotyczące dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej

W celu osiągnięcia efektu synergii działań Główny Inspektor Ochrony Środowiska realizując swoje zadania brał pod uwagę konieczność powiązania celów i działań Konwencji Helsińskiej z wymaganiami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej), która jest obecnie wdrażana przez Komisję Europejską oraz wszystkie kraje członkowskie UE. Osiągnięcie dobrego stanu środowiska morskiego do roku 2020 poprzez opracowanie i wdrożenie przez kompetentne organy poszczególnych elementów strategii morskiej to główny cel postanowień dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. Dyrektywa określa działania jakie powinny podjąć państwa członkowskie, aby osiągnąć lub utrzymać dobry stan ekologiczny środowiska morskiego. W tym celu państwa przeprowadzają analizę aktualnego stanu środowiska morskiego oraz identyfikują źródła oraz skalę presji antropogenicznej pochodzącej ze źródeł lądowych i morskich. Na tej podstawie opracowują i wdrażają plany działań na rzecz ochrony i poprawy stanu ekosystemów morskich.

W przypadku Morza Bałtyckiego głównym zagrożeniem dla jego stanu jest ilość zanieczyszczeń odprowadzanych z lądu. Koordynatorem procesu ograniczania ładunków zanieczyszczeń z lądu są organy gospodarki wodnej, które wykorzystują w tym celu obecne instrumenty prawne wynikające

z innych procesów unijnych, takich jak wdrażanie dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. UE L327/I z 22 grudnia 2000 r., str. 275) oraz dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. UE I 135/40 z dnia 30 maja 1995 r., str. 26).

Należy podkreślić, iż dyrektywa odwołuje się do doświadczeń i celów konwencji morskich, stąd Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestnicząc w działaniach Konwencji o ochronie środowiska morskiego Morza Bałtyckiego dąży do osiągnięcia efektu synergii pomiędzy procesem wdrażania postanowień dyrektywy a Konwencją helsińską.

W dniu 4 stycznia 2013 r. Sejm RP uchwalił nowelizację ustawy Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 165), która wdraża do prawa polskiego zapisy Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej oraz określa kompetentne organy do jej implementacji.

Ustawa o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw, która wdraża do prawa polskiego zapisy dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, określa jednocześnie kompetentne organy do jej implementacji. Zgodnie z projektem ustawy Główny Inspektor Ochrony Środowiska opracowuje wstępną ocenę stanu środowiska wód morskich, zestaw właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich oraz program monitoringu wód morskich. Do kompetencji Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej należy zestawienie dominujących presji i oddziaływań pochodzenia lądowego na wody morskie, zestaw celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników oraz krajowy program ochrony wód morskich. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej opracowuje zestawienie dominujących presji i oddziaływań pochodzenia morskiego na wody morskie, analizę ekonomiczną i społeczną użytkowania wód morskich oraz kosztów degradacji środowiska wód morskich, natomiast minister właściwy do spraw rybołówstwa opracowuje zestawienie dominujących presji i oddziaływań pochodzenia morskiego na wody morskie wynikających z działalności rybackiej.

Z inicjatywy państw członkowskich UE oraz Komisji Europejskiej działa platforma wdrożeniowa dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej - Common Implementation Strategy (CIS), która jest odpowiedzialna za koordynację podejmowanych w krajach członkowskich UE działań związanych z problematyką wody i morza we współpracy z Dyrekcją Generalną do spraw Środowiska oraz Dyrekcją Generalną do spraw Morskich i Rybołówstwa Komisji Europejskiej. Głównym zadaniem działającej pod przewodnictwem Dyrektorów Morskich platformy CIS jest wypracowanie wspólnego podejścia i wytycznych, prowadzenie współpracy na poziomie eksperckim oraz prowadzenie badań i realizacja wspólnych projektów. W ramach platformy wdrożeniowej CIS działa grupa koordynująca oraz grupy robocze: grupa robocza do spraw dobrego statusu środowiskowego (GES), grupa robocza do spraw wymiany danych, informacji i wiedzy (DIKE), grupa robocza do spraw gospodarczych i społecznych ocen (ESA).

W 2013 r. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska przeprowadził konsultacje społeczne wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich oraz zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich. W październiku 2013 r. uzgodnione z Prezesem Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym ds. rybołówstwa ww. dokumenty zostały przekazane ministrowi ds. gospodarki wodnej do dalszego procedowania.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska pełniąc funkcję Dyrektora Morskiego został również wyznaczony do reprezentowania Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regulacyjnym oraz brał udział w jego posiedzeniu w Brukseli w dniu 12 lutego 2013 r. Zasadniczym celem posiedzenia była akceptacja rozpoczęcia przeglądu Decyzji Komisji Europejskiej (KE) z dnia 1 września 2010 r. na temat kryteriów i standardów metodologicznych dotyczących „Dobrego Stanu Środowiskowego (GES)” wód morskich, ich uzupełnienia i doprecyzowania w kontekście wykonanej „Oceny wstępnej wód morskich (IA)” przez kraje członkowskie i udzielenia mandatu dla Grupy Koordynacyjnej ws. Strategii Morskiej (MSCG) do podjęcia prac w tym zakresie. Główny Inspektor wziął udział w dwóch nieformalnych spotkaniach Dyrektorów Wodnych i Morskich w Dublinie oraz w Wilnie. Najważniejsze punkty porządku obrad dotyczyły omówienia tzw. oceny Komisji Europejskiej z art. 12 MSFD obowiązków raportowych wynikających z art. 8,9,10 MSFD oraz powiązań działalności w ramach MSFD i Konwencji helsińskiej, projektu KE dyrektywy

w sprawie morskiego planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi, zintegrowania prac Dyrektorów ds. Przyrody z Wodnymi i Morskimi.

VII. Bezpieczeństwo żeglugi

W 2013 r. Straż Graniczna (Morski Oddział SG) realizując swoje zadania ustawowe wykonywała następujące działania, które wpisują się w politykę morską RP w obszarze bezpieczeństwa żeglugi:

- ochrona morskiej granicy państwowej, sprawowanie nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach,
- działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich:
- monitorowanie żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich,
- doskonalenie działań skierowanych na zwalczanie zagrożeń terrorystycznych poprzez udział sił i środków Morskiego Oddziału SG we współdziałaniu z Policją, administracją morską, Wydziałami Zarządzania Kryzysowego urzędów wojewódzkich, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarką Wojenną, Biurem Ochrony Rządu i innymi instytucjami w ćwiczeniach morskich wymaganych Międzynarodowym Kodeksem Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS) – zagrożenie terrorystyczne statku i obiektu portowego,
- udział w akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu.

Od lipca 2013 r. Straż Graniczna do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przez statki przepisów wykorzystuje 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. Podstawowym zadaniem ZSRN jest wypracowanie i dystrybucja kompleksowego obrazu sytuacji nawodnej (KOSN) obejmującego co najmniej morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej. Gromadzone i przetwarzane w systemie informacje mają służyć wspomaganiu procesu decyzyjnego i kierowaniu działaniamiorskimi na różnych szczeblach odpowiedzialności służbowej różnych instytucji.

Od lipca 2013 r. dzięki wykorzystaniu ZSRN graniczne jednostki organizacyjne MOSG stwierdziły 105 przypadków naruszeń stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa przez jednostki pływające. O sprawcach powyższych naruszeń informowani byli właściwi terytorialnie Dyrektorzy Urzędów Morskich.

Jednocześnie mając na względzie implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących lub wychodzących z państw członkowskich (...) wszystkim granicznym jednostkom organizacyjnym Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz komórkom komendy oddziału, które realizują i nadzorują zadania związane z dokonywaniem kontroli granicznej i ochroną polskich obszarów morskich, zapewniono dostęp do zasobów administrowanego przez Urzędy Morskie systemu kontrolno - informacyjnego PHICS (Polish Harbours Information and Control System), będącego podsystemem narodowego systemu SafeSeaNet.

Działania dotyczące spraw morskich zrealizowanych w ramach programów operacyjnych współfinansowanych z budżetu UE.

Funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG (MOSG) od 2008 r. biorą udział w pracach Grupy Roboczej ds. możliwości zintegrowania systemów monitoringu i nadzoru morskiego RP. W ramach prac podgrup roboczych ds. technicznych założeń budowy głównego traktu światłowodowego oraz ds. przygotowania prawnych ram stosownego porozumienia międzyresortowego w sprawie budowy głównego traktu światłowodowego, funkcjonariusz MOSG opracował program funkcjonalno użytkowy dla Pomorskiej Magistrali Teleinformatycznej (PMT), który stanowił główną część wymagań technicznych na ogłoszenie przetargu dotyczącego wyboru wykonawcy na budowę PMT. Utworzenie światłowodowej infrastruktury telekomunikacyjnej w relacji Gdynia - Świnoujście będzie zrealizowane poprzez położenie kabla

światłowodowego zawierającego 144 włókna jednomodowe. Wzdłuż PMT zostanie zainstalowanych 19 punktów węzłowych oraz 23 punkty dostępowe do sieci. Przepustowość rdzenia sieci zapewni przesłanie do 10 Gbps danych.

W ramach prac związanych z PMT zostanie wykonany łącznik światłowodowy pomiędzy Kaszubskim dywizjonem SG stacjonującym na Westerplatte i Portem Północnym Gdańsk na potrzeby SG. Realizacja inwestycji zapewni potrzeby w pewne i szybkie łącza dla ZSRN, co umożliwi pełne wykorzystanie wszystkich możliwości systemu. Zakończenie inwestycji planowane jest na 31 grudnia 2015 r.

Współpraca międzynarodowa realizowana przez Straż Graniczną w rejonie Morza Bałtyckiego

Współpraca wielostronna - forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego - Baltic Sea Region Border Control Co-operation (BSRBCC).

Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Border Control Co-operation – BSRBCC) jest główną platformą współpracy służb granicznych w regionie Morza Bałtyckiego, która od powstania w 1997 r. jest dynamicznie rozwijającym się forum współpracy regionalnej służb granicznych Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Polski, Rosji i Szwecji. W 2013 r. forum współpracy BSRBCC przewodniczyła Straż Graniczna Finlandii. W ramach fińskiego przewodnictwa przygotowano seminary oraz konferencje, w których uczestniczyli przedstawiciele Komendy Głównej SG oraz Morskiego Oddziału SG.

Ponadto w ramach przewodnictwa SG Finlandii w BSRBCC w 2013 r. przeprowadzono dwie operacje morskie:

w okresie czerwiec - sierpień 2013 r. odbyła się wspólna operacja morska „Baltic Summer 2013”, organizowana w ramach Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego w terminach:

- rejon 1 (tzw. hot spot nr 1) w dniach 26-30 czerwca 2013 r. - zgodnie z planem operacyjnym SG RP nie uczestniczyła w tym rejonie operacji,
- rejon 2 (tzw. hot spot nr 2) w dniach 17-21 lipca 2013 r. - SG RP uczestniczyła,
- rejon 3 (tzw. hot spot nr 3) w dniach 14-18 sierpnia 2013 r. - SG RP uczestniczyła.

Celem operacji było ujawnienie ewentualnych zdarzeń związanych z wykorzystaniem jednostek sportowo - żeglarskich do prowadzenia działań niezgodnych z przepisami (nielegalna migracja, przemyt towarów akcyzowych, narkotyków, bezpieczeństwo żegluga).

W dniach 11-15 września 2013 r. odbyła się wspólna operacja morska „Baltic Tracking 2013”, organizowana w ramach Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego. Celem operacji było doskonalenie procedur wymiany informacji do wspólnego skoordynowanego monitorowania ruchu jednostek oraz podnoszenie świadomości sytuacyjnej w związku z realizacją nadzoru morskiego z wykorzystaniem narzędzi technicznych, wdrożenie najlepszych praktyk z operacji „Baltic Tracking 2012”, w tym przypadku systemu automatycznej identyfikacji statków - transponderów AIS.

W prace w zakresie przygotowywania i realizacji działań w ramach fińskiego przewodnictwa w BSRBCC w 2013 r. byli zaangażowani także eksperci Agencji ds. operacyjnego zarządzania granicami zewnętrznymi Unii Europejskiej FRONTEX, z którą współdziałają również funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG. Funkcjonariusze Morskiego Oddziału Straży Granicznej aktywnie uczestniczą we wspólnych przedsięwzięciach operacyjnych koordynowanych przez FRONTEX, jednak głównie w rejonie basenów morskich południa Europy, w związku ze skalą zagrożenia migracyjnego na tych obszarach morskich.

Ponadto w dniach 11-12 grudnia 2013 r. przedstawiciele Zarządu Granicznego KGSG wzięli udział w pierwszym spotkaniu grupy eksperckiej organizowanym przez Agencję Frontex, która została

aktywowana w celu wypracowania najlepszych praktyk w obszarze kontroli granicznej w przejściach morskich.

Współpraca bilateralna – w ramach Aparatów Pełnomocnika Granicznego RP Odcinka Bałtyckiego i Pełnomocnika Granicznego FR Odcinka Kaliningradzkiego.

Współpraca dwustronna ze stroną rosyjską w zakresie ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad obszaramiorskimi jest realizowana w ramach Aparatów Pełnomocnika Granicznego RP Odcinka Bałtyckiego i Pełnomocnika Granicznego FR Odcinka Kaliningradzkiego. Współpracę w ramach Aparatów Pełnomocników Granicznych RP Odcinka Bałtyckiego i FR Odcinka Kaliningradzkiego 2013 r. należy ocenić pozytywnie. Postanowienia Planu współdziałania obu służb były realizowane na bieżąco i bez zakłóceń. Współdziałanie charakteryzowało się wysokim profesjonalizmem i zaangażowaniem. Należy pozytywnie ocenić przygotowanie i przeprowadzenie wspólnych operacji morskich, które przyniosły wymierne rezultaty, potwierdzające trafność wskazywanych uprzednio zagrożeń. Spotkania robocze stron były wywoływane zgodnie z potrzebami wynikającymi z bieżącej oceny sytuacji na wspólnie ochranianym odcinku granicy państwowej. Nie odnotowano jakichkolwiek utrudnień w zakresie wywoływania i organizacji spotkań, które przebiegały sprawnie i bez zakłóceń. W 2013 r. zrealizowano:

- dwa spotkania Pełnomocników Granicznych Stron (21 czerwca 2013 r. Gdańsk; 11 grudnia 2013 r. Kaliningrad; spotkania współfinansowane w ramach Europejskiego Funduszu Powrotów Imigrantów);
- dwa spotkania na szczęblu Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron, w tym jedno dotyczyło współpracy ekspertów na szczęblu operacyjnym i do spraw cudzoziemców (wrzesień 2013 r.), a drugie omówienia bieżącej sytuacji na wspólnie ochranianym odcinku granicy państwowej na Zalewie Wiślanym/Kaliningradzkim na pokładzie jednostki pływającej SG (listopad 2013 r.);
- jedno spotkanie w zakresie przeglądu znaków i urządzeń granicznych (lipiec 2013 r.);
- dwie wspólne operacje morskie: „Baltic Wind 2013” (2-31 sierpnia 2013), ukierunkowana na intensyfikację nadzoru i kontroli jednostek sportowo - żeglarskich (jachtów) w zakresie przestrzegania przepisów obowiązujących w portach morskich i na obszarach morskich oraz „Baltic Autumn” (11-14 listopada 2013 r.), polegająca na wzmożonym monitorowaniu ruchu jednostek rybackich na wodach terytorialnych i w WSE Stron;
- wizyta jednostki pływającej SG-311 w porcie Bałtyjsk (wrzesień 2013 r.) w ramach wspólnego ćwiczenia morskiego „Baltic Surf 2013” dotyczącego wykrywania, zapobiegania i ograniczania występowania zjawisk stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa granicy morskiej.

Współpraca bilateralna - posiedzenia Grupy Eksperckiej ds. rozwoju przejść granicznych i infrastruktury przygranicznej Polsko-Rosyjskiej Komisji ds. Współpracy Międzyregionalnej

Na III posiedzeniu Grupy Eksperckiej ds. rozwoju przejść granicznych i infrastruktury przygranicznej Polsko-Rosyjskiej Komisji ds. Współpracy Międzyregionalnej, które odbyło się w dniu 13 września 2013 r. w Sankt Petersburgu, Strona rosyjska w związku z uzgodnieniami poczynionymi podczas 14 posiedzenia Polsko-Rosyjskiego Stałego Komitetu ds. Transportu (8 lipca 2013 r., Kraków), zaproponowała rozszerzenie Umowy między Rządem RP a Rządem FR o zasadach małego ruchu granicznego o morskie przejścia graniczne. Ponadto podczas posiedzenia przedmiotowego gremium poruszane były również kwestie związane z projektem rozporządzenia Rządu Federacji Rosyjskiej „O zmianach do Rozporządzenia Rządu FR z dnia 15 lipca 2009 r., Nr 553” o zasadach przepływu statków pod polską banderą przez rosyjską część Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego zmierzających do i z portów Rzeczypospolitej Polskiej.

Współpraca bilateralna – współpraca z Policją Federalną Niemiec (BPOL)

W ramach współpracy z Policją Federalną Niemiec w 2013 r. zrealizowano między innymi 38 wspólnych patroli granicznych na lądzie (w tym 21 na terytorium RP, 17 na terytorium RFN). Ponadto, w ramach „Planu współpracy dwustronnej Dyrekcji BPOL w Bad Bramstedt, Berlinie i Pirnie oraz Morskiego

Oddziału Straży Granicznej, Nadodrzańskiego Oddziału SG i Centralnego Ośrodka Szkolenia SG w 2013 r.” zrealizowano cztery przedsięwzięcia. Zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, przeprowadzono regularne spotkania Komendantów Morskiego Oddziału SG i Nadodrzańskiego Oddziału SG z Kadrą Kierowniczą Dyrekcji BPOL w Bad Bramstedt, Berlinie i Pirnie, spotkania Komendantów Placówki SG w Świnoujściu i Pomorskiego Dywizjonu SG w Świnoujściu z kadrą kierowniczą Inspekcji Morskiej BPOL w Warnemünde oraz polsko - niemieckie robocze spotkanie współpracujących służb policyjno-granicznych (udział przedstawicieli Placówki SG w Szczecinie oraz Placówki SG w Świnoujściu), poświęcone omówieniu współpracy oraz planowaniu wspólnych przedsięwzięć w przyszłości.

Współpraca bilateralna – z Policją Królestwa Szwecji (okręg Blekinge oraz Sztokholm)

Od 2010 r. Morski Oddział Straży Granicznej bierze udział w szwedzkim projekcie BOUNDLESS, którego inicjatorem była Policja Królestwa Szwecji Okręgu Blekinge. Projekt zakładał nawiązanie bliższej współpracy z odpowiednimi władzami w Polsce (SG oraz Policja) i na Litwie, ze względu na fakt, iż kraje te mają połączenia promowe z regionem Blekinge (Gdynia- Karlskrona, Kłajpeda- Karlshamn). Celem projektu była intensyfikacja rozpoznania nt. poszczególnych rodzajów przestępstw (głównie przestępczość pospolita – w powiązaniu z połączeniami promowymi - przewożenie towarów mogących pochodzić z kradzieży), bieżąca wymiana informacji o charakterze operacyjnym oraz prowadzenie wspólnej pracy prewencyjnej. Zakończenie realizacji projektu nastąpiło w roku 2013.

Na podstawie zapisów protokołu współpracy podpisanego w Gdańsku w dniu 28 maja 2012 r. pomiędzy MOSG a Pionem Granicznym Królestwa Szwecji Okręgu Sztokholm w dniu 7 maja 2013 r. w Rydze na Łotwie odbyło się spotkanie poświęcone przestępczości transgranicznej przy wykorzystaniu połączeń promowych w regionie Morza Bałtyckiego. Z inicjatywą realizacji spotkania oraz z zaproszeniem do MOSG wystąpiła strona szwedzka (Policja Okręgu Sztokholm). Podczas spotkania omówiono i przygotowano projekt wspólnego działania - operacji pk. „Triangle” zrealizowanej w dniach 22-24 maja 2013 r., ukierunkowanej na przeciwdziałanie przestępczości transgranicznej z wykorzystaniem połączeń promowych w regionie Morza Bałtyckiego. Udział w przedmiotowej operacji wzięły: Szwecja, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia oraz Norwegia (w charakterze obserwatora). W ramach współpracy z Policją Szwecji okręgu Blekinge oraz Sztokholm, Morski Oddział SG prowadził w 2013 r. bieżącą wymianę informacji w zakresie przestępczości transgranicznej.

Współpraca ze SG Finlandii oraz Żandarmerii Królewskiej Holandii

W ramach współpracy z SG Finlandii oraz Żandarmerią Królewską Holandii, w dniach 24-28 czerwca 2013 r. w Morskim Oddziale Straży Granicznej odbyło się wspólne szkolenie Wydziału Zabezpieczenia Działań Morskiego oraz Nadwiślańskiego Oddziału Straży Granicznej z pododdziałami specjalnymi Żandarmerii Królewskiej Holandii oraz Straży Granicznej Finlandii w zakresie m.in. doskonalenia działań taktycznych w terenie zurbanizowanym oraz prowadzenia abordażu na jednostkę pływającą z łodzi bojowej.

Pozostałe działania realizowane przez Morski Oddział SG w 2013 r.

W listopadzie 2013 r. Straż Graniczna pozyskała nową jednostkę pływającą typu RIB TM-1025 2 IB CABIN, której nadano nazwę SG-068. Jednostka pływająca została w całości sfinansowana przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i przeznaczona jest do patrolowania akwenów, działań interwencyjno - pościgowych, kontroli prawidłowości wykonywanych połowów oraz wspomagania ochrony środowiska na polskich obszarach morskich, głównie na wodach Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

Ponadto, zgodnie z ustawą z dnia 14 września 2012 r. o zmianie ustawy o weterynaryjnej kontroli granicznej oraz ustawy - prawo pocztowe, Morski Oddział SG, jako organ administracji rządowej upoważniony do wykonywania niektórych zadań organów celnych, w morskich przejściach granicznych Gdańsk - Górki - Zachodnie, Jastarnia, Hel, Łeba, Mrzeżyno i Dziwnów wykonuje od dnia 30 listopada 2012 r. zadania związane z kontrolą, przyjmowaniem i przekazywaniem przywożonych do Polski

z państw trzecich osobistych przesyłek produktów pochodzenia zwierzęcego, które naruszają zasady ustanowione w rozporządzeniu Komisji WE Nr 206/2009 z dnia 5 marca 2009 r. w sprawie wprowadzania do Wspólnoty osobistych przesyłek produktów pochodzenia zwierzęcego i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 136/2004 (Dz.Urz.UE 24.03.2009).

W 2013 r. w **Marynarce Wojennej** (MW) kontynuowano działania zmierzające do rozwoju i pozyskania nowych zdolności operacyjnych, w tym w obszarze systemu rażenia i zwalczania okrętów podwodnych, wsparcia działań przeciwminowych, a także monitorowania żeglugi i sytuacji powietrznej nad obszarami morskimi oraz ochrony stref morskich. W rozwoju Marynarki Wojennej odzwierciedlone są priorytety modernizacji Sił Zbrojnych RP. Planuje się 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 konsekwencji przyjętych i wprowadzonych zmian w systemie kierowania i dowodzenia w Siłach Zbrojnych RP, rozwiązaniu uległo Dowództwo Marynarki Wojennej i utworzony został Inspektorat Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych. Zmianom strukturalno-organizacyjnym podlegały również związki taktyczne i samodzielne jednostki wojskowe pozostające w strukturach Marynarki Wojennej.

W 2013 r. w ramach „Planu inwestycji budowlanych resortu Obrony Narodowej” na rzecz Marynarki Wojennej realizowane były zadania m.in. obejmujące przebudowę i modernizację wybranych elementów infrastruktury portowej w Gdyni i Świnoujściu (w tym falochrony, nadbrzeża, opaski brzegowe). Ponadto realizowane były projekty inwestycyjne obejmujące modernizację infrastruktury paliwowej (bazy, stacje i składy MPS - w lokalizacjach Gdynia, Dziwnów, Świnouście) - celem dostosowania do wymogów prawa krajowego i ochrony środowiska, a w ramach „Programu Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP)” rozbudowywano paliwowe systemy zaopatrywania w porcie wojennym Gdynia.

W 2013 r. przeprowadzono dwie edycje ćwiczeń pod nazwą RENEGADE-KAPER w obszarze współdziałania organów państwowych, w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego (pierwsza edycja ćwiczenia, z użyciem sił stanowiła największe przedsięwzięcie z zakresu reagowania kryzysowego w kraju). Organizatorem tych przedsięwzięć był Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych.

Polski okręt dowodzenia Stałym Zespołem Sił Obrony Przeciwminowej NATO – ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki”, niszczyciel min ORP „Flaming” oraz grupa nurków-minerów z 13 Dywizjonu Trałowców uczestniczyły w międzynarodowej operacji niszczenia powojennego arsenału spoczywającego na dnie Bałtyku. Działania pod kryptonimem „Open Spirit 2013” prowadzone były u wybrzeży Litwy w dniach od 19 do 28 sierpnia 2013 r. W operacji brały udział okręty i grupy nurków-minerów z 8 państw: Belgii, Danii, Estonii, Holandii, Litwy, Łotwy, RP i USA. Działania prowadzone były na akwenach morza terytorialnego Litwy i litewskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. Łącznie podczas operacji grupa zadaniowa dowodzona przez polski sztab z pokładu „Czernickiego” przeszukała 24 mile kwadratowe powierzchni dna morskiego i zniszczyła dwie miny morskie o łącznej masie ładunku wybuchowego 1150 kg. Rejon operacji „Open Spirit 2013” obejmował obszary, na których w czasie obu wojen prowadzono szeroko zakrojone działania wojenne. Głównymi etapami działań było poszukiwanie, wykrywanie, rozpoznanie i neutralizacja podwodnych obiektów, które mogły stanowić zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi. Chodziło przede wszystkim o obiekty militarne (miny, torpedy, bomby, itp.) pochodzące z okresu I i II wojny światowej. Do działań przeciwminowych wykorzystywane były stacje hydroakustyczne, zdalnie sterowane pojazdy podwodne oraz cztery grupy nurków-minerów. Dno Bałtyku nadal kryje wiele niebezpiecznych niewypałów i niewybuchów pozostałych po obu wojnach światowych. Do dzisiaj na dnie Bałtyku zalega uzbrojenie - miny morskie, torpedy bojowe i bomby lotnicze, które stanowią potencjalne zagrożenie dla żeglugi. Głównym celem operacji „Open Spirit 2013” było wykrycie

i zniszczenie kolejnych takich obiektów, w celu zwiększenia bezpieczeństwa morskich szlaków komunikacyjnych, red i podejść do portów.

Udział w pracach Grup Roboczych Komitetu Wojskowego NATO:

- Udział w posiedzeniach MCWG SP&C (Strategic Policy and Concept), na którym przedstawiono plan rozwoju Morskich Operacji Bezpieczeństwa (MSO - Maritime Security Operations) w oparciu o doświadczenia płynące z ostatnio prowadzonych operacji (Operation Unified Protector (Libia); Operation Open Shield (Róg Afryki), Operation Active Endeavour (M. Śródziemne)). Przedmiotowa koncepcja skupia się na lepszym, bardziej efektywnym wykorzystaniu posiadanych już możliwości (smart use of possessed capabilities).

Działalność wojskowa w ramach operacji międzynarodowych (ONZ/NATO/UE):

- W okresie od dnia 17 stycznia 2013 r. do dnia 17 stycznia 2014 r. - ORP „Kontradmirał Xawery Czernicki” - dowodzenie stałym zespołem sił przeciwminowych NATO - SNMCMG 1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group 1).

- W okresie między 21 stycznia 2013 r. a 5 maja 2013 r. - udział ORP „Czajka” w działaniach zespołu SNMCMG 1.

- Udział w operacji morskiej EU NAVFOR ATALANTA. Marynarka Wojenna objęła dwa stanowiska w strukturach dowodzenia – jedno w Dowództwie Operacji (OHQ) w Northwood (W. Brytania), a drugie w charakterze asystenta oficera łącznikowego do Sztabu Wojskowego UE w Brukseli. Celem działania oficerów zajmujących ww. stanowiska było w 2013 r. monitorowanie przebiegu operacji u wybrzeży Somalii oraz koordynacja działań związanych z wprowadzaniem nowych inicjatyw ukierunkowanych na zwiększenie świadomości społeczności lokalnej w zakresie prowadzonej operacji (Somali Seafares Initiative - SSI).

W 2013 r. główny wysiłek oraz działalność szkoleniowa w Marynarce Wojennej ukierunkowane były na doskonalenie zdolności operacyjnych do podjęcia i prowadzenia działań obronnych, w tym w ramach NATO oraz udział w operacjach pokojowych, stabilizacyjnych i antyterrorystycznych. Ponadto w 2013 r. siły i środki wydzielone z Marynarki Wojennej uczestniczyły w szeregu przedsięwzięć z zakresu problematyki bezpieczeństwa na morzu. Do zasadniczych można zaliczyć:

- udział wydzielonych sił Marynarki Wojennej w dniach 28 października-8 listopada 2013 r. w międzynarodowym ćwiczeniu sojuszniczym pk. STEADFAST JAZZ-13. Głównym założeniem manewrów było sprawdzenie gotowości do udzielania wsparcia zaatakowanemu państwu sojuszniczemu; STEADFAST JAZZ-13 było to strategiczne połączone ćwiczenie dowódczo-sztabowe wspomagane komputerowo z jednoczesnym realnym działaniem wojsk na lądzie, w powietrzu i na morzu;

- udział wydzielonych sił MW w dniach 13-17 maja 2013 r. w manewrach ratowniczych pk. BALTIC SAREX-12 - cyklicznym ćwiczeniu wojskowych i cywilnych służb ratowniczych, organizowanym w ramach programu Partnerstwa dla Pokoju. Jego zasadniczym celem jest doskonalenie procedur podczas skoordynowanych działań na rzecz ratowania życia na morzu;

- udział polskiego niszczyciela w dniach 19-29 sierpnia 2013 r. w operacji bojowej niszczenia wojennego arsenału spoczywającego na dnie Bałtyku u wybrzeży Litwy. Działania prowadzone pk. OPEN SPIRIT-13 miały na celu neutralizację niebezpiecznych obiektów podwodnych w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi. Należy zauważyć, że operacje przeciwminowe stają się jedną z głównych domen działań polskiej floty na arenie międzynarodowej. Doświadczenia MW w tym zakresie są wykorzystywane, m.in. przez Siły Odpowiedzi NATO/SNMCMG1/, w których od 2002 r. cyklicznie działają polskie okręty dowodzenia i trałowo-minowe;

- udział w dniach między 10-21 czerwca 2013 r. w corocznych międzynarodowych ćwiczeniach morskich pk. BALTOPS-13, których celem było zwiększenie interoperacyjności sił morskich w rejonie Morza Bałtyckiego. BALTOPS jest ćwiczeniem potwierdzającym rolę sił morskich w międzynarodowym systemie bezpieczeństwa i w tworzeniu atmosfery do bezpiecznego rozwoju gospodarek morskich;

- udział wydzielonych sił MW w polsko-szwedzkim ćwiczeniu w ratowaniu załóg okrętów podwodnych pk. NOTHERN CROWN-13. Polskie siły morskie uczestniczą w tego rodzaju ćwiczeniach zarówno w ramach NATO, jak i w ramach porozumień międzynarodowych. Ratowanie załóg okrętów podwodnych uważane jest za jedną z najbardziej skomplikowanych operacji ratowniczych na morzu, która wymaga wykorzystania zaawansowanych technicznie systemów podwodnych oraz koordynacji działań załóg jednostek ratowniczych, służb medycznych i logistycznych.

W 2013 r. w zakresie działań związanych z nadzorem i monitoringiem obszaru morskiego oraz integracji wojskowo-cywilnej (IMW), Marynarka Wojenna poprzez Centrum Operacji Morskich uczestniczyła w wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego ze Strażą Graniczną i Urzędami Morskimi na podstawie odpowiednich porozumień. Centrum Operacji Morskich realizuje te zagadnienia w ramach Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWiBŻ).

Jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej realizowały dyżury ratownicze w ramach systemu SAR.

Przedstawiciele Marynarki Wojennej brali udział w pracach w ramach programu UE MARSUR (Maritime Surveillance), będących kontynuacją działań z lat poprzednich.

Przedstawiciele Marynarki Wojennej brali udział w pracach Komitetu Sterującego oraz grup roboczych inicjatywy SUCBAS (Surveillance Co-Operation Baltic Sea), również będących kontynuacją działań z lat poprzednich. Aktualnie współpraca w ramach wymiany informacji z zakresu bezpieczeństwa morskiego odbywa się na poziomie drugim. Marynarka Wojenna zakupiła dla Centrum Operacji Morskich licencje na oprogramowanie oraz uzyskała środki na finansowanie corocznego utrzymania systemu.

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) będąc służbą zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i meteorologiczno-oceanograficznego Marynarki Wojennej RP, spełnia jednocześnie zadania państwowej służby hydrograficznej i oznakowania nawigacyjnego w zakresie hydrografii i kartografii morskiej. W 2013 r. BHMW w ramach wypełniania roli państwowej służby hydrograficznej realizowało szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP.

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 na obszarach morskich RP. Koordynacja dotyczyła między innymi działań takich instytucji jak: Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Dowództwo Marynarki Wojennej, Morski Oddział Straży Granicznej, Uniwersytet Gdański, Lotos-Petrobaltic, PRCiP, Instytut Morski w Gdańsku, VTS Zatoka, VTMS Szczecin- Świnoujście, Słupsk Traffic Control. W 2013 r. rozpowszechniono łącznie 225 ostrzeżeń nawigacyjnych dotyczących działań na morzu prowadzonych na obszarach morskich RP.

Realizując zadania obejmujące prowadzenie serwisu publikacji nautycznych BHMW wydało:

- „Uzupełnienie nr 1 do Locji Bałtyku” (numer katalogowy 502) zawierające zestaw wszystkich korekt wydanych w zeszytach „Wiadomości Żeglarskie” w latach 2009-2013 wzbogacone o zdjęcia elementów zmienionej infrastruktury portowej w rejonie polskich portów morskich oraz o zaktualizowane Przepisy Portowe opracowane przez Dyrektorów Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie.

- „Spis światła i sygnałów nawigacyjnych” (numer katalogowy 521) edycja 2013, zawierający informacje na temat charakterystyk pływającego i stałego oznakowania nawigacyjnego polskiego wybrzeża oraz pasa przyległego znajdującego się w strefie granicznej RP z Niemcami i Rosją.

Kontynuowano opracowanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie”, które od dnia 1 stycznia 2013 r. wydawane są wyłącznie w formie elektronicznej ogólnodostępnej na stronie internetowej BHMW (www.bhmw.mw.mil.pl) oraz na platformie SWIBZ - System wymiany informacji o bezpieczeństwie żeglugi. Podobny system rozpowszechniania zeszytów WŻ od dnia 1 stycznia 2014 r. wprowadzi Szwecja.

Kontynuowano opracowanie informacji związanej z prowadzeniem korekty publikacji nautycznych BHMW (numery katalogowe: 502, 522, 523, 531, 531, 551 i 552) w oparciu o dane przetwarzane z zagranicznych map morskich i publikacji nautycznych z państw obszaru Morza Bałtyckiego (GE, DK, SE, FI, RU, EST, LV, LT).

Utrzymywano serwis internetowy dotyczący ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie strony internetowej BHMW (www.bhmw.mw.mil.pl) z uwzględnieniem treści ostrzeżeń Subarea, Coastal i Local rozpowszechnianych przez BALTICO, BHMW oraz Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Serwis ten ma za zadanie ułatwić dostęp do jednolitej informacji dotyczących ostrzeżeń nawigacyjnych wszystkim użytkownikom morza.

Wypełniając zadania w zakresie kartografii morskiej, BHMW utrzymuje kolekcję 58 map morskich dla obszaru Morza Bałtyckiego, z których 17 należy do kolekcji międzynarodowej (INT). W 2013 r. wydano ogółem 11 map morskich, w tym 6 map kolekcji międzynarodowej: 12 (INT 1290); 45; 74 (INT 1295); 154 (INT 1294); 73 (INT 1288); 113; 255; 47 (INT 1297); 75 (INT 1296); 69; 55.

Ponadto w ramach zawartego porozumienia z niemiecką służbą hydrograficzną (BSH), BHMW systematycznie opracowuje 3 zestawy „Map dla małych jednostek” obejmujące swym zasięgiem polskie obszary morskie. W 2013 r. wydano zestaw obejmujący akweny Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, a także opracowano do wydania w 2014 r. dwa zestawy dla obszaru Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego oraz obszaru Bałtyku Południowego - środkowej części Wybrzeża Polskiego.

Poza klasycznymi, papierowymi mapamiorskimi BHMW utrzymuje w ciągłej aktualności zestaw komórek map elektronicznych (ENC) na obszar polskiego EEZ. Zgodnie z podpisanym porozumieniem, ich dystrybucję dla celów nawigacyjnych prowadzi, poprzez sieć dystrybutorów, Regionalne Centrum ENC, PRIMAR (Norwegia). Ponadto na podstawie dwustronnych porozumień komórki ENC są sprzedawane firmom komercyjnym.

Przedstawiciele BHMW uczestniczyli w pracach międzynarodowych organizacji morskich i ich grupach roboczych:

- Grupa Robocza BSHC; monitorowanie prac związanych z sondażami na zalecanych trasach żeglugowych Morza Bałtyckiego (HELCOM Hydrographic Re-surveying MWG); 19-21 marca 2013 r., Finlandia;
- Batymetryczna Grupa Robocza Morza Bałtyckiego (BSBWG); 8-11 kwietnia oraz 12-15 listopada 2013 r., Szwecja;
- Grupa Techniczna PRIMAR; marzec, Norwegia oraz Połączona Grupa Techniczna PRIMAR i Regional ENC International Center - ENC (drugie centrum pod egidą Biura Hydrograficznego Wielkiej Brytanii);
- Grupa Robocza IHO ds. standaryzacji produktów ENC; 4-9 listopada 2013 r.;
- Konferencja Komitetu Doradczego PRIMAR; 20-21 listopada 2013 r., Polska.

W ramach omawiania zagadnień finansowych przedstawiono Raport Finansowej Grupy Roboczej PRIMAR, dyskutowano na temat propozycji Nowego Modelu Finansowego PRIMAR, a także budżetu na 2014 rok. Jednym z najważniejszych obecnie zagadnień jest wdrożenie z dniem 1 stycznia 2014 r. nowego mechanizmu cenowego zwanego modelem 5.0. Model ten ma obowiązywać przez najbliższe 3 lata i zakłada przekazywanie państwom członkom PRIMAR, co najmniej 50% zysku ze sprzedaży ich ENC. Pozostała część będzie przeznaczana na utrzymanie serwisów funkcjonujących w ramach RENC PRIMAR. Corocznie model będzie indeksowany współczynnikiem CPI określającym wielkość inflacji/deflacji w Norwegii oraz ewentualnymi zmianami w kosztach utrzymania RENC PRIMAR.

- Grupa Robocza Baltic Sea International Charting Coordination Working Group (BSICCWG) będący organem pomocniczym Konferencji Hydrograficznej Państw Morza Bałtyckiego (BSHC);

- Obrady 17 Sesji podkomitetu IMO (International Maritime Organization) COMSAR (Navigation, Communication and Search and Rescue), grupa WG3, której działalność była związana z tzw. E-navigation oraz systemem LRIT; 21-25 stycznia;

- Konferencja Hydrograficzna Państw Morza Bałtyckiego (BSHC-Baltic Sea Hydrographic Conference), podczas której skoordynowano współpracę międzynarodową w zakresie realizacji zadań hydrograficznych na obszarze Bałtyku (GE, DK, SE, FI, RU, EST, LV, LT, PL); 18-20 września.

W ramach realizacji projektu HELCOM Marynarka Wojenna kontynuuje prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych w polskiej EEZ (CAT I). W 2013 r. wykonano pomiary na kolejnych odcinkach tras, w sumie 440 km². Do wykonania pozostało - 2388,5 km².

VIII. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów

1. Działalność Wspólnej Organizacji Interoceanmetal

Wspólna Organizacja Interoceanmetal (WO IOM) jest podmiotem prawa międzynarodowego, która występuje w obrocie prawno-międzynarodowym jako organizacja międzynarodowa o charakterze rządowym. Zgodnie z podpisanym 29 marca 2001 r. Kontraktem z Międzynarodową Organizacją dna Morskiego IOM posiada status Kontraktora, który daje IOM wyłączne prawo do badań nad zagospodarowaniem konkrecji polimetalicznych w ujawnionym obszarze wydobywczym o powierzchni 75000 km² zlokalizowanym we wschodniej części strefy Clarion-Clipperton na Pacyfiku. Interoceanmetal prowadzi działalność poza granicami jurysdykcji narodowej zgodnie z reżimem prawnym określonym w Konwencji Prawa Morza UNCLOS.

W 2013 r. Wspólna Organizacja Interoceanmetal kontynuowała swoją działalność zgodnie z podpisanym kontraktem z Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego (ISA – International Seabed Authority) oraz w oparciu o plan pracy i budżet IOM na 2013 rok zatwierdzony przez Radę ISA.

W dniach 15-26 lipca 2013 r. Generalny Dyrektor IOM w składzie delegacji Rzeczypospolitej Polskiej uczestniczył w kolejnej dziewiętnastej sesji Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (International Seabed Authority - ISA), która odbyła się w Kingston na Jamajce. Praca sesji prowadzona była w ramach oficjalnych posiedzeń Zgromadzenia, Rady, Komisji Prawno-Technicznej, Komitetu Finansowego oraz i Grup Regionalnych. Do najważniejszych rezultatów obrad sesji można zaliczyć:

- przyjęcie Sprawozdania z działalności Wspólnej Organizacji Interoceanmetal (IOM) w ramach wykonania kontraktu z ISA w 2012 r.;

- zatwierdzenie przez ISA planów na eksplorację naskorupień kobaltożelaznych dla instytucji z Chin i Japonii (China Ocean Mineral Resources Research and Development Association COMRA, Japan Oil, Gas and Metals National Corporation JOGMEC). To pierwsze w historii zatwierdzone plany na eksplorację dla takiego typu złóż;

- przyjęcie przez Zgromadzenie ISA decyzji o wprowadzeniu stałych opłat w rozmiarze wnoszonych corocznie przez kontraktorów na pokrycie kosztów administracyjnych, sprawdzenie działalności kontraktowej, jak również ocenę sprawozdań. Proponowana wielkość stałej opłaty była przyjęta na podstawie rekomendacji Rady i Komitetu Finansowego. Decyzja ta zobowiązuje Sekretarza Generalnego ISA do przeprowadzenia konsultacji i rozmów odnośnie wprowadzenia tej opłaty także dla kontraktorów, z którymi wcześniej już podpisano kontrakty;

- aktywne prace nad Kodeksem Wydobywczym - w przedstawionym przez Sekretariat dokumencie (ISBA/19/C/5) wykazały, że potencjał dla wydobywania konkrecji polimetalicznych, polimetalicznych siarczków i naskorupień w ostatnich czasach jest znacznie wyższy niż kiedykolwiek, co znajduje swoje potwierdzenie w znaczącym wzroście ilości podawanych aplikacji. W dokumencie zwrócono także uwagę, że do podstawowych regulacji zawartych w przyszłym Kodeksie Wydobywczym, odnoszą się organizacje finansowe i naukowo-badawcze, oraz że te wymagania powinny zostać sformułowane w okresie najbliższych 3-5 lat w ramach planu strategicznego, który zapewni ISA zdolność przejścia do etapu wydobywania. Sekretariat w charakterze jednego z elementów proponuje utworzenie inspektoratu dla

zabezpieczenia kontroli oraz doprowadzenia w zgodności z przepisami wszystkich operacji, zarówno wydobywczych jak i poszukiwawczych.

Sekretariat ISA wskazał, że ISA powinna rozpatrzyć jedną, spójną strukturę procedury licencjonowania i monitoringu prac wydobywczych dla wszystkich rodzajów złóż. Proponuje się przyjąć etapowy system licencjonowania dla złóż konkretnej polimetalicznych. Kontraktorzy zainteresowani przejściem do etapu wydobywania powinni zobowiązać się do złożenia aplikacji na „czasową licencję wydobywczą” przed upływem terminu licencji na rozpoznanie. Wydanie czasowej licencji będzie zależało od przeprowadzenia i przekazania wstępnej Oceny techniczno-ekonomicznej (OTE), jak również planu pracy w celu opracowania szczegółowo obliczonej OTE na podstawie wydobywania próbnego w rejonie wydobywczym. Taki proces licencjonowania będzie stanowić podstawę dla ISA w procesie oceny, czy projekt jest możliwy i bezpieczny oraz czy daje pewne dane dla oceny ryzyka powstawania nieprzewidzianych sytuacji.

Powyższe prace prowadzone przez ISA potwierdzają, że działalność w Rejonie zmierza w kierunku fazy przed - wydobywczej, w czasie której podejmuje się decyzje krytyczne, związane z przyszłą prawną i organizacyjną formą przedsiębiorstwa wydobywczego. Trzeba także zwrócić uwagę na powtarzające się w dokumentach ISA i Sekretariatu ISA uwagi skierowane do kontraktorów dotyczące konieczności zwiększenia aktywności, zwłaszcza w kierunku działań związanych z przeprowadzeniem wydobywania próbnego. Biorąc pod uwagę specyfikę WO IOM, jak również problematykę wydobywania oceanicznego, państwa uczestniczące w pracach organizacji powinny przeanalizować swoją aktywność zarówno w odniesieniu do udziału w pracach ISA, jak też działalności samej ISA w kierunku prac związanych z wydobywaniem próbnym.

W dniach 10-15 czerwca 2013 r. w Wilgielschafien w Niemczech odbyło się seminarium pt.: „Taksonomiczna standaryzacja megafauny w strefie Clarion-Clipperton”. Celem seminarium było przedstawienie kontraktorom możliwości sklasyfikowania na seminarium wszystkich rozpoznanych rodzajów megafauny, a w przyszłości możliwości wykorzystywania sklasyfikowanych taksonomów w celu porównania między kontraktorami dla racjonalnego zarządzania środowiskiem. Oczekuje się także, że kontraktorzy będą mogli w przyszłości klasyfikować każde organizmy megafauny, których nie analizowano na seminarium. Dane i informacje dla omówienia na seminarium zostały przedstawione przez specjalistów IOM i przedstawicieli innych kontraktorów.

W dniach 22-25 września 2013 r. w Szczecinie odbyło się Międzynarodowe Sympozjum ISOPE-OMS 2013, zorganizowane wspólnie przez InterOceanmetal oraz amerykańskie stowarzyszenie International Society of Offshore and Polar Engineers (ISOPE). W trakcie posiedzeń plenarnych przedstawiono 53 prezentacje w trakcie 13 sesji naukowych. W sympozjum uczestniczyło 65 specjalistów z 13 krajów. Uczestnicy podkreślali bardzo wysoki poziom opublikowanych materiałów i prezentacji, jak również owocnych dyskusji i organizacji zabezpieczenia sympozjum.

IX. Sytuacja przemysłu stocznioowego w Polsce

Sytuacja polskiego przemysłu stocznioowego uwarunkowana jest kształtowaniem się koniunktury w sektorze okrętowym nie tylko w samej Europie, ale również na świecie. Przemysł stocznioowy działa na silnie konkurencyjnym globalnym rynku statków, a światowy popyt na statki determinowany jest aktywnością ekonomiczną gospodarek światowych oraz stanem istniejącej floty, w tym koniecznością wymiany i złomowania jednostek pływających. Przemysł stocznioowy zdominowany jest przez producentów azjatyckich - ponad 85% statków produkowanych jest przez kraje azjatyckie, a portfel zamówień tych krajów stanowi 90% światowych zamówień.

Potencjał produkcyjny polskich stocznich produkcyjnych znacznie zmniejszył się w wyniku upadłości dwóch największych stoczn. W 2013 r. pomimo niekorzystnej sytuacji przeważająca część polskich stoczn z powodzeniem konkurowała na rynkach europejskich. W dobrej kondycji są stocznie i firmy z Grupy Remontowa S.A., które realizują kontrakty na remonty, przebudowy i budowy nowych statków.

W 2013 r. działało w Polsce 12 dużych średnich stoczni zajmujących się budową statków. Dwie największe stocznie produkcyjne to Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. w Gdańsku (dawna Stocznia Północna S.A.) wchodząca w skład grupy kapitałowej „REMONTOWA” oraz Stocznia Gdańsk S.A. Trzecią znaczącą stocznia jest Crist S.A. specjalizująca się w budowie statków technicznych do obsługi sektora offshore i wież wiatrowych.

Produkcją statków małych i średniej wielkości zajmują się mniejsze stocznie prywatne, takie jak Stocznia Wisła Sp. z o.o. w Gdańsku produkująca kutry i jednostki specjalistyczne, Partner Sp. z o.o. w Szczecinie produkująca statki wielozadaniowe, Odys Sp. z o.o. budująca małe promy, barki, kutry, konstrukcje stalowe, Damen Shipyards Gdynia Sp. z o.o. specjalizująca się w jednostkach specjalistycznych, głównie holownikach, Stocznia Parsęta w Kołobrzegu produkująca nieduże kutry.

W 2013 r. portfel zamówień polskich stoczni wyniósł 20 jednostek o łącznej wartości 320 mln euro i 14 kadłubów o wartości 50 mln euro, a wielkość produkcji wyniosła 12 statków o wartości niemal 400 mln euro oraz 27 kadłubów o wartości 70 mln euro.

Najciekawszymi jednostkami wybudowanymi w 2013 r. przez polskie stocznie są wielozadaniowe statki do obsługi platform wiertniczych PSV (Platform Supply Vessel) zbudowane przez Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. Dzięki tego typu statkom Stocznia jest w światowej czołówce stoczni dostarczających statki dla tego segmentu rynku. Warto odnotować też wybudowanie przez Stocznia CRIST jednostki do budowy i obsługi morskich elektrowni wiatrowych (Heavy Lift Jack Up), która jest jedyną stocznia w Europie budującą takie jednostki.

W Polsce działa 10 dużych i średnich stoczni zajmujących się remontami i przebudowami statków. Istnieje także kilkadziesiąt firm, które zajmują się wykonywaniem usług remontowych jednostek pływających.

W 2013 r. w dużych i średnich polskich stoczniach wyremontowano 540 jednostek, a wartość tych remontów wyniosła 240 mln euro, z czego niemal 200 mln euro wyniosła wartość remontowanych statków dla armatorów zagranicznych.

W Polsce remontuje się najwięcej statków rybackich (fishing vessels), drobnicowców (general cargo), statków specjalistycznych (special service ship), chemikaliowców (chemical tanker), pojazdowców (ro-ro cargo/ro-ro passenger vessel).

Drogą podniesienia konkurencyjności polskich stoczni, podobnie jak w krajach UE, jest przeorientowanie produkcji w kierunku statków o wysokiej złożoności technologicznej oraz poszukiwanie produktów niszowych (np. elektrownie wiatrowe), co wymaga zastosowania rozwiązań innowacyjnych. Dla odzyskania znaczącej pozycji, działania polskich stoczni skoncentrowane są w następujących obszarach: promowanie rozwoju „zielonych” statków, czyli przyjaznych środowisku, wspieranie inicjatyw dla rozwoju statków specjalistycznych, a także intensyfikacja działalności badawczo-rozwojowej. Takie działania podjęły zarządy polskich stoczni zarówno produkcyjnych, jak i remontowych. Realizacja powyższych inicjatyw wiąże się z koniecznością zaangażowania znacznych środków finansowych.

Zdaniem ekspertów światowy kryzys w przemyśle stoczniowym ma charakter tymczasowy, a w ostatnim czasie widać już pewne oznaki ożywienia rynku armatorskiego. Pierwszym symptomem ożywienia jest wzrost zapotrzebowania na gazowce oraz na jednostki specjalistyczne do obsługi podmorskiego przemysłu wydobywczego typu offshore. W produkcji tego typu statków stocznie azjatyckie stanowią wciąż najmniejszą konkurencję dla stoczni polskich i europejskich.

Europejski sektor stoczniowy powinien być bardziej zintegrowany i realizować wspólną strategię wobec krajów dalekiego wschodu. W 2013 r. z uwagi na malejący udział europejskiego przemysłu stoczniowego w światowej produkcji statków na rzecz producentów azjatyckich, przemysł stoczniowy został wykreślony z grupy sektorów wrażliwych. Umożliwi to równe traktowanie tego przemysłu z innymi sektorami. Zgodnie z nowymi Wytycznymi Komisji Europejskiej w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020 (Dz. Urz.

UE 23.7.2013) przemysł stoczniowy będzie mógł korzystać z pomocy regionalnej (do tej pory przemysł stoczniowy był wyłączony ze wsparcia tą formą pomocy).

Przemysł stoczniowy będzie mógł też ubiegać się o wsparcie na badania, rozwój i innowacje, czego efektem będzie zmniejszenie dysproporcji w udzielaniu pomocy publicznej pomiędzy Europą a Azją, która stosuje protekcjonizm we wspieraniu przemysłu stoczniowego (Chiny, Korea Płd.).

Jedną z inicjatyw podjętych przez Komisję Europejską jest Komunikat Komisji „Silniejszy przemysł europejski na rzecz wzrostu i ożywienia gospodarczego”, którego celem jest położenie większego nacisku na uzyskanie szybszego wzrostu gospodarczego, wzmocnienie polityki przemysłowej oraz stworzenie nowych miejsc pracy. Rząd RP w swoim Stanowisku przygotowanym przez Ministerstwo Gospodarki, opowiedział się za prowadzeniem spójnej, hybrydowej polityki przemysłowej, łączącej podejście horyzontalne oraz sektorowe. Nowe podejście do polityki przemysłowej powinno uwzględniać zarówno proponowane w komunikacie cztery filary działań służące pobudzeniu inwestycji, tj. regulacje, otwarcie rynku wewnętrznego i międzynarodowego, dostęp do finansowania oraz dostosowanie kadr, jak również skutecznie rozwiązywać konkretne problemy poszczególnych sektorów przemysłu. Kluczową kwestią jest także podejście uwzględniające specyfikę gospodarczą poszczególnych państw członkowskich UE.

Nowa polityka przemysłowa powinna także sprzyjać zacieśnianiu relacji między wszystkimi interesariuszami, tj.: przemysłem, środowiskami badawczo-naukowymi oraz administracją rządową i samorządową. Taka polityka przemysłowa będzie sprzyjała tworzeniu korzystnych warunków do prowadzenia działalności gospodarczej (m.in. poprzez dalszą deregulację, lepszy dostęp do finansowania inwestycji, (badania, rozwój, inwestycje B+R+I, czy dostosowanie kadr) oraz rozwiązaniu konkretnych problemów poszczególnych sektorów, w szczególności w kwestiach legislacyjnych. Istotnym działaniem na poziomie regionalnym na rzecz rozwoju gospodarczego jest promocja rozwoju klastrów.

Unia Europejska, aby zapobiec malejącej roli europejskiego przemysłu okrętowego w świecie, spowodowanej przewagą konkurencyjną azjatyckich producentów, opracowała w 2003 r. program działania pod nazwą „LeaderSHIP 2015”. W programie przyjęto, że przemysł okrętowy jest jednym z tych sektorów, który odpowiada nowym wyzwaniom związanym z inwestowaniem w wiedzę, a jego rozwój generuje możliwości wzrostu konkurencyjności.

W 2013 r. w Komisji Europejskiej w celu przezwyciężenia negatywnego wpływu kryzysu gospodarczego na kondycję europejskiego przemysłu stoczniowego kontynuowane były prace Grupy koordynacyjnej dla ustanowienia nowej strategii „LeaderSHIP 2020”, której celem jest określenie możliwości dalszego rozwoju przemysłu stoczniowego, ze szczególnym uwzględnieniem innowacji, nowych technologii i ekologii. Osiągnięcie przewagi konkurencyjnej przemysłu europejskiego możliwe będzie dzięki zwiększeniu nakładów na innowacje, badania i rozwój oraz skoncentrowane się na budowie „zielonych statków”, a także statków zaawansowanych technologicznie.

Polska poparła dążenia UE do osiągnięcia wspólnego, zintegrowanego celu stojącego przed europejskim przemysłem morskim, w tym również stoczniowym, jakim jest wzrost jego konkurencyjności. Polska poparła również założenia nowej strategii „LeaderSHIP 2020”, która stwarza podstawy nowej globalnej strategii sektorowej dla europejskiego przemysłu morskiego.

Ministerstwo Gospodarki podejmuje szereg działań, zarówno na szczeblu Komisji Europejskiej, jak i na szczeblu krajowym, służących odbudowie istotnej roli przemysłu w gospodarce Polski. W opinii Rządu RP przemysł był, jest i powinien pozostać kluczowym czynnikiem dla budowania dobrobytu i mocnej pozycji UE. Podejmowano szereg działań ukierunkowanych na poprawę efektywności wspierania innowacyjności i przedsiębiorczości oraz stymulowania współpracy pomiędzy biznesem a uczelniami i jednostkami naukowo-badawczymi.

W dniu 10 października 2013 r. Minister Gospodarki powołał Zespół do spraw Polityki Przemysłowej, którego członkami będą przedstawiciele organizacji zrzeszających przedsiębiorców przemysłowych, a do jego zadań należeć będzie podejmowanie inicjatyw mających na celu wzrost konkurencyjności

przemysłu, opracowanie propozycji rozwiązań wpływających na wzrost konkurencyjności przemysłu oraz monitorowanie wdrażania unijnych i krajowych projektów dotyczących polityki przemysłowej.

Przygotowany w Ministerstwie Gospodarki Program Rozwoju Przedsiębiorstw zawiera kompleksowy system wsparcia przedsiębiorstw, ze szczególnym uwzględnieniem aspektu innowacyjności. Obejmuje zarówno usuwanie barier i tworzenie przyjaznego otoczenia dla przedsiębiorstw, jak i aktywne działania - instrumenty wsparcia finansowe i pozafinansowe na rzecz wzrostu ich innowacyjności i konkurencyjności.

Integralną część tego Programu stanowią Krajowe Ramy Inteligentnej Specjalizacji, wskazujące dziedziny działalności badawczo-rozwojowej i innowacyjności, w których Polska może dysponować dużym potencjałem rozwojowym i wypracować własną przewagę konkurencyjną. Założono, że dziedziny te będą miały preferencje w udzielaniu wsparcia w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020.

Punktem wyjścia do określenia krajowych inteligentnych specjalizacji były dwa kluczowe dokumenty w obszarze prac naukowo-badawczych i innowacyjności, tj. Foresight technologiczny przemysłu (InSight 2030) – opracowany na zlecenie Ministerstwa Gospodarki oraz Krajowy Program Badań – opracowany przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Celem Foresightu była identyfikacja kluczowych technologii warunkujących rozwój i konkurencyjność polskiego przemysłu do roku 2030, w tym technologii, w których Polska mogłaby odnosić sukcesy komercyjne na rynku globalnym. Prace analityczne doprowadziły do ostatecznego zidentyfikowania 99 kluczowych technologii zgrupowanych w 10 horyzontalnych Polach Badawczych. W kluczowych technologiach wskazano m.in. technologie znajdujące się w zainteresowaniu przemysłu stocznioowego takie jak np. technologie związane z przyjaznymi środowisku środkami transportu. Przeprowadzone konsultacje społeczne oraz spotkania z przedstawicielami biznesu podkreśliły potrzebę wzmocnienia współpracy w ramach tzw. potrójnej helisy (administracja, nauka i biznes).

Działania podjęte w celu zidentyfikowania inteligentnych specjalizacji pozwolą na efektywne finansowanie inwestycji w tych dziedzinach, które przyniosą rzeczywiste efekty gospodarcze. Położenie nacisku na wsparcie specjalizacji krajowych i regionalnych powinno prowadzić do większej koncentracji i bardziej efektywnego wykorzystania środków unijnych, a także poprawić koordynację i synergię między inicjatywami podejmowanymi na szczeblu wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym.

W 2013 r. Rada Ministrów przyjęła Założenia Umowy Partnerstwa, wyznaczające kierunki interwencji ze środków UE w perspektywie finansowej na lata 2014-2020. Zgodnie z Założeniami Umowy Partnerstwa, realizowany będzie program operacyjny dotyczący innowacyjności, badań naukowych i ich powiązań ze sferą działalności gospodarczej.

Wsparcie ze środków Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014 - 2020 będzie skoncentrowane na projektach realizowanych w obszarach inteligentnych specjalizacji, czyli na wybranych dziedzinach nauki i gospodarki, stanowiących potencjał rozwojowy kraju i regionów, tj. prowadzących do innowacji w zakresie technologii środowiskowych, niskoemisyjnych oraz umożliwiających efektywne gospodarowanie zasobami.

X. Planowanie przestrzenne na morzu i lądzie

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

W dniu 5 sierpnia 2013 r. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wydał rozporządzenie w sprawie planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (Dz. U. poz. 1051). Wydanie rozporządzenia umożliwi sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich RP. Rozporządzenie stanowi akt wykonawczy mający na celu wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 37b ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Zgodnie z ww. delegacją ustawową „minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej określi w drodze rozporządzenia wymagany zakres planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód

wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, w części tekstowej i graficznej, uwzględniając w szczególności wymogi dotyczące materiałów planistycznych, rodzaju opracowań kartograficznych, stosowanych oznaczeń, nazewnictwa, standardów oraz sposobu dokumentowania prac planistycznych”.

Rozporządzenie reguluje zarówno zawartość merytoryczną, jak i formę planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Zgodnie z treścią rozporządzenia sporządzane plany będą m.in. uwzględniać cele i kierunki zrównoważonego rozwoju kraju określone w dokumencie pt.: „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” (KPZK 2030), dotyczącego ładu przestrzennego Rzeczypospolitej Polskiej i obejmującego zakresem swych ustaleń również obszary morskie. Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich będą uwzględniały także cele, zasady i kierunki polityki przestrzennej województw określone w planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych województw oraz inwestycje celu publicznego o znaczeniu krajowym zawarte w programach rządowych, o ile dotyczą obszarów morskich objętych planem.

Wydane rozporządzenie będzie mieć korzystny wpływ na rozwój gospodarczy kraju. Opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przyniesie wymierne korzyści w postaci redukcji kosztów administracyjnych związanych z inwestycjami w obszarach morskich oraz przyczyni się do wzrostu ilości tych inwestycji w obszarach morskich.

W dniu 15 listopada 2013 r. ukazały się obwieszczenia Dyrektorów Urzędów Morskich w sprawie przystąpienia do procesu planistycznego, którego celem jest sporządzenie projektu „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich”. Prace nad sporządzeniem planu będzie koordynował Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na podstawie porozumienia Dyrektorów Urzędów Morskich z dnia 14 listopada 2013 r.

2. Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na Forum VASAB

W 2013 r. Komitetowi Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB, w którym Rzeczpospolitą Polską reprezentowało Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (aktualnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju), przewodziła do końca czerwca 2013 r. Rosja, natomiast w lipcu 2013 r. przewodnictwo objęła Finlandia. W tym czasie głównymi punktami zainteresowania Komitetu było morskie planowanie przestrzenne, badanie spójności terytorialnej oraz relacje między miastami i otaczającymi je obszarami wiejskimi. W 2013 r. odbyły się następujące spotkania:

- trzy posiedzenia Komitetu VASAB: w Oslo (21-22 stycznia), w Moskwie (6-7 czerwca) oraz w Helsinkach (30-31 października),
- dwa posiedzenia Wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego: w Rydze (29-30 stycznia) oraz w Helsinkach (6-7 maja).

W 2013 r. prowadzone były dalsze działania w ramach projektu „PartiSeaPate” przy udziale Wspólnej Grupy Roboczej VASAB-HELCOM. Stanowi on kontynuację projektu „BalticSeaPlan”, w którym VASAB jest jednym z partnerów. „PartiSeaPate” wdraża ideę zarządzania wieloszczeblowego w transgranicznym morskim planowaniu przestrzennym. Jego głównym celem jest wypracowanie spójnej metodologii na podstawie projektów pilotażowych sporządzanych dla wybranych akwenów morskich. W związku z tym m.in. został zorganizowany cykl warsztatów, na które zapraszani byli przedstawiciele różnych sektorów oraz podmiotów związanych z obszarami morskimi, w celu zaangażowania ich we współpracę. Pierwsze wyniki projektu „PartiSeaPate” zostały zaprezentowane podczas kilku konferencji i spotkań międzynarodowych związanych z tematyką morską. Finalizację prac wraz z konferencją podsumowującą projekt przewidziano na czerwiec 2014 r.

Jednocześnie uwaga Komitetu w 2013 r. nadal skupiała się na zagadnieniu spójności terytorialnej w obszarze Morza Bałtyckiego. Kontynuowano działania w ramach realizowanego na zlecenie Komitetu projektu TeMo - „Sustainable territorial development monitoring system for the Baltic Sea Region”, w ramach Programu ESPON (European Spatial Planning Observation Network). Międzynarodowy zespół

ekspertów opracował wspólne wskaźniki i kryteria na różnych poziomach (NTS 2-NTS 3) dla wszystkich krajów, których celem jest zobrazowanie gospodarki i konkurencyjności, dostępu do usług publicznych i rynków pracy, innowacyjności, spójności społecznej i jakości życia, jakości środowiska oraz współpracy terytorialnej. Na podstawie wyników tych prac uruchomiony zostanie system monitorowania całego regionu na różnych szczeblach administracyjnych w formie aplikacji internetowej oraz aktualna informacja o poziomie spójności. Tym samym projekt TeMo ułatwi monitorowanie realizacji Długookresowej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego - dokumentu LTP z 2009 r. Zakończenie prac realizowanych w ramach projektu TeMo planowane jest na pierwszą połowę 2014 r.

Wzmacnianie spójności terytorialnej w obszarze Regionu Morza Bałtyckiego wiązało się także z realizacją Mapy Drogowej służącej wdrażaniu „Agendy Terytorialnej UE 2020” (Roadmap towards promoting and enhancing an integrated territorial approach based on Territorial Agenda EU 2020), uzgodnionej jesienią 2011 r. przez ministrów ds. spójności terytorialnej. W 2013 r. Rzeczpospolita Polska jako państwo odpowiedzialne za realizację pierwszego działania z Mapy Drogowej, czyli przeprowadzenie badania sposobów, w jaki kraje członkowskie UE wykorzystują podejście ukierunkowane terytorialnie (place-based approach) w politykach publicznych na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, ukończyła prace nad raportem pt.: „Zintegrowane podejście ukierunkowane terytorialnie” (dostępny na stronie internetowej MliR). Raport zawiera szeroki katalog dobrych praktyk, w tym odnoszących się do morskiego planowania przestrzennego, opracowany przez przedstawicieli Meklemburgii - Pomorza Przedniego, które mają ułatwić uwzględnianie wymiaru terytorialnego w politykach publicznych, przyczyniając się do zwiększenia ich efektywności. Rezultaty prac zostały zaprezentowane na konferencji „Warsaw Regional Forum 2013” oraz przedstawione na Komitecie VASAB.

Ponadto w ramach prac Baltic University Programme (BUP) jesienią 2013 r. odbyła się pierwsza edycja kursu planowania przestrzennego na obszarach morskich (Maritime Spatial Planning Course for Professionals). Kurs skierowany był do grona ekspertów zajmujących się zagadnieniami rozwoju przestrzennego regionu Morza Bałtyckiego oraz do organizacji pozarządowych i doradczych, a także do środowisk akademickich zaangażowanych w tematykę planowania na obszarach morskich. Głównym jego założeniem było przede wszystkim wzmocnienie teoretycznej i praktycznej umiejętności pokonywania specyficznych problemów i wyzwań, jakie napotykają planiści zajmujący się tematyką morskiego planowania przestrzennego oraz utworzenie profesjonalnej sieci współpracy ekspertów zaangażowanych we wspomniane zagadnienia. Mimo dużego zainteresowania tą inicjatywą, ze względu na problematyczne kwestie finansowe, nie planuje się organizacji drugiej edycji kursu.

Kolejnym zagadnieniem, którym zajmował się Komitet w 2013 r. były relacje miasto-wieś. Podczas spotkań w ramach wymiany dobrych praktyk z zakresu planowania przestrzennego, podejmowano dyskusje nad szczegółami planowanych projektów w zakresie współpracy miejsko-wiejskiej oraz ustalono, że w celu wypracowania wspólnych tematów mają być organizowane warsztaty dla członków Komitetu.

Ponadto Komitet Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB ustalił, że Konferencja Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój odbędzie się w dniach 25-26 września 2014 r. w Tallinnie. Strona polska bierze aktywny udział w przygotowaniu dokumentu stanowiącego podstawę do deklaracji Ministrów, uwzględniającej wymienione wyżej tematy oraz definiującej kierunki dalszych działań Komitetu. W ramach przygotowania do Konferencji, na zlecenie Komitetu w 2013 r. rozpoczęto prace nad raportem dotyczącym implementacji zapisów LTP (LTP Progress Review Report). Ma on stanowić przegląd prac prowadzonych na podstawie LTP oraz pozwolić dopasować zestaw działań przyjętych w 2009 r. do obecnych ram polityki prowadzonej przez podmioty publiczne i prywatne w regionie Morza Bałtyckiego. Swoim zakresem obejmuje on:

- ocenę przebiegu prac związanych z realizacją założeń polityki i konkretnych działań opisanych w dokumencie LTP i deklaracji Ministrów z Wilna;

- analizę trendów i określenie dalszych wyzwań związanych z realizacją LTP w związku ze zmieniającymi się ramami polityki;
- określenie możliwości realizowania działań LTP w dalszym horyzoncie czasowym;
- ocenę wartości dodanej wniesionej przez LTP w działalność partnerów projektów w związku z pracami na rzecz perspektywy spójności terytorialnej w regionie Morza Bałtyckiego;
- określenie dalszych kroków w realizacji dokumentu LTP.

XI. Rybołówstwo

1. Reforma Wspólnej Polityki Rybackiej

Nadrzędnym celem zreformowanej wspólnej polityki rybołówstwa jest położenie kresu przełowieniu i zapewnienie zrównoważonego charakteru rybołówstwa pod względem środowiskowym, ekonomicznym i społecznym. Reforma ma na celu ustalenie warunków pozwalających na zapewnienie lepszej przyszłości zasobom ryb i rybołówstwu, a także środowisku morskemu. Celem reformy jest wspieranie zrównoważonego wzrostu w sektorach rybołówstwa i akwakultury oraz tworzenie możliwości zatrudnienia na obszarach przybrzeżnych i w ostatecznym rozrachunku zapewnienie obywatelom UE zaopatrzenia w zdrowe i trwałe zasoby rybne. Reforma przyczyni się do realizacji strategii Europa 2020 poprzez dążenie do osiągnięcia dobrych wyników gospodarczych w sektorze oraz większej spójności w regionach przybrzeżnych.

W 2013 r. Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestniczyła w pracach nad ważnymi elementami z zakresu zrównoważonego rybołówstwa, m.in. pakietem dokumentów w sprawie reformy Wspólnej Polityki Rybackiej (WPRyb). Rzeczpospolita Polska była też aktywnym uczestnikiem dyskusji nad przyszłym Europejskim Funduszem Morskim i Rybackim.

Negocjacje zapisów projektu rozporządzenia w sprawie Wspólnej Polityki Rybackiej w 2013 r. odbyły się pod przewodnictwem prezydencji irlandzkiej podczas trzech Rad Ministrów ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (styczeń 2013, luty 2013, maj 2013).

Styczniowa Rada Ministrów ds. Rolnictwa i Rybołówstwa poświęcona była dyskusji na temat harmonogramu prac nad reformą WPRyb, a także dyskusji dotyczącej harmonogramu wprowadzenia obowiązku wyładunkowego, regionalizacji i kwestii środowiskowych. Rzeczpospolita Polska poparła konieczność sfinalizowania prac w pierwszej połowie 2013 r. podczas przewodnictwa Irlandii w UE.

Rzeczpospolita Polska podkreśliła również, że szereg szczegółowych elementów podejścia Rady wymagało jeszcze doprecyzowania, w szczególności nie uzgodniono harmonogramu (dat) wprowadzania zakazu dla poszczególnych gatunków. Rzeczpospolita Polska postulowała również, że daty wprowadzenia zakazu odrzutów nie powinny być sztywne i powinny być uzależnione od wcześniejszego wypracowania chociażby wspólnego stanowiska, w jaki sposób realizacja odrzutów miałaby być wprowadzona, w szczególności w zakresie środków technicznych, zasad kontroli zakazu odrzutów, a także postępowania z odrzutami przywiezionymi do portu. Polska zgłosiła, że zaproponowane daty, tj. rok 2014 dla gatunków pelagicznych i łososia, rok 2015 dla dorsza i gładzicy, nie będą mogły być zrealizowane ze względu na koszty, czy też czas niezbędny do wdrożenia nowych środków technicznych oraz kontrolnych.

Odnosnie polityki środowiskowej WPRyb Rzeczpospolita Polska postulowała, by w WPRyb znalazły się tylko ogólne informacje dotyczące polityki środowiskowej, ponieważ działania związane z realizacją WPRyb będą i tak musiały iść w parze z polityką środowiskową ustanowioną w innych dokumentach, np. dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej. W zakresie kolejnego ważnego dla Polski punktu, jakim była regionalizacja, Rzeczpospolita Polska opowiedziała się za jak największym wzmocnieniem podejścia regionalnego.

Zaproponowano następujące daty wdrożenia zakazu odrzutów:

- od 1 stycznia 2014 r. dla ryb pelagicznych,

- od 1 stycznia 2015 r. dla gatunków określających rybołówstwo na Bałtyku (i do 2018 r. dla innych gatunków),
- od 1 stycznia 2016 r. dla gatunków określających rybołówstwo na Morzu Północnym, północno-i południowo-zachodnich wodach (i do 2019 r. dla innych gatunków),
- od 1 stycznia 2017 r. dla gatunków określających rybołówstwo na Morzu Śródziemnym, na Morzu Czarnym, wszystkich wodach UE i wodach spoza UE (i do 2019 r. dla innych gatunków).

Podczas majowej Rady Ministrów ds. Rolnictwa i Rybołówstwa Polska zgłosiła, że należy dookreślić, jak zapewnić Komisji Europejskiej bardziej zaangażowaną rolę w procesie, nie burząc jednocześnie modelu wypracowanego przez Radę. Szczególnie ważne jest, aby rola wspólnej rekomendacji państw członkowskich regionu pozostała taka sama jak w podejściu ogólnym Rady.

Polska zadeklarowała poparcie dla zaproponowanych przez Prezydencję irlandzką zmian w koncepcji obszarów chronionych, ważnej dla Parlamentu Europejskiego. Zdaniem Polski pozwalają one na zachowanie równowagi między politykami rybacką a środowiskową w kontekście bałtyckim. Rzeczpospolita Polska pozytywnie oceniła też wprowadzenie metody regionalizacji do uzgadniania obszarów chronionych.

Nowe elementy Wspólnej Polityki Rybackiej to w szczególności eliminacja odrzutów i obowiązek wyładunku, maksymalny zrównoważony połów (MSY) jako obowiązkowy punkt odniesienia dla zarządzania rybołówstwem, regionalizacja podejmowania decyzji, system przekazywalnych uprawnień połowowych oraz powiązanie polityki rybackiej z polityką środowiskową.

Nowa Wspólna Polityka Rybacka (WPRyb) została ustanowiona Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE. Nowa WPRyb, która zacznie obowiązywać od dnia 1 stycznia 2014 r. ma przyczynić się do zapewnienia, że działalność rybacka i hodowlana prowadzona będzie z zachowaniem długoterminowych zrównoważonych warunków środowiskowych i ekonomiczno-społecznych. Ma to nastąpić przez:

- zapewnienie, że zasoby będą eksploatowane powyżej maksymalnego zrównoważonego połowu (MSY) - tam gdzie to możliwe do roku 2015, a najpóźniej do roku 2020,
- minimalizowanie negatywnego wpływu rybołówstwa na środowisko,
- regionalizację procesu decyzyjnego (wspólne stanowisko w sprawie państw członkowskich danego regionu oraz przekazanie go KE,
- wsparcie rybołówstwa przybrzeżnego,
- zapewnienie konkurencyjności i opłacalności działania zakładów przetwórstwa ryb,
- wprowadzenie zakazu odrzutów i obowiązku wyładunku wszystkich połowów.

Niektóre z tych elementów reformy są już wdrażane. W szczególności dojście do MSY i regionalizacja procesu decyzyjnego są już uwzględniane podczas m.in. ustalania kwot połowowych dla głównych gatunków ryb łowionych komercyjnie w Morzu Bałtyckim. Polityka UE w zakresie zarządzania zasobami na poziomie maksymalnego zrównoważonego połowu (MSY) ma wpływ na wysokość kwot połowowych przydzielanych poszczególnym krajom UE, w tym Polsce, a w konsekwencji tego poszczególnym rybakom. Zarządzanie kwotowanymi gatunkami ryb odbywać się będzie na podstawie wieloletnich planów zarządzania, które zawierać będą szereg warunków wykonywania rybołówstwa, i za których respektowanie będą odpowiedzialni rybacy.

Zgodnie z nową procedurą, państwa członkowskie danego regionu przyjmują w drodze konsensusu wspólne rekomendacje dotyczące np. środków technicznych (np. zmiany w zakresie stosowanych narzędzi połowowych), które będą potem procedowane przez Radę i PE w tzw. zwykłej procedurze

prawodawczej, znanej szerzej jako kodecycja. Regionalizacja ma przybliżyć proces decyzyjny rybakom, służyć będzie wdrażaniu planów długoterminowych. Komisja obowiązkowo przekłada wspólne rekomendacje na prawo unijne (akty wykonawcze lub delegowane).

Od dnia 1 stycznia 2015 r. zacznie obowiązywać obowiązek wyładunkowy i zakaz odrzutów. Będzie się to wiązało z tym, że rybacy nie będą mogli wyrzucać za burtę ryb z gatunków dorsz, łosoś, gładzica, śledź i szprot, co jest możliwe np. ze względu na brak lub wyczerpanie kwoty połowowej na dany gatunek lub jeśli złowione ryby są poniżej wymiaru wyładunkowego czy ochronnego. Od roku 2015 wszystkie połowy będą miały być wyładowane i zaraportowane oraz odliczone z kwoty połowowej. To do rybaków będzie należało takie prowadzenie działalności połowowej, aby łowili tylko ryby o największej wartości handlowej i unikali niechcianych połowów. Wiązać się to będzie z używaniem bardziej selektywnych narzędzi połowowych, unikaniem obszarów o dużej koncentracji młodych ryb lub o niskiej wartości handlowej ryb.

Nowa Wspólna Polityka Rybacka wiązać się również będzie z wdrożeniem środków ochrony ekosystemu morskiego i zasobów morskich. W związku z tym będą mogły być wyznaczone obszary, gdzie rybołówstwo będzie ograniczone ze względu na ochronę stad rozrodczych, miejsc rozrodu ryb, czy wrażliwych ekosystemów morskich.

Zrównoważone rybołówstwo, stabilność i opłacalność zawodu rybaka oraz interes konsumenta to trzy filary, w oparciu o które skonstruowana jest reforma wspólnej polityki rybackiej. Wszelkie działania wynikające z nowej legislacji mają prowadzić do budowy zrównoważonego rybołówstwa, zapewnić opłacalność działalności połowowej i produkcyjnej oraz uwzględniać oczekiwania konsumenta jako finalnego odbiorcy produktów rybołówstwa i akwakultury. W ramach reformy przewidziano szereg środków, zapisów prawnych i działań, które w sposób pośredni lub bezpośredni będą oddziaływały na konsumentów ryb w UE i Polsce.

Rozporządzenie w sprawie wspólnej organizacji rynków produktów rybołówstwa i akwakultury (CMO) wprowadza zapisy rozszerzające zakres obowiązkowych informacji dla konsumentów. Konsumenti będą mieli dostęp do jasnych i obszernych informacji umożliwiających podejmowanie świadomych decyzji zakupu. Przepisy jasno określają także sposób i warunki zamieszczania na etykietach i produktach informacji nieobowiązkowych. Przy tym organy krajowe odpowiedzialne za wypełnianie zobowiązań wynikających z rozporządzenia CMO, w celu ochrony konsumentów mają wykorzystywać najnowsze technologie (np. testy DNA) w celu zapobiegania fałszywemu etykietowaniu produktów.

Reforma Wspólnej Polityki Rybackiej przewiduje też wzmocnienie roli organizacji producentów. Organizacje będą mogły korzystać z różnorodnych instrumentów (wskazanych w przygotowywanych przez siebie corocznie planach produkcji i obrotu), czego jednym z oczekiwanych skutków ma być lepsze dostosowanie produkcji do oczekiwań konsumentów. Organizacje producentów mają mieć także wpływ na zrównoważone pozyskiwanie zasobów co daje szansę na utrzymanie stad na poziomie umożliwiającym ich odbudowę. Będzie to oznaczało stabilizację dostaw produktów rybnych na rynek oraz zwiększenie stabilności i przewidywalności ich cen.

Nowe rozporządzenie CMO wprowadzając szereg instrumentów kładzie też duży nacisk na rozwój akwakultury i rynku produktów akwakultury. Wzmocnienie akwakultury to same korzyści dla konsumenta. Przede wszystkim zróżnicowanie oferty produktów i wzmocnienie konkurencji. Z reguły prowadzi do poprawy jakości produktów i spadku cen dla finalnego odbiorcy.

Rozporządzenie CMO wprowadza jeden instrument służący stabilizacji rynku. Jest to mechanizm składowania, który oparty jest o tzw. ceny progowe. W przeciwieństwie do poprzedniego okresu programowania ustalanie cen progowych będzie leżało w kompetencji poszczególnych państw członkowskich. Oznacza to że ceny dla których będzie można zastosować mechanizm składowania powiązane będą z cenami obowiązującymi na danym obszarze państwa członkowskiego a nie będą wypadkową średnich cen unijnych. Stosowanie mechanizmu składowania w takiej sytuacji powinno przyczynić się do osiągnięcia godziwych zysków przez producentów przy zapewnieniu umiarkowanych cen dla konsumentów.

W ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR) przewiduje się pomoc finansową w zakresie poprawy jakości i bezpieczeństwa żywności oraz wsparcie odnośnie rozwoju, produkcji i obrotu nowymi produktami rybołówstwa w celu zapewnienia klientom odpowiedniej informacji oraz dostępu do szerokiej gamy produktów, w tym tych niszowych.

W ramach EFMR przewiduje się również wsparcie dla środków marketingowych służących promocji produktów zrównoważonego rybołówstwa i akwakultury co powinno przyczynić się do popularyzacji produktów rybnych wśród konsumentów, promocji wiedzy o pozytywnych skutkach spożywania ryb i powinno mieć pozytywny wpływ na zmianę nawyków żywieniowych (zastępowanie mięsa rybami), przyczyniając się w ten sposób do poprawy zdrowia społeczeństwa. W ramach EFMR przewiduje się pomoc w zakresie rozwoju innowacyjnych metod produkcji oraz wsparcie dla pozyskiwania nowych rodzajów surowca. Wszystko to powinno przyczynić się do poprawy dostępności, jakości i różnorodności oferty produktów rybnych dla konsumentów.

2. Rynek rybny w Polsce w 2013 r.

Import ryb i przetworów w 2013 r. wyniósł około 502,1 tys. ton i był o 36,6 tys. ton większy niż w 2012 r. Na wzrost importu wpłynęło przede wszystkim rosnące zapotrzebowanie zakładów przetwórczych na surowiec z przeznaczeniem do produkcji towarów na eksport oraz rosnący popyt wewnętrzny. W strukturze importu ryb i przetworów rybnych dominowały filety i mięso z ryb, ryby świeże i chłodzone oraz ryby mrożone. Wartość importu wyniosła ok. 1,49 mld euro (w stosunku do 2012 r. wartość importu wzrosła o 270 mln euro). Importowano głównie łososie, śledzie, dorsze, mintaje, makrele i tuńczyki (gatunki te stanowią głównie surowiec dla przetwórstwa).

W 2013 r. wysłano za granicę około 401,6 tys. ton ryb i przetworów, czyli o około 36,9 tys. ton więcej w porównaniu z 2012 r. przy jednoczesnym wzroście wartości eksportu o około 158,6 mln euro do 1,39 mld euro. Eksportowano głównie konserwy, ryby mrożone, wędzone oraz filety. Wśród gatunków eksportowanych dominował łosoś, śledź, dorsz i szprot.

3. Przetwórstwo ryb

Na koniec 2013 r. przetwórstwem ryb zajmowało się 306 zakładów dopuszczonych do handlu wewnątrz Wspólnoty, spośród których, 75 posiadało uprawnienia do eksportu do krajów trzecich. Jednocześnie działały 604 podmioty mogące sprzedawać swoje wyroby na krajowym rynku. Były to głównie gospodarstwa rybackie i firmy zajmujące się sprzedażą ryb słodkowodnych. Szacuje się, że z tej liczby około 70 przedsiębiorstw zajmowało się wstępną obróbką i przetwórstwem ryb.

Największe firmy zajmujące się przetwórstwem ryb w kraju zrzeszone są w Stowarzyszeniu Przetwórców Ryb. Organizacja ta zrzesza 55 członków.

W 2013 r. podmioty przetwarzające ryby zatrudniające powyżej 10 osób, wyprodukowały około 460 tys. ton produktów o wartości blisko 8,05 mld zł, w porównaniu z 423,2 tys. ton o wartości 7,2 mld zł w 2012 r. W strukturze produkcji dominowały konserwy, marynaty oraz ryby wędzone.

Wstępne dane odnośnie wyników finansowych w przetwórstwie rybnym pozwalają na stwierdzenie, że sektor nie ucierpiał znacząco na skutek kryzysu gospodarczego. Stan wskaźników ekonomiczno finansowych pozwala stwierdzić bezpieczną płynność finansową przedsiębiorstw. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 13,5 tys. osób.

4. Konsumpcja ryb

Spożycie ryb w Polsce wyniosło w 2013 r. około 12,06 kg/osobę (11,70 kg w 2012 r.) Wzrosło zainteresowanie klientów mintajem, makrelą, łososiem i pstrągiem, spadł natomiast popyt na śledzia, pangę i szprota. Najchętniej kupowane gatunki to: mintaj (2,73 kg/osobę), śledź (1,94 kg/osobę), makrela (0,92 kg/osobę), łosoś (0,92 kg/osobę), dorsz (0,84 kg/osobę), panga (0,80 kg/osobę), szprot (0,68 kg/osobę), pstrąg (0,54 kg/osobę) i karp (0,53 kg/osobę).

5. Trendy i wyzwania

Pomimo zmian konsolidacyjnych w dalszym ciągu wielkość zakładów jest bardzo zróżnicowana. Z jednej strony istnieją silne rozpoznawalne przedsiębiorstwa tworzące grupy kapitałowe, a z drugiej strony działają zakłady sprzedające swoje produkty na rynku lokalnym. Wiele z tych firm to przedsiębiorstwa rodzinne, których produkty znalazły uznanie w oczach konsumentów, co pozwoliło na rozszerzenie rynków zbytu. Duże zaangażowanie i pracowitość właścicieli przedsiębiorstw pozwoliły na dostosowanie się w krótkim czasie do wszelkich wymagań rynku zarówno od strony zadowolenia klienta, jak i tych techniczno - sanitarnych. Dzięki temu, wytwarzany standardowy asortyment typu konserwy, marynaty, ryby wędzone oraz dania gotowe, zyskał uznanie wśród konsumentów krajowych oraz zagranicznych. Oprócz popularnych wyrobów, przedsiębiorcy starają się sprostać szczególnym zapotrzebowaniom konsumentów, oferując różnorodność towarów uznawanych za niszowe.

W najbliższych latach przewiduje się utrzymanie wzrostowego trendu produkcji, co wymagać będzie stałego podejmowania nowych wyzwań i spełniania oczekiwań konsumentów krajowych i zagranicznych. Główne trendy w branży to:

- poprawa konkurencyjności eksportowanych produktów rybnych poprzez zwiększenie innowacyjności stosowanych technologii, wzrost wartości dodanej i jakości produktów, jak również kreowanie nowych produktów wygodnych i funkcjonalnych. Wzmocni to pozycję przetargową producentów i zapewni równe warunki konkurencji dla wszystkich produktów wprowadzanych do obrotu w UE,
- podkreślenie walorów ryb jako żywności prozdrowotnej; rozwój gałęzi asortymentu produktów funkcjonalnych, przeznaczonych dla określonych grup konsumentów. W związku ze wzrostem liczby zachorowań na choroby cywilizacyjne (np. choroby układu naczyniowo-sercowego, cukrzyca) przewiduje się rozwój w kierunku produkcji produktów rybnych specjalnego przeznaczenia żywieniowego,
- w związku ze zwiększaniem się świadomości konsumentów na temat jakości produktów i uzyskiwania informacji o nich, zakładany jest wzrost zainteresowania produktami „eko” i „bio” oraz produktami wykorzystującymi surowce rybołówstwa pozyskane w sposób zrównoważony. Konsumentów coraz częściej zwracają uwagę na sposób produkcji oraz miejsce pochodzenia, rozwijając wymagania etyczne w odniesieniu do nabywanej żywności. Rośnie popularność prywatnego systemu certyfikowania rozpropagowanego przez organizację Marine Stewardship Council - MSC. Przewiduje się, że polscy producenci ryb bałtyckich w ślad za przetwórcami uzyskają w najbliższym czasie certyfikat MSC.

6. Flota rybacka

Polskie rybołówstwo morskie dzieli się na dwa podstawowe sektory: rybołówstwo bałtyckie, w które zaangażowana jest zdecydowanie przeważająca część polskiej floty rybackiej oraz rybołówstwo dalekomorskie. W dniu 31 grudnia 2013 r. flota polska liczyła 838 jednostek rybackich, o łącznej zdolności połowowej 33 885,72 GT i 81 389 kW, w tym 835 bałtyckich jednostek rybackich o łącznej zdolności połowowej 16 635 GT i 66 799 kW.

Flota bałtycka obejmuje statki rybackie operujące na Morzu Bałtyckim i morskich wodach wewnętrznych, a podstawowymi gatunkami poławianymi przez polskich rybaków w Morzu Bałtyckim są: dorsz, łosoś, śledź, szprot, troć i ryby płaskie oraz inne o mniejszym użytkowym znaczeniu. Spośród podstawowych gatunków bałtyckich szczególnie istotne dla polskich rybaków są połowy dorsza, które podlegają wielu ograniczeniom wynikającym m.in. z planu odbudowy zasobów tego gatunku (ograniczanie wzrostu limitów połowowych, okresy ochronne i obostrzenia w stosowaniu niektórych narzędzi połowowych).

Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej do końca 2011 r. bałtycka flota rybacka została znacznie zmniejszona, zarówno pod względem liczby statków jak i jej zdolności połowowej, z uwagi na konieczność dostosowywania wielkości floty do dostępnych żywych organizmów wodnych.

W 2013 r. nasiliła się tendencja zapoczątkowana rok wcześniej dotycząca zwiększania liczby statków. Do rejestru statków rybackich zostało wprowadzonych 40 jednostek. Tendencja wzrostowa dotyczyła segmentu floty obejmującego statki o długości całkowitej poniżej 8 m - wzrost liczby jednostek o 39 sztuk.

Zwiększenie stanu liczbowego floty rybackiej nastąpiło w wyniku wprowadzania dodatkowych jednostek rybackich w ramach zdolności połowowej, która była niewykorzystywana do wykonywania rybołówstwa morskiego wskutek wycofywania statków oraz zmniejszania zdolności połowowych statków.

Jednocześnie flota bałtycka podlegała procesowi modernizacji, obejmującego przebudowy i wymiany statków oraz wymiany silników. Tytułem wsparcia programu modernizacji floty rybackiej, realizowanego zarówno w ramach środka 1.3 Inwestycje na statkach rybackich i selektywność Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”, jak i z wykorzystaniem środków własnych właścicieli statków rybackich, w roku 2012 minister właściwy ds. rybołówstwa kontynuował przyznawanie dodatkowej zdolności połowowej, której źródłem jest GT i kW statków wycofanych z wykonywania rybołówstwa morskiego z urzędu, oraz 4% GT odzyskiwanego przez Polskę na mocy przepisów UE ze statków trwale wycofanych w oparciu o środki pomocy publicznej. Powyższa zdolność przyznawana była na cele związane z modernizacją floty rybackiej zgodnie z przyjętymi w 2010 roku Zasadami przyznawania zdolności połowowej pozostającej w dyspozycji Ministra RiRW, opracowanymi przez Zespół zrzeszający przedstawicieli środowiska rybackiego, powołany Zarządzeniem Nr 3 Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 marca 2010 r.

W 2013 r. przeprowadzono modernizację 39 statków rybackich, wykorzystując przyznaną na powyższy cel przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa dodatkową zdolność połowową w łącznej wielkości 124,03 GT oraz 212,02 kW. W ramach kontynuacji programu wspierania modernizacji floty w 2013 r. Minister przyznał łącznie 87,74 GT oraz 35 kW na modernizację kolejnych jednostek.

Podstawowymi gatunkami poławianymi przez polskich rybaków w Morzu Bałtyckim są: dorsz, łosoś, śledź, szprot, troć i flądra oraz inne gatunki ryb o mniejszym znaczeniu.

W skład floty dalekomorskiej wchodzi 3 statki rybackie, o zdolności połowowej 17 431 GT i 14 591 kW, operujące wyłącznie na akwenach poza Morzem Bałtyckim. Do głównych gatunków poławianych przez polskie statki dalekomorskie należą: dorsz, czarniak, karmazyn, halibut, makrela, ostrobok. Przyznawane Polsce kwoty dalekomorskie są w pełni wykorzystywane, poprzez połowy bądź wymianę kwot, głównie z Niemcami, Wielką Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią, Portugalią.

7. Przewodnictwo RP w Komisji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki

W dniach 23 października - 1 listopada 2013 r. odbyła się XXXII sesja Komisji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources - CCAMLR). Po raz pierwszy w historii funkcjonowania międzynarodowych regionalnych organizacji zarządzających rybołówstwem (RFMOs), Rzeczpospolita Polska objęła przewodnictwo w CCAMLR na dwa lata tj. 2013 – 2014.

Organizacja została utworzona na mocy Konwencji o zachowaniu żywych zasobów morskich Antarktyki w odpowiedzi na rosnące zainteresowanie komercyjnymi połowami kryla - kluczowego składnika ekosystemu Antarktyki.

CCAMLR jest największą międzynarodową organizacją rybacką na świecie, której członkami jest 25 państw, a 11 państw posiada status państwa współpracującego.

W trakcie rocznych spotkań Komisja na podstawie analiz ekspertów podejmuje decyzje w sprawie środków ochrony oraz zarządzania ekosystemem morskim. Ustalane są również kwoty połowowe dla gatunków poławianych na obszarze CCAMLR. W związku z istotnym znaczeniem decyzji w zakresie ochrony ekosystemu morskiego i zarządzania rybołówstwem sesje Komisji cieszą się dużym zainteresowaniem międzynarodowych organizacji rządowych i pozarządowych.

8. Zarządzanie żywymi zasobami morza

Zarządzanie żywymi zasobami morza opiera się na jak najlepszej dostępnej wiedzy naukowej na temat stanu żywych zasobów morza. Instytucją przygotowującą doradztwo naukowe dla głównych stad ryb poławianych komercyjnie jest Międzynarodowa Rada ds. Badań Morza (ICES). Przygotowuje ona

corocznie ocenę stanu zasobów na podstawie badań naukowych (rejsów badawczych) tych zasobów, w których uczestniczą jednostki naukowe wszystkich państw regionu, a także informacji przekazywanych przez rybaków oraz administrację państw członkowskich. W ocenę stanu zasobów ryb zaangażowany jest również STECF (Komitet Naukowo – Techniczny i Ekonomiczny ds. Rybołówstwa), który przygotowuje roczny raport na temat bieżącego stanu zasobów rybołówstwa i jego przyszłego potencjału. STECF odgrywa ważną rolę, wspomagając Komisję Europejską w formułowaniu kształtu polityki z zakresu zarówno planowania długoterminowego jak i nadzwyczajnych zamknięć obszarów połowowych, wydając miarodajną i szczegółową opinię naukową. Komitet ten odpowiada również za doradztwo w dziedzinie ekonomii i zagadnień społecznych. Przygotowane przez ICES i STECF corocznie oceny stanu zasobów zawierają szeroką analizę stanu zasobów wykorzystywaną jako podstawa do przygotowania przez KE propozycji podziału TAC i kwot połowowych oraz długoterminowych propozycji na temat sposobów zrównoważonego zarządzania rybołówstwem na wodach europejskich. Kwoty połowowe są ustalane corocznie w drodze rozporządzenia Rady Unii Europejskiej określające możliwości połowowe odłowienia danych stad ryb na obszarze Morza Bałtyckiego. W 2013 roku Polska otrzymała następujące kwoty połowowe do odłowienia na Morzu Bałtyckim: dorsz w obszarze - 25-32 w kwocie 16 285 ton, i dorsz w obszarze 22-24 w kwocie 2 341 ton, śledź w obszarze 25-27, 28,2, 29 i 32 w kwocie 22 468 ton, śledź w obszarze 22-24 w kwocie 3 357 ton, szprot w obszarze 22-32 w kwocie 73 392 ton, gładzica w obszarze 22-32 w kwocie 511 ton oraz łosoś 6837 sztuk. Wyżej wymienione kwoty są dzielone na podstawie rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi pomiędzy polskich armatorów statków rybackich.

9. Program Monitorowania Przypadkowych Połowów Waleni

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi realizowało program Monitorowania Przypadkowych Połowów Waleni z udziałem obserwatorów na pokładach jednostek połowowych. W 2013 r. podobnie jak w roku poprzednim, oprócz monitorowania jednostek połowowych objętych artykułem 4 ust.1 rozporządzenia Rady (WE) nr 812/2004 z dnia 26 kwietnia 2004 r. ustanawiającego środki dotyczące przypadkowych odłowów waleni na łowiskach i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 88/98 (Dz. Urz. UE L 150 z 30.04.2004, str. 12, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 4, t. 7, str. 7, z późn. zm.), monitorowano również jednostki połowowe mniejsze (poniżej 15 m), ze szczególnym nadzorem nad obszarami, gdzie występuje najwyższe prawdopodobieństwo przypadkowego połowu waleni. W 2013 r. prowadzono obserwacje na 12 jednostkach powyżej 15 m długości operujących z 7 portów oraz 6 łodzi z trzech portów. W ramach realizacji Programu obserwatorzy przebywali w morzu przez 124 dni, w tym 79 dni na jednostkach prowadzących połowy przy użyciu włoków pelagicznych oraz 38 dni w rejsach (w tym 10 dni na jednostkach mniejszych niż 15 m), gdy połowy prowadzono przy użyciu sieci stawnych dodatkowo 7 dni obserwacji dotyczyło połowów prowadzonych włokiem dennym. Powyższe dane obejmują rejsy do końca października 2013 r. Jednocześnie w ramach Programu prowadzono obserwacje dotyczące przypadkowego połowu ptaków morskich. Nie zaobserwowano żadnego przypadku połowu morświna w sieciach rybackich. W 2013 r., podobnie jak w latach poprzednich, na polskim wybrzeżu znaleziono 5 martwych waleni, co świadczy o utrzymującym się poziomie śmiertelności tych zwierząt.

10. Zarybianie polskich obszarów morskich w 2013 r.

Zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie minister właściwy do spraw rybołówstwa zobowiązany jest do utrzymania i odtwarzania zasobów ryb w polskich obszarach morskich, które realizuje poprzez coroczne zarybianie polskich obszarów morskich. Celowość prowadzenia takiego działania wynika z potrzeby utrzymania cennych dla polskiego rybactwa gatunków ryb dwuśrodowiskowych, takich jak łosoś, troć czy jesiotr. W przeszłości gatunki te występowały bardzo licznie w wielu polskich rzekach oraz w granicach polskich obszarów morskich. Aktualny stan zasobów wymienionych gatunków ryb dwuśrodowiskowych wymaga prowadzenia intensywnych zarybień. Koszty prowadzenia zarybień ponoszone są corocznie przez budżet państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw rybołówstwa. Zarybianie polskich obszarów morskich wykonuje się na

podstawie projektu planu zarybieniowego przygotowanego przez Zespół do spraw Zarybiania powołany przez Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

W dniu 4 czerwca 2013 r. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi podpisało z Instytutem Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie umowę na wykonanie zadania „Zarybianie polskich obszarów morskich w roku 2013”, na realizację którego dysponowano kwotą 5 000 000 zł. Istotna większość tej kwoty - 4 442 200 zł przeznaczona była na zakup materiału zarybieniowego. Ostatecznie na materiał zarybieniowy wydatkowano 4 471 601,74 zł dzięki powstałym w trakcie realizacji zadania oszczędnościom (niższe koszty transportu materiału zarybieniowego) i możliwości ich przesunięcia z przeznaczeniem na dodatkowy zakup ryb. Rodzaj i wartość wpuszczonego w 2013 r. materiału zarybieniowego:

- smolty troci – 2 116 088,27 zł (47,32 %),
- narybek troci – 549 202,13 zł (12,28%),
- wylęg troci – 139 893,00 zł (3,13%),
- smolty łososia – 634 145,25 zł (14,18 %),
- narybek łososia – 38 843,04 zł (0,87%),
- narybek certy – 964 831,43 zł (21,58 %),
- narybek siei – 28 596,62 zł (0,64 %),

Zarybiania realizowane w ramach zadania Zarybianie polskich obszarów morskich obejmują dopływy Wisły, Odry, rzeki pomorskie oraz Zatokę Pucką. W latach ubiegłych zarybiano również wody zalewów Wiślanego, Szczecińskiego oraz Zatokę Gdańską. Zarybiania realizowane są partiami, tak by możliwa była bieżąca kontrola ilości i sortymentu wypuszczanych ryb w powiązaniu z przewidzianymi w umowie środkami. Dokładne ilości, a następnie wartości danej partii ryb ustalane są jednak podczas jej odbioru. To wówczas na podstawie wagań i pomiarów ryb ustalany jest skład danej partii (poszczególne ilości danych wielkości, które mogą się różnić i mają różną wartość wg ustalonego cennika).

11. 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. Pierwsza wersja polskiego planu gospodarowania zasobami węgorza została przedłożona Komisji Europejskiej (KE) w grudniu 2008 r. Wersja ta została zaktualizowana w czerwcu 2009 r. i w tej postaci oficjalnie zatwierdzona decyzją KE z dnia 6 stycznia 2010 r. (K(2009)10601). Najważniejsze środki ochrony przewidziane w Planie gospodarowania zasobami węgorza w Polsce dotyczą zwiększenia zasobów poprzez zarybiania oraz ograniczenie śmiertelności.

Ustalono, że zarybiania będą prowadzone w wielkości 6 mln szt. rocznie węgorza szklatego w dorzeczu Odry i 7 mln szt. w dorzeczu Wisły lub odpowiednio 1,2 i 1,4 mln szt. narybku podchowanego o wielkości mniejszej niż 20 cm. Obecnie około połowa całej dawki zarybieniowej węgorza wprowadzana jest przez użytkowników rybackich wód śródlądowych, a pozostałe wielkości uzupełniane są w ramach programu zarybieniowego realizowanego przez Instytut Rybactwa Śródlądowego i finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego. W procesie prowadzenia zarybień koordynującą rolę doradcą odgrywa Zespół ds. Zarybiania przy MRiRW. Pierwsze zarybiania uzupełniające przeprowadzono w 2011 r. (1,2 mln szt. narybku obsadowego o średniej masie 5 g/szt. i wartości ponad 2 mln zł). Kolejne zarybiania uzupełniające węgorzem prowadzono w 2013 r. (wykonano zarybiania 2,5 mln szt. narybku obsadowego o średniej masie 5 g/szt. i wartości 4,2 mln zł). Większość materiału zarybieniowego w ramach zarybień uzupełniających realizowanych przez IRŚ trafiła do wód morskich (Zalewu Szczecińskiego, Zatoki Puckiej i Zalewu Wiślanego).

W celu osiągnięcia redukcji śmiertelności połowowej rzędu 25% wprowadzono miesięczny okres ochronny w terminie od 15 czerwca do 15 lipca obowiązujący w całej Polsce. Ujednolicono także wymiar

ochronny, który obecnie zarówno w wodach śródlądowych, jak i morskich wynosi 50 cm. Wprowadzono również dzienny limit połowu węgorza na wędkę w wysokości 2 szt./dobę. Sukcesywnie wprowadzono także zmiany legislacyjne na rzecz poprawy selektywności rybackich narzędzi połowowych, w związku z czym od 1 stycznia 2013 r. na śródlądziu wielkość oczek sieci w rybackich narzędziach połowowych służących do połowu węgorza nie może być mniejsza niż 20 mm (bok oczka). Z kolei w najważniejszych obszarach morskich jeszcze wcześniej wdrożono stosowanie sił selektywnych w narzędziach pułapkowych.

W celu monitoringu stanu populacji węgorza prowadzone są badania zdrowotności węgorzy, naturalnej rekrutacji oraz efektywności migracji zstępującej. Udrożnianie tras migracji od przeszkód hydrotechnicznych to kolejny element przewidziany planem (zapewnienie 90% wolnego spływu do roku 2019). Ponadto przewiduje się ograniczenie kłusownictwa i presji na zasoby ze strony kormorana. Bardzo istotnym elementem działań na rzecz odbudowy zasobów węgorza jest również podejmowanie współpracy transgranicznej obejmującej wspólne dorzecza. Najbardziej zaawansowane prace związane są z opracowaniem „Transgranicznego planu gospodarowania zasobami węgorza w polsko-rosyjskiej strefie dorzecza Pregoly i Zalewu Wiślanego”, którego założenia merytoryczne przyjęto podczas XIII Sesji Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej do spraw Gospodarki Rybnej w dniach 3-4 grudnia 2013 r. w Kaliningradzie. Obok technicznych środków ochrony uzgodniono również wielkość zarybień na poziomie 2 mln szt. narybku szklatego lub równoważnie 0,4 mln szt. narybku podchowanego (Lt < 20 cm). Po zatwierdzeniu planu przez KE zarybienia będą prowadzone w wielkościach proporcjonalnych do powierzchni Zalewu Wiślanego znajdującego się na terytorium poszczególnych krajów - Rzeczpospolita Polska 44% i Rosja 56%.

12. Realizacja programów wieloletnich związanych ze sprawami rybackimi

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi współpracuje z Morskim Instytutem Rybackim – Państwowym Instytutem Badawczym przy realizacji „Wieloletniego Programu Zbierania Danych Rybackich na lata 2007-2013”, który został ustanowiony na podstawie uchwały Rady Ministrów nr 212/2007, z dnia 19 października 2007 r. i zmienionej uchwałą Rady Ministrów nr 84/2010 z dnia 1 czerwca 2010 r. oraz Uchwałą nr 92/2013 Rady Ministrów z dnia 28 maja 2013 r. Program ten na podstawie art. 48 ust. 3 ustawy z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie oraz rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie określenia jednostki badawczo-rozwojowej realizującej program zbierania, gromadzenia i zarządzania danymi niezbędnymi do realizacji Wspólnej Polityki Rybackiej Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 108, poz. 1151), realizuje Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy w Gdyni. Program w 2013 r. był realizowany zgodnie z umową nr 1/OF/2013 zawartą w dniu 30 września 2013 r. w Warszawie, pomiędzy Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi a Morskim Instytutem Rybackim - Państwowym Instytutem Badawczym w Gdyni. Celem Programu jest zbieranie danych biologicznych i ekonomicznych niezbędnych do prowadzenia wspólnej polityki rybackiej, zgodnie z zasadami i celami określonymi w rozporządzeniach Rady UE. Ustanowienie programu wieloletniego umożliwia administracji rybackiej efektywne i odpowiedzialne zarządzanie odnawialnymi zasobami Morza Bałtyckiego i innych obszarów morskich oraz zapewnia przygotowanie stanowisk negocjacyjnych strony polskiej na forum Unii Europejskiej. Program umożliwia również wywiązanie się Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa członkowskiego Unii Europejskiej z zobowiązań nałożonych przez Wspólną Politykę Rybacką Unii Europejskiej w ramach paneuropejskiego programu DCF (Data Collection Framework), mającego na celu zachowanie lub odbudowę bioróżnorodności i produktywności ekosystemów oraz stworzenie trwałych podstaw do ekonomicznego funkcjonowania sektora rybołówstwa.

Powyższy cel realizowany jest przez:

- uczestniczenie w rejsach na trawlerach, kutrach i łodziach rybackich w celu zebrania danych z połowów w trakcie rejsów bałtyckich i dalekomorskich w podziale na: pelagiczne, denne, wędkarstwa morskiego, łososiowe dla oceny odrzutów,
- organizowanie wyjazdów do portów i przystani rybackich dla pobierania prób ryb z wyładunków z obszaru działania polskiej floty rybackiej,

- wykonywanie analiz ichtiologicznych, zapisanie wyników w bazach danych i wykonywanie wymaganych obliczeń w celu uzyskania rozkładów długości i innych parametrów biologicznych odławianych ryb z prób pobieranych w połowach przemysłowych,
- zbiór danych o liczbie rejsów i wędkarzy morskich uczestniczących w wyprawach na podstawie zapisów w dziennikach połowowych, aby uzyskać dane o połowach rekreacyjnych (wędkarskich),
- zbiór danych o liczbie odrzucanych ryb do morza oraz ich parametrach biologicznych, w celu określenia wielkości odrzutów ryb w połowach przemysłowych.

13. Działania dotyczące spraw morskich zrealizowanych w ramach programów operacyjnych współfinansowanych z budżetu UE

Oś priorytetowa 1 PO RYBY 2007-2013 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej

W ramach Osi Priorytetowej 1 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” do końca 2013 r. wypłacono pomoc finansową na łączną kwotę 630 217 277,45 zł, przy dostępnym limicie środków finansowych w wysokości 680 663 519,68 zł. W szczególności pomoc była udzielana w ramach Środków:

Inwestycje na statkach rybackich i selektywność

W ramach środka beneficjenci złożyli 894 wnioski o dofinansowanie na kwotę 88 704 149 zł. Zawarto 708 umów o dofinansowanie na kwotę 69 331 768 zł, co stanowi 96,78% wykorzystania limitu finansowego alokowanego w tym środku oraz zrealizowano 706 płatności na kwotę 65 334 531 zł.

Rybacktwo przybrzeżne na niewielką skalę

W ramach środka beneficjenci złożyli 228 wspólnych wniosków o dofinansowanie na kwotę 143 258 674 zł. Zawarto 1626 indywidualnych umów o dofinansowanie na kwotę 119 967 285 zł, co stanowi 93,75% wykorzystania limitu finansowego alokowanego w tym środku oraz zrealizowano 1775 płatności na kwotę 116 800 069 zł. W związku z dużym zainteresowaniem beneficjentów przedmiotową pomocą planowana jest kolejna realokacja środków finansowych do środka 1.4. umożliwiającą kontynuację udzielania pomocy finansowej w 2014 r.

Rekompensaty społeczno-ekonomiczne w celu zarządzania krajową flotą rybacką

W ramach środka beneficjenci złożyli 2916 wniosków o dofinansowanie na kwotę 230 178 940 zł. Zawarto 730 umów o dofinansowanie na kwotę 65 778 725 zł, co stanowi 99,72% wykorzystania limitu finansowego alokowanego w tym środku oraz zrealizowano 15423 płatności na kwotę 31 228 717 zł. W ramach środka wdrażano głównie operację polegającą na wypłacie rekompensat za wcześniejsze odejście z zawodu rybaka, tzw. wcześniejsze emerytury. Zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 czerwca 2009 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 1 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej, zawartą w programie operacyjnym „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (Dz. U. Nr 101, poz. 840, z późn. zm.) po dniu 31 grudnia 2013 r. zakończono nabór wniosków o dofinansowanie w ramach wspomnianej operacji.

Ponadto w ramach Osi Priorytetowej 1 PO RYBY 2007-2013 na początku 2012 r. zakończono realizację Środków 1.1. Pomoc publiczna z tytułu trwałego zaprzestania działalności połowowej oraz 1.2. Pomoc publiczna z tytułu tymczasowego zaprzestania działalności połowowej.

Oś priorytetowa 3 PO RYBY 2007-2013 - Środki służące wspólnemu interesowi. Inwestycje w portach rybackich miejscach wyładunku i przystaniach

Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. w ramach Środka 3.3. Inwestycje w portach rybackich, miejscach wyładunku i przystaniach objętego osią priorytetową 3 PO RYBY 2007-2013, zostało

złożonych 175 wniosków o dofinansowanie na kwotę 1,42 mld zł. W ramach niniejszego Środka zawartych zostało 113 umów o dofinansowanie na kwotę 662 mln zł.

XII. Turystyka w regionach nadmorskich w 2013 r.

1. VI Forum Turystyczne Państw Bałtyckich

W dniach 25-26 września 2013 r. w Ringsted w Danii odbyło się VI Forum Turystyczne Państw Bałtyckich. Wzięło w nim udział ponad 100 przedstawicieli z państw regionu Morza Bałtyckiego, w tym m.in. przedstawiciele Ministerstwa Sportu i Turystyki, Polskiej Organizacji Turystycznej oraz Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej. Jednym z celów organizowanych corocznie forów jest wdrożenie Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w Obszarze Priorytetowym Turystyka.

Prace Forum koncentrowały się na omówieniu projektów dotyczących zrównoważonej turystyki w regionie Morza Bałtyckiego, wzmocnieniu roli małych i średnich przedsiębiorstw w procesie budowy bałtyckiego regionu jako kierunku wyjazdów oraz przygotowaniach do realizacji projektów w ramach nowej perspektywy finansowej UE. Polscy przedstawiciele byli szczególnie aktywni w panelu na temat produktu turystycznego.

W trakcie Forum odbyło się spotkanie założycielskie Komitetu Sterującego dla Obszaru Priorytetowego Turystyka. Na zakończenie uczestnicy przyjęli Deklarację VI Forum Turystycznego Państw Bałtyckich.

2. Działania promocyjne Ministerstwa Sportu i Turystyki

• Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu

Minister Sportu i Turystyki objął honorowym patronatem jubileuszową X edycję konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu za rok 2013 i ufundował nagrodę główną Grand Prix, która zostanie wręczona podczas Targów Wiatr i Woda 2014 organizowanych po raz pierwszy na Stadionie Narodowym w Warszawie.

Konkurs organizowany jest przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze wspólnie z Polskim Związkiem Żeglarskim, Ministerstwem Sportu i Turystyki, Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, Polską Organizacją Turystyczną i Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej.

Celem nagrody jest promocja atrakcji wodniackich i turystycznych Polski oraz wyróżnienie miejscowości najbardziej aktywnych na tym polu. Współpraca w zakresie realizacji Konkursu stanowi stały element harmonogramu działań Ministerstwa Sportu i Turystyki.

• Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda”- edycja letnia

Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda” stanowi jedno z działań Grupy Roboczej ds. Bezpieczeństwa Turystów Międzyresortowego Zespołu do spraw koordynacji zadań Rządu określonych w „Kierunkach rozwoju turystyki do 2015 roku”.

Inicjatywa skierowana jest przede wszystkim do dzieci i młodzieży szkolnej, ale stanowi również cenne źródło informacji dla rodziców, nauczycieli i wychowawców, jak i dla całego środowiska wodniackiego.

Celem akcji „Bezpieczna woda” jest popularyzacja bezpiecznego zachowania w wodzie, nad wodą oraz na wodzie podczas letniego wypoczynku dzieci i młodzieży szkolnej.

Akcja obejmuje swym zasięgiem, w zakresie informacyjno-edukacyjnym, szkoły na terenie całego kraju, natomiast działania promocyjne skoncentrowane zostaną na obszarach wodnych – kąpieliskach, stanicach wodnych, marinach itp.

Ministerstwo Sportu i Turystyki na potrzeby Akcji „Bezpieczna Woda” opracowało zestaw materiałów informacyjno-edukacyjnych obejmujących plakat, broszurę oraz interaktywny quiz. Materiały te zostały umieszczone na stronach internetowych współorganizatorów Akcji w formie umożliwiającej pobranie i druk do celów dydaktycznych.

W roku ubiegłym Ministerstwo Sportu i Turystyki realizowało akcję „Bezpieczna Woda” we współpracy z Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym, Ministerstwem Edukacji Narodowej i Polską Organizacją Turystyczną, przy wsparciu Ministerstwa Zdrowia, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Komendy Głównej Policji i Centrum Turystyki Wodnej PTTK.

W założeniach akcja „Bezpieczna Woda” powinna wpłynąć na poprawę stanu wiedzy dzieci i młodzieży na temat podstawowych zasad uprawiania rekreacji wodnej i ograniczyć liczbę nieszczęśliwych wypadków. Pośrednio akcja oddziaływała na jakość usług turystyczno-rekreacyjnych na obszarach wodnych, poprzez podniesienie świadomości i zmotywowanie organizatorów kąpielisk do większej dbałości o bezpieczeństwo swoich klientów.

W drugiej edycji akcji „Bezpieczna Woda” Ministerstwo Sportu i Turystyki zorganizowało ogólnopolski konkurs plastyczny pt. „Bezpiecznie nad wodą, w wodzie i na wodzie” skierowany do dzieci w wieku od 6 do 13 lat. Konkurs cieszył się dużym zainteresowaniem. Do Ministerstwa Sportu i Turystyki wpłynęło w sumie 2666 zgłoszeń z całej Polski. Autorzy najlepszych prac otrzymali nagrody i wyróżnienia. Końcowym akcentem konkursu było wydanie okolicznościowego kalendarza z reprodukcjami wyróżnionych i nagrodzonych prac.

Ministerstwo Sportu i Turystyki w ramach realizacji Akcji „Bezpieczna Woda” w 2013 r. wydrukowało i rozdystrybuowało 36 tysięcy broszur oraz 5 tysięcy plakatów.

- **Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda” – edycja zimowa**

W związku z często sygnalizowany problem nieszczęśliwych wypadków podczas lekkomyślnych zabaw dzieci i młodzieży na zamrzniętych zbiornikach wodnych, Ministerstwo Sportu i Turystyki uruchomiło zimową edycję akcji „Bezpieczna Woda” skierowaną do nauczycieli, wychowawców, funkcjonariuszy policji rzecznych, ratowników oraz rodziców, stanowiącą zestaw podstawowych zasad bezpieczeństwa, ujętych w formie plakatu oraz 4-stronicowej ulotki.

Powyższe materiały informacyjno-edukacyjne stanowiły pomoc dydaktyczną w ramach zajęć szkolnych na temat zagrożeń związanych z przebywaniem na zamrzniętych rzekach, stawach i jeziorach.

Akcja objęła swym zasięgiem szkoły na terenie całego kraju i w założeniach powinna wpłynąć na ograniczenie liczby wypadków wśród dzieci i młodzieży podczas zimowego wypoczynku na obszarach wodnych.

Ministerstwo Sportu i Turystyki w 2013 r. realizowało zimową edycję akcji „Bezpieczna Woda” we współpracy z Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym, Ministerstwem Edukacji Narodowej, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Ministerstwem Zdrowia, przy wsparciu Komendy Głównej Policji, Centrum Turystyki Wodnej PTTK i Polskiej Organizacji Turystycznej.

Ministerstwo Sportu i Turystyki na potrzeby zimowej edycji akcji „Bezpieczna Woda” w 2013 r. wydrukowało i rozdystrybuowało 16,5 tys. plakatów/ulotek.

Projekty dofinansowane przez Ministerstwo Sportu i Turystyki w obszarze turystyki morskiej i nadmorskiej

Ministerstwo Sportu i Turystyki w ramach otwartego konkursu ofert na realizację zadań publicznych z zakresu turystyki dofinansowuje m.in. projekty dotyczące rozwoju konkurencyjnych i innowacyjnych produktów turystycznych, kształtowania przestrzeni turystycznej oraz popularyzacji turystyki krajowej. Każdego roku określone są priorytety zadań publicznych, odnoszące się do obszaru turystyki wodnej, w tym również turystyki morskiej i nadmorskiej. Wśród inicjatyw o tematyce morskiej, dofinansowanych w roku ubiegłym na szczególną uwagę zasługują:

- „Podniesienie konkurencyjności szlaku zabytków hydrotechniki poprzez kształtowanie w jego obrębie atrakcyjnej przestrzeni turystycznej oraz tworzenie całorocznych produktów turystycznych w oparciu o obiekty dziedzictwa przemysłowego” – rozbudowa systemów oznakowania i informacji nt. obiektów wchodzących w skład szlaku zabytków hydrotechniki w województwie pomorskim.

- „Zamki państwa krzyżackiego – produkt turystyczny regionu Morza Bałtyckiego” – promocja różnorodnych produktów turystycznych nawiązujących do historii zamków gotyckich jako dziedzictwa kulturowego regionu Morza Bałtyckiego.
- „Nie tylko plaża - alternatywa dla produktu 3xS” - rozwój turystyki aktywnej w regionie Pomorza Środkowego poprzez renowację szlaku kajakowego stanowiącego alternatywę dla typowego nadmorskiego produktu 3xS.
- „Bitwa morska w Zalewie Wiślanym – koncepcja produktu turystycznego” - wykreowanie produktu turystycznego obszaru Zalewu Wiślanego w oparciu o wydarzenie historyczne - bitwę morską z 1463 r.
- „Program wsparcia rozwoju konkurencyjnych produktów turystycznych Gdańska i regionu pomorskiego Gdańsk4Fun” – poszerzenie i podniesienie konkurencyjności oferty produktowej Gdańska i regionu pomorskiego poprzez wykreowanie 45 ofert produktowych, pogrupowanych w ramach sześciu kategorii: Morze, Solidarność, Bursztyn, Relaks, Kultura i Zwiedzanie oraz Aktywny Gdańsk.

3.Działania realizowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego

W roku 2013 Samorząd Województwa Pomorskiego podejmował następujące inicjatywy w obszarze turystyki realizowane w ramach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej:

- **Rozbudowa mariny Narodowego Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku w Górkach Zachodnich – II etap**

Wartość projektu wynosi ogółem 6.255 tys. zł, w tym kwota dofinansowania 3.249 tys. zł. Zakończenie realizacji projektu przewiduje się w październiku 2014 r. W Górkach Zachodnich powstaną pomosty do cumowania jachtów: stały (główny) długości 114,8 m i pływające: jeden długości 46 m i dwa o długości 40 m. W wyniku realizacji projektu Narodowe Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku uzyska 60 stanowisk postojowych dla jachtów i łodzi motorowych o długości 10-15 metrów. Rozbudowa Narodowego Centrum Żeglarstwa, usytuowanego przy ujściu Wisły Śmiałej do Zatoki Gdańskiej, stanowi kolejny duży projekt gdańskiej Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu, finansowany ze środków UE. Narodowe Centrum Żeglarstwa, którego koszt budowy wyniósł 18 mln zł, działa w Gdańsku już ponad siedem lat. Korzysta z niego przede wszystkim kadra narodowa, młodzież i studenci. Centrum jest miejscem organizacji licznych konkursów i zawodów sportowych.

- **Kompleksowa termomodernizacja Akwarium Gdyńskiego**

Wartość projektu wynosi ogółem 3.204 tys. zł, w tym kwota dofinansowania 1.087 tys. zł. Projekt był realizowany od lutego 2012 r. do września 2013 r. Celem inwestycji była poprawa stanu Infrastruktury energetycznej budynku Akwarium Gdyńskiego, zwiększenie sprawności wykorzystania istniejących instalacji i urządzeń oraz poprawa warunków korzystania z sal ekspozycyjnych. Dzięki efektywniej funkcjonującej infrastrukturze energetycznej ograniczone zostało zużycie energii cieplnej budynku oraz zmniejszony został poziom zanieczyszczenia środowiska. Gdyńskie akwarium odwiedza rocznie ponad 300 tys. zwiedzających, dlatego należy systematycznie podejmować działania w celu dostosowania obiektu do rosnących potrzeb odbiorców. Nowoczesne systemy wentylacyjne i klimatyzacyjne wpłynęły na podniesienie komfortu zwiedzania ekspozycji.

- **Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia**

W listopadzie ubiegłego roku podpisano umowę na wykonanie projektu nowego terminalu promowego przy Nabrzeżu Polskim gdyńskiego portu. Umowa obejmuje wykonanie projektu koncepcyjnego, budowlanego i wykonawczego wraz z robotami towarzyszącymi oraz pełnieniem nadzoru autorskiego. Zadanie inwestycyjne oprócz remontu nabrzeża obejmuje budowę dworca promowego oraz magazynu dla ładunków, wraz z częścią biurową i socjalną. Przy terminalu powstanie ogólnodostępny parking dla samochodów osobowych. Obsługa statków w nowym terminalu ma trwać nie dłużej niż dwie godziny. Inwestycja wpłynie m.in. na usprawnienie obsługi ruchu turystycznego regionu Morza Bałtyckiego. Projekt terminalu promowego ma być gotowy do grudnia 2014 r.

- **Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej**

Projekt dotyczy rozwoju sieci portów, przystani żeglarskich i pomostów cumowniczych w obszarze delty Wisły i Zalewu Wiślnego. Przedsięwzięcie swym zasięgiem obejmuje m.in. akweny, które są wewnętrznymi wodami morskimi, tj. Zalew Wiślany, Elbląg i Martwa Wisła. Pozostałe szlaki śródlądowe, tj. Szarpawa, Wisła Królewiecka, Nogat, Pasłęka, Wisła i Motława mają bezpośrednie połączenie z tymi akwenami. W ramach realizacji projektu Pętli Żuławskiej przebudowano porty żeglarskie w Elblągu, Nowej Pasłęce, Tolkmicku i Krynicy Morskiej. Powstanie też nowa przystań jachtowa w Kątach Rybackich. Z kolei na śródlądziu powstały przystanie żeglarskie w Braniewie, Osłonce, Malborku, Białej Górze, Cedrach Wielkich, pomsty cumownicze w Drewnicy i Tczewie, zelektryfikowano służę Gdańską Głowę oraz zbudowano most zwodzony w Przegalinie. Projekt współfinansowany jest z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka Działanie 6.4 Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym (wartość projektu 83,5 mln, z czego udział dofinansowania z EFRR wynosi 41,7 mln i dotacja celowa z budżetu państwa 7,3 mln).

„Marriage – Wyższa jakość zarządzania w sieci marin południowego Bałtyku” - projekt omówiony w ramach działań Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego.

- **Ciesz się Południowym Bałtykiem**

Departament Turystyki SWP wraz z Pomorską Regionalną Organizacją Turystyczną realizują projekt współfinansowany ze środków Programu Południowy Bałtyk - „Ciesz się Południowym Bałtykiem”, którego celem jest podniesienie atrakcyjności turystycznej obszaru południowego Bałtyku i zwiększenie jego konkurencyjności poprzez budowę i wdrażanie produktów turystycznych, opartych na wyróżnikach obszaru, stanowiących o jego przewadze konkurencyjnej względem innych destynacji turystycznych. W 2013 r. został wydany przewodnik „Bałtyckie inspiracje” dotyczący produktów turystycznych tego regionu. Zakończenie projektu planowane jest w 2014 r.

- **Promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego**

Samorząd Województwa Pomorskiego jest liderem Projektu Flagowego 12.9 w ramach Planu Działania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego „Promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego”. Działania realizowane przez Departament Turystyki i Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną skupione są wokół monitoringu wszelkich inicjatyw projektowych ukierunkowanych na zrównoważone wykorzystanie unikalnych zasobów naturalnych, jak i elementów dziedzictwa kulturowego do tworzenia atrakcyjnego produktu turystycznego będącego wyróżnikiem i nawiązującego do tożsamości regionalnej, a także stanowiącego o przewadze konkurencyjnej na rynku usług turystycznych. Zakończenie projektu planowane jest w 2014 r.

4.Działania realizowane przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego

W 2013 r. Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego podejmował następujące inicjatywy w obszarze turystyki realizowane w ramach polityki morskiej państwa:

- **Programy wieloletnie związane ze sprawami morskimi na rzecz turystyki**

Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego kontynuował działania w zakresie „Strategii rozwoju gospodarki morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015”. Ponadto w dniu 31 lipca 2013 r. Zarząd Województwa przyjął dokument „Strategia promocji turystyki wodnej w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2013-2020”, który służyć będzie dalszej budowie i wzmocnieniu potencjału sektora turystyki wodnej, jako ważnego elementu gospodarki turystycznej w Województwie Zachodniopomorskim, a w konsekwencji jego konkurencyjności i stabilności ekonomicznej.

- **Marriage – Wyższa jakość zarządzania w sieci marin południowego Bałtyku**

W 2013 r. Województwo kontynuowało realizację działań objętych projektem Marriage, w którym jest Partnerem. Projekt finansowany jest ze środków programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej Południowy Bałtyk. Partnerem wiodącym w projekcie jest Wirtschaftsfördergesellschaft Vorpommern

GmbH z siedzibą w Greifswaldzie. Głównym założeniem projektu jest rozwój portów, przystani i marin leżących wzdłuż Południowego Bałtyku i zniwelowanie różnic pomiędzy obiektami położonymi na jego wschodniej i zachodniej części. Celami projektu są:

- zniwelowanie istniejących różnic i dalszy rozwój sieci marin i portów na obszarze Południowego Bałtyku od Niemiec do Litwy,
- poszukiwanie alternatywnych form dla budowy, rozwoju, zarządzania i utrzymania marin,
- wymiana doświadczeń w zakresie poszukiwania inwestorów lub operatorów marin,
- działania w zakresie zwiększenia udziału społeczeństwa w rozwoju waterfrontów,
- wymiana doświadczeń w zakresie zarządzania marinami i ich promowania,
- budowa i promocja produktu turystycznego opartego o turystykę wodną, w szczególności żeglarstwo, na obszarze Południowego Bałtyku.

W 2013 r. w ramach projektu Marriage:

- opracowano wspomnianą „Strategię promocji turystyki wodnej w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2013-2020”,
- zorganizowano dwa szkolenia skierowane do zarządców przystani i marin zlokalizowanych w Województwie Zachodniopomorskim (8 października w Szczecinie i 19 listopada w Koszalinie),
- uczestniczono w Międzynarodowych Targach Wodnych „Hanseboot” w Hamburgu (26 października - 3 listopada),
- uczestniczono w Międzynarodowych Targach Wodnych „Boot & Fun” w Berlinie (20 – 24 listopada),
- wspólnie z liderem i innymi partnerami projektu wydano ulotkę promującą wybrzeże Południowego Bałtyku,
- wspólnie z liderem i partnerami projektu wykonano „Podręcznik zarządzania mariną”. Ma on na celu doskonalenie kompetencji w zakresie zarządzania mariną i jej funkcjonowania. Jest adresowany głównie do właścicieli, operatorów i zarządców marin w Polsce i na Litwie, którzy biorą udział w szkoleniach realizowanych w ramach projektu. Podręcznik stanowi materiał uzupełniający, może jednak służyć także jako samodzielne źródło informacji i rad dla innych specjalistów, bezpośrednio lub pośrednio zaangażowanych w zarządzanie marinami.

- **Zachodniopomorski Szlak Żeglarski**

Zachodniopomorski Szlak Żeglarski jest flagowym produktem turystycznym Województwa Zachodniopomorskiego z zakresu turystyki wodnej, którego realizacja finansowana jest ze źródeł:

- PO IG 2007 - 2013 (beneficjent: Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna w Szczecinie i partnerzy)
- RPO WZ na lata 2007 - 2013 (beneficjenci: niektóre samorządy gminne)
- programu EWT Interreg IVa (beneficjenci: niektóre samorządy gminne) oraz ze środków własnych partnerów.

Produkt turystyczny jest zlokalizowany na trasie drogi wodnej biegnącej rzeką Odrą, przez jezioro Dąbie, Zalew Szczeciński, Zalew Kamieński, wybrzeże Bałtyku od Świnoujścia do Darłowa. Produkt skupia 21 marin i portów wraz z inwestycjami typu nabrzeża postojowe usytuowane w mniejszych miejscowościach na szlaku - jest to łącznie 36 lokalizacji.

W ramach budowy produktu w roku 2013 trwały zaawansowane prace modernizacyjne przy niektórych marinach i portach, w szczególności przy budowie Portu Jachtowego w Szczecinie na Wyspie Grodzkiej, przeznaczonego dla 150 jednostek. Zakończona została inwestycja remontu nabrzeża wschodniego oraz

budowa falochronu i pomostów Portu Jachtowego Mariny „Pogoń”, a także otwarte zostały Port Jachtowy w Dziwnowie dla na 60 jednostek) oraz Basen Jachtowy w Wolinie dla na 30 jednostek.

W dniu 26 marca 2013 r. Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego mając na uwadze potrzebę prowadzenia zintegrowanej promocji szlaku żeglarskiego, zdecydował o przystąpieniu Województwa Zachodniopomorskiego do Lokalnej Organizacji Turystycznej Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, wzmacniając tym samym zarówno merytorycznie jak i finansowo LOT Szlaku Żeglarskiego oraz znaczenie szlaku dla rozwoju regionu w wymiarze regionalnym, ponadregionalnym i międzynarodowym. W celu realizacji założonych działań, Lokalna Organizacja Turystyczna Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego realizuje projekt współfinansowany z Regionalnego Programu Operacyjnego WZ na lata 2007 - 2013, pod nazwą „Program Promocji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego”, przewidujący m.in. wprowadzenie procedury certyfikacji marin Pomorza Zachodniego.

- **Pozostałe projekty zrealizowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego**

- „Promenada z widokiem na Odrę” - przebudowa szczecińskich bulwarów (Modernizacja Bulwaru Gdyńskiego, Piastowskiego, Elbląskiego) zrealizowana przez Gminę Miasto Szczecin,
- „Zwiększenie atrakcyjności turystycznej przystani przy ul. Jana z Kolna w Szczecinie poprzez remont części nabrzeża w zakresie nawierzchni i instalacji zewnętrznych” zrealizowane przez Spółkę z o.o. Żegluga Szczecińska,
- „Budowa nabrzeża obsługi jednostek pasażerskich oraz turystyki żeglarskiej na prawym brzegu rzeki Odry Wschodniej. Nabrzeże pasażerskie północne” zrealizowana przez Gminę Gryfino,
- „Budowa Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej” zrealizowana przez Gminę Miasto Szczecin.

5.Działania realizowane przez Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego

W 2013 r. Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego podejmował następujące inicjatywy w obszarze turystyki realizowane w ramach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej:

- **IV Międzynarodowe Regaty o Puchar Trzech Marszałków 14-15 lipiec 2013 r.**

Celem regat jest rozwój turystyki wodnej na Zalewie Wiślanym (zwanym po rosyjskiej stronie Kaliningradzkim) oraz integracja środowiska żeglarskiego Polski i Rosji. Regaty są też elementem promocji Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70. Wydarzenie z roku na rok cieszy się coraz większą popularnością, stając się płaszczyzną współpracy na rzecz ożywienia turystyki i transportu wodnego, jak również rozwoju sportów wodnych.

- **Żeglarski Puchar Południowego Bałtyku**

Żeglarski Puchar Południowego Bałtyku jest efektem porozumienia środowisk żeglarskich trzech województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego oraz Obwodu Kaliningradzkiego. Nad całym przedsięwzięciem patronat objęli marszałkowie wymienionych województw zgodnie z deklaracją złożoną podczas I Sejmiku Żeglugi Śródlądowej. Uroczystość zakończenia sezonu żeglarskiego 2013 i wręczenia Żeglarskich Pucharów Bałtyku Południowego odbyła się 14 grudnia 2013 r. w Elblągu.

- **I Sejmik Żeglugi Śródlądowej**

W dniu 10 lipca 2013 r. w Elblągu miało miejsce inauguracyjne posiedzenie I Sejmiku Żeglugi Śródlądowej. Ideą Sejmiku jest zaktywowanie środowisk działających na rzecz turystyki i transportu śródlądowego. W założeniach Sejmik stanowić ma forum współpracy i wymiany doświadczeń otwarte dla wszystkich podmiotów zainteresowanych rozwojem dróg wodnych w Polsce. Uczestnikami Sejmiku byli przedstawiciele władz samorządowych oraz organizacji działających na rzecz rozwoju śródlądowej

turystyki wodnej oraz śródlądowego transportu wodnego. W ramach wydarzenia dokonano przeglądu inicjatyw realizowanych na polskich drogach wodnych oraz zaprezentowano nowe innowacyjne projekty w zakresie turystyki wodnej.

6.Działania realizowane przez Polską Organizację Turystyczną

Promocja walorów i produktów turystycznych polskiego wybrzeża, w tym turystyki morskiej, stanowi ważny element działań marketingowych prowadzonych przez Polską Organizację Turystyczną. W 2013 r. realizowano ją poprzez:

- uczestnictwo w „Sea Trade Cruise Shipping Miami” (Floryda), największej imprezie organizatorów turystyki morskiej, składającej się z dwóch zasadniczych części: Kongresu turystyki morskiej oraz wystawy. Kongres obejmuje seminaria, panele dyskusyjne i wykłady, w których uczestniczą eksperci i fachowcy z branży turystyki morskiej, w tym prezesi najważniejszych operatorów rejsów morskich. Na wystawie prezentują swe stoiska dostawcy usług związanych z obsługą rejsów wycieczkowych, od producentów odzieży po armatorów budujących największe statki wycieczkowe,
- współpracę w ramach Baltic Sea Tourism Commission (BTC) - organizacji, której celem jest promocja państw basenu Morza Bałtyckiego m.in. poprzez organizację podróży studyjnych dla dziennikarzy i przedstawicieli branży turystycznej.

Ponadto Polska Organizacja Turystyczna prowadzi cykliczne działania (m.in. wystąpienia targowe, podróże studyjne), skupiające się na promocji nadmorskich miast (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Szczecin) i województw (pomorskiego i zachodniopomorskiego). Wizerunek województw i miast nadmorskich jest również wykorzystywany w multimedialnych kampaniach promujących Polskę na rynkach zagranicznych.

Równocześnie Polska Organizacja Turystyczna, jako Instytucja Wdrażająca Działanie 6.4. Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, obsługiwała realizację projektów o charakterze inwestycyjnym, z których dwa odnosiły się do zadań realizowanych w ramach polityki morskiej RP. Były to:

- „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” - projekt omówiono w ramach działań Samorządu Województwa Pomorskiego,
- „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego” - projekt omówiono w ramach działań Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego.

7.Działania Głównego Inspektora Sanitarnego

Wpisując się w ramy kierunków priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Główny Inspektorat Sanitarny realizował cele dotyczące rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej.

Corocznie w celu zapewnienia aktywnego rozpowszechniania aktualnej informacji dotyczącej jakości wód w kąpieliskach, a także o dostępnej infrastrukturze kąpieliskowej, Główny Inspektorat Sanitarny prowadzi na stronie internetowej sk.gis.gov.pl „Serwis kąpieliskowy”. Są w nim zawarte informacje o jakości wody w kąpieliskach wraz z wykazem na mapie Rzeczypospolitej Polskiej wszystkich kąpielisk wyznaczonych uchwałami rad gmin.

Serwis kąpieliskowy to portal informacyjny o jakości wody w kąpieliskach, zawierający na mapie Polski wykaz wszystkich wyznaczonych uchwałami rad gmin kąpielisk. W Serwisie kąpieliskowym znajdują się również dane dotyczące danych podstawowych kąpieliska tj. adres, wskazanie Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej prowadzącej nadzór nad poszczególnym kąpieliskiem oraz informacje o infrastrukturze kąpieliska w postaci ikonografii. Zgodnie z zapisami art. 6 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy - Prawo wodne organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej są obowiązane do prowadzenia Serwisu kąpieliskowego od sezonu kąpielowego w 2013 r. Główny Inspektorat Sanitarny już w 2009 r. rozpoczął prace mające na celu przygotowanie do pełnego wdrożenia Serwisu kąpieliskowego zgodnie z wymaganiami, jakie stawia Komisja Europejska.

W 2013 r. Serwis kąpieliskowy został zmodyfikowany i zaprezentowany w postaci aplikacji, która zwiększyła możliwość szybkiej i wielostronnej wymiany informacji o jakości wody w sezonie letnim.

Serwis był na bieżąco aktualizowany w terminie pomiędzy 15 czerwca a 30 września, zgodnie z okresem trwania sezonu kąpielowego i był prowadzony na podstawie danych uzyskiwanych od Państwowych Wojewódzkich Inspektorów Sanitarnych oraz Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych.

Celem Serwisu kąpieliskowego jest przede wszystkim natychmiastowe przekazywanie oraz rozpowszechnianie informacji o jakości wody w kąpieliskach podczas letniego wypoczynku turystów, osób przebywających na kąpieliskach, tak aby minimalizować ryzyko zdrowotne osób kąpiących się. Na podstawie sprawozdania z badania jakości wody prowadzonego dla każdego kąpieliska, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny dokonuje bieżącej oceny jakości wody, w celu określenia jej przydatności do kąpeli. Informacja ta zostaje zamieszczona w Serwisie kąpieliskowym na stronie Głównego Inspektoratu Sanitarnego.

Serwis kąpieliskowy zawiera informacje z zakresu infrastruktury na obszarze kąpieliska, które dzielą się na trzy kategorie. Pierwsza kategoria to „Programy i wyróżnienia” według zwyczajowo przyjętej definicji, na przykład „Błękitna flaga”. Druga kategoria to „Infrastruktura”, w skład której wchodzić informacje, czy na terenie kąpieliska znajdują się m. in.: wyznaczona strefa do pływania, wyznaczona strefa na plaży do rekreacji i sportu, pomost, dostęp do punktu czerpania wody z odprowadzaniem ścieków, przystosowanie dla osób niepełnosprawnych, kosz na śmieci, toaleta, natrysk. Trzecia kategoria to „Bezpieczeństwo”, w skład której wchodzić informacje czy na terenie kąpieliska znajduje się: maszt z flagą WOPR, ratownik, wydzielone specjalne miejsce do kąpeli dla dzieci, zakaz wprowadzania zwierząt domowych, regulamin kąpieliska, tablica informacyjna (regulamin).

Nowy Serwis kąpieliskowy został pozytywnie przyjęty przede wszystkim przez osoby planujące wyjazd w okresie letnim nad Morze Bałtyckie i miał niewątpliwie wpływ na rozwój turystyki miejscowości posiadających kąpieliska. Ponadto wpłynął również na podniesienie bezpieczeństwa zdrowotnego osób kąpiących się, pływających lub uprawiających sport i rekreację.

Do działań Głównego Inspektoratu Sanitarnego, mieszczących się w zakresie polityki morskiej RP należy zaliczyć również:

- przystąpienie do prac weryfikujących listę portów spełniających wymagania określone w Międzynarodowych Przepisach Zdrowotnych (IHR), w szczególności w zakresie wydawania certyfikatów sanitarnych dla statków,
- włączenie się do prac nad inicjatywą „Single Window”, mających na celu wprowadzenie ułatwień dla przedsiębiorców w zakresie granicznej kontroli sanitarnej,
- udział wraz z granicznymi stacjami sanitarno - epidemiologicznymi w pracach związanych ze stworzeniem kodeksu dobrych praktyk portowych.

8.Działalność Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku (NMM - do dnia 10 grudnia 2013 r. Centralne Muzeum Morskie), jest państwową instytucją kultury, działającą na podstawie Statutu nadanego przez jego organizatora - Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego zarządzeniem z dnia 24 września 2012 r. W dniu 10 grudnia 2013 r. Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego nadał Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku rangę Narodowego Muzeum Morskiego. Tym samym Minister przychylił się do wniosku Centralnego Muzeum Morskiego, Rady Muzeum, Towarzystwa Przyjaciół CMM oraz Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

Do zakresu działania Narodowego Muzeum Morskiego należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego poprzez 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. Źródłem finansowania działalności Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku są środki finansowe przekazywane przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego,

wypracowane przez samo Muzeum oraz uzyskiwane od Urzędu Miasta Gdynia oraz Towarzystwa Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego.

Podstawowymi zadaniami muzeum jest gromadzenie, zabezpieczanie i upowszechnianie zbiorów realizowane przede wszystkim na drodze pozyskiwania, zakupów oraz własnych prac badawczych, zwłaszcza archeologicznych. Zabezpieczanie to zarówno ochrona konserwatorska, jak i fizyczna. Upowszechnianie sprowadza się zwykle do organizowanych wystaw stałych i czasowych eksponatów własnych i wypożyczanych, jak i do rozmaitych publikacji.

Wykonując swe zadania statutowe Muzeum organizowało wystawy związane m.in. z budową i eksploatacją statków, ratownictwem morskim, funkcjonowaniem portów, ekologią i podwodnymi badaniami archeologicznymi, tradycjami szkodliwymi obecnymi w kulturze ludów nadwodnych z wielu krajów świata, problematyką wiślaną w szerokim kontekście - od najstarszych informacji o Wiśle, jej charakterystyki, przyrody, osadnictwa i jego dziejów, a także ceramiką i wyrobami rzemiosła artystycznego dekorowanymi motywami morskimi.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku systematycznie uczestniczy w pracach Grupy Monitorującej Wspólne Dziedzictwo Kulturowe Krajów Nadbałtyckich oraz bierze aktywny udział w pracach dwóch Grup Roboczych tego zespołu - Grupy ds. Nadmorskiego Dziedzictwa (pracownik NMM przewodniczył temu zespołowi do V Forum, które odbyło się w październiku w Estonii) oraz w Grupie ds. Archeologii Podwodnej (pracownik NMM przewodniczy temu zespołowi od V Forum). Ponadto w spotkaniach członków Grupy Monitorującej organizowanych średnio dwa razy w roku uczestniczy dyrektor NMM.

W dniach 18-20 września 2013 r. przedstawiciele Muzeum wraz z Dyrektorem uczestniczyli w V Forum Bałtyckiego Dziedzictwa Kulturowego, którego tematem przewodnim były „Zmiany w kulturze przybrzeżnej i morskiej”. Podczas Forum zaprezentowano zagadnienia związane z nadmorskim i podwodnym dziedzictwem kulturowym w krajach nadbałtyckich.

W dniach 4-6 marca 2013 r. w Goeteborgu odbyła się narada Grupy Roboczej ds. Nadmorskiego Dziedzictwa Kulturowego Państw Bałtyckich, na której przedstawiciele Muzeum omawiali tematy związane z ochroną, zachowaniem i konserwacją nadmorskiego dziedzictwa, a także omawiali scenariusz wspólnej wystawy poświęconej rybołówstwu bałtyckiemu.

Narodowe Muzeum Morskie jest członkiem Światowego Stowarzyszenia Muzeów Morskich (International Congress of Maritime Museums - ICM). W dniach 8-15 września 2013 r. przedstawiciele NMM uczestniczyli w zjeździe generalnym tego stowarzyszenia w Portugalii. Przedstawiciel NMM został wybrany ponownie do zarządu tej organizacji. Wygłosił również referat pt.: „Towards the New Network of the Baltic Sea Maritime Museums”.

Współpraca dotycząca Konwencji UNESCO o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku uczestniczyło w dniu 25 lutego 2013 r. w konferencji przygotowanej przez Polski Komitet ds. UNESCO, zorganizowanej w siedzibie Sejmu RP, przy współpracy Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, poświęconej nowoczesnym metodom ochrony dziedzictwa kulturowego oraz zarządzania nim. Podczas konferencji Dyrektor Muzeum wygłosił referat pt.: „Ochrona dziedzictwa podwodnego w Konwencji UNESCO z 2001 r.”

W dniach 27-30 maja 2013 r. odbyły się w Paryżu obrady poświęcone konwencji UNESCO, w którym uczestniczył Dyrektor Muzeum. W spotkaniu brał udział także kierownik Działu Badań Podwodnych NMM.

Narodowe Muzeum Morskie przygotowuje planowaną na rok 2015 Międzynarodową Konferencję Łodzie i Statki w Archeologii (ISBSA), która odbędzie się w Gdańsku. W listopadzie 2013 r. odbyło się w Muzeum pierwsze posiedzenie Komitetu Sterującego z udziałem przedstawicieli organizatorów poprzednich tego typu konferencji, muzeologów - archeologów morskich z Holandii, Turcji i Niemiec.

Współpraca z europejskimi muzeami morskimi

W dniu 13 maja 2013 r. dyrektor Muzeum uczestniczył w seminarium na temat tradycyjnych łodzi rybackich używanych na Bałtyku, wygłosił też tam referat na temat łodzi z polskiego wybrzeża. Seminarium zorganizowało Muzeum - Oceaneum w Stralsundzie.

W dniu 12 listopada 2013 r. w ramach kontaktów z muzeami morskimi Europy na zaproszenie Niemieckiego Muzeum Żeglugi w Bremerhaven dyrektor Muzeum uczestniczył w jednodniowym seminarium dotyczącym problemów konserwatorskich i wystawienniczych zabytkowych wraków statków.

W 2013 r. NMM udostępniło Muzeum Morskiemu w Antwerpii materiały na temat posiadanej infrastruktury i kolekcji, które zostały wydane drukiem w zbiorczym opracowaniu opisującym inwestycje w muzealnictwie morskim w Europie pt.: „Op Koers Naar Het Wereld Haven en Maritiem Museum” (Autor E. van Hooydonk).

W ramach współpracy NMM w 2013 r. wypożyczyło eksponaty do Muzeum Portu w Dunkierce oraz przygotowało tekst o historii portu gdańskiego, który ukazał się w okolicznościowym wydawnictwie w języku francuskim.

NMM podpisało z Muzeum Oceanu Światowego w Kalingradzie umowę o współpracy w zakresie wymiany dobrych praktyk w dziedzinie archeologii podwodnej i konserwacji zabytków pozyskiwanych z badań archeologicznych.

W dniach 13-17 maja 2013 r. przedstawiciel Muzeum uczestniczył w międzynarodowej konferencji zorganizowanej przez ICOM - CC WOAM w Istambule, dotyczącej konserwacji zabytków - archeologicznych pochodzących z eksploracji podwodnej, podczas której wygłosił referat „Conservation of a 10th Century Boat Recovered from Puck Bay”.

W dniach 29 maja 2013 r.-2 czerwca 2013 r. przedstawiciel Muzeum uczestniczył w międzynarodowej konferencji „10th International Conference Archaeological Prospection”, która odbyła się w Wiedniu i została zorganizowana przez Austriacką Akademię Nauk.

W dniach 3-4 czerwca 2013 r. przedstawiciel Muzeum uczestniczył w konferencji „Maritime Spatial Planning as Tool for Underwater Cultural Heritage Management in the Baltic Sea” zorganizowanej w Rydze przez Ministerstwo Ochrony Środowiska i Rozwoju Regionalnego Łotwy.

W dniach 16-20 września 2013 r. przedstawiciel Muzeum wziął udział w międzynarodowej konferencji „Interim Meeting of the ICOM-CC Metal Working Group” w Edynburgu. Tematyka konferencji obejmowała zagadnienia dotyczące dokumentacji obiektów archeologicznych, konserwacji metalowych obiektów archeologicznych i historycznych oraz postępu w metodach konserwacji (innowacyjne podejście w metodach konserwacji), a także zastosowania nowoczesnych technik w konserwacji obiektów metalowych wydobytych z morza.

W ramach współpracy z Międzynarodowym Stowarzyszeniem Inżynierów - Okrętowców odbyło się w NMM seminarium poświęcone działalności polskiej sekcji tej organizacji, podczas którego dyrektor Muzeum wygłosił wykład na temat historii i bieżącej działalności Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

W 2012 r. NMM zainicjowało bałtyckie konferencje muzealnictwa morskiego. W 2013 r. przedstawiciele NMM uczestniczyli w II konferencji z tego cyklu, która odbyła się w Goeteborgu.

Projekt „Morskie dziedzictwo kulturowe Polski i Norwegii. Wymiana doświadczeń i dobrych praktyk. Projekt zachowania i promocji materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego związanego z lokalnym szkutnictwem”.

Źródłem dofinansowania projektu jest Mechanizm Finansowy EOG oraz Program Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Okres realizacji jest przewidziany na lata 2013-2014, całkowita wartość zadania wynosi 625 795,00 zł, z czego wartość dofinansowania przez MF EOG - 510 587,00 zł, a przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego - 56 733,00 zł. Projekt jest realizowany we współpracy

z dwoma partnerami norweskimi: Riksantikvaren Norwegian Directorate for Cultural Heritage z Oslo oraz Hardanger and Voss Museum. Celem projektu jest promowanie różnorodności kulturowej i artystycznej w ramach europejskiego dziedzictwa kulturowego. Projekt dotyczy wymiany doświadczeń polsko-norweskich w zakresie konserwacji, ochrony i promocji materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego związanego ze sztuknictwem i powroźnictwem.

Podczas obustronnych spotkań w 2013 r. realizowano szczegółowy program zadań merytorycznych projektu. Przedstawiciele NMM uczestniczyli m.in. w warsztatach, podczas których zgłębiali wiedzę z zakresu tradycyjnego powroźnictwa i technik sztukniczych. Efektem ich pracy było stworzenie kompletnego olinowania do łodzi faering – tradycyjnej jednostki dla regionu Hardanger. Dzięki zdobytym rzadkim już dziś umiejętnościom z dziedziny powroźnictwa i tradycyjnego sztuknictwa, możliwe będzie zorganizowanie zajęć edukacyjnych dla zwiedzających NMM. W planach jest również stworzenie w kolejnym roku wystawy instruktażowej w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich prezentującej powyższe zagadnienia. Liderem projektu jest Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku.

W czerwcu 2013 r. NMM otrzymało dofinansowanie do rocznego projektu MARTABAL (MariTime heritage Atlas of BALtic sea) z Mechanizmu Finansowego Seed Money Facility wspierającego nowatorskie pomysły dla rozwoju obszaru Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Program). Wartość zadania wynosi 190 057,00 zł, w tym dofinansowania 161 548,00 zł. Okres realizacji projektu zaplanowano na lata 2013-2014. NMM jest liderem projektu, a jego partnerami są: Litewskie Muzeum Morskie z Kłajpedy, Forum Marinum z Turku oraz Muzeum Marynarki Wojennej z Karlskrony.

Głównym celem projektu jest przygotowanie koncepcji dalszego rozwoju Atlasu Dziedzictwa Morskiego, który powstał jako strona internetowa w trakcie projektu Seaside (Developing Excellent Maritime Destinations in the South Baltic Area) 2008-2011. Idea zebrania na jednej platformie różnorodnych przykładów morskiego dziedzictwa zyskała duże uznanie, dlatego Atlas został wpisany jako jeden z projektów flagowych w nowym priorytecie Kultura w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

W dniach 6-7 listopada 2013 r. odbyło się w Gdańsku spotkanie partnerów Martabal oraz zaproszonych ekspertów. Wśród nich znaleźli się przedstawiciele środowiska muzealniczego (Norweskiego Muzeum Latarni Morskich z Lindesnes), branży informatycznej (hiszpańskiej firmy Arista), sektora turystycznego (Landsort Maritime and Environmental Center ze Szwecji), Polskiej Unii Aktywności Mobilnej oraz Gdańskiej Organizacji Turystycznej. Głównym celem spotkania było zebranie dotychczasowych doświadczeń w promowaniu oferty turystycznej regionów nadmorskich, która w dużej mierze bazuje na różnorodności i bogactwie dziedzictwa kulturowego. Atlas Dziedzictwa Morskiego jest obecnie jedyną platformą gromadzącą wiedzę o historii, zabytkach i miejscach związanych z morskim dziedzictwem Bałtyku - od sztuknictwa i okrętownictwa, poprzez architekturę, zabytki techniki, środowisko naturalne, po wydarzenia plenerowe, takie jak festiwale żeglarstwa „Baltic Sail”. Jego dalszy rozwój wymaga określenia sposobu kontynuacji oraz uaktualniania, a także udostępniania szerokiej publiczności. Atlas może stać się istotnym narzędziem dla uatrakcyjnienia oferty turystycznej miast nadbałtyckich, a ta kwestia będzie dyskutowana na następnym spotkaniu projektu Martabal, które planowane jest w kwietniu 2014 r. w Turku.

Po przygotowaniu badań rynku turystycznego w obszarze Morza Bałtyckiego, analizy najnowszych rozwiązań w obrębie nowych technologii oraz zaplanowaniu współpracy merytorycznej z siecią największych muzeów morskich regionu zostanie podjęta finalna decyzja o wyborze programu, do którego przygotowana będzie aplikacja na nowy kilkuletni projekt. Rozpatrywane są kryteria naboru do Horizon 2020, Creative Europe, Baltic Sea Region oraz fundusze narodowe.

W dniach 11-12 listopada 2013 r. odbyło się w Wilnie IV Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Organizatorami wydarzenia była Komisja Europejska, prezydencja litewska w Radzie UE we współpracy z Sekretariatem Rady Państw Morza Bałtyckiego oraz INTERACT Point Turku. Tegoroczne wydarzenie odbyło się pod hasłem „Baltic Sea, Baltic Growth, Baltic Environment” i skupiało się na aspektach związanych ze środowiskiem naturalnym i potencjale gospodarczym obszaru bałtyckiego, dla którego największym wyzwaniem jest podniesienie konkurencyjności i tworzenie nowych miejsc pracy.

Wśród licznych sesji i warsztatów odbyło się także połączone spotkanie grupy sterującej oraz koordynatorów projektów flagowych Priorytetu Kultura w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

Programy Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego realizowane w 2013 r.

W 2013 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku otrzymało dofinansowanie w ramach programu Dziedzictwo kulturowe, priorytet Ochrona Zabytków archeologicznych. Dzięki wsparciu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego zrealizowano dwa projekty z dziedziny ewidencji i inwentaryzacji zabytków archeologicznych oraz opracowań i publikacji wyników przeprowadzonych badań.

- **Projekt „Inwentaryzacja wraka F53.27 „Porcelanowiec z Zatoki Gdańskiej”**

Wartość zadania wyniosła: 71 450,00 zł, w tym dofinansowanie – 41 000,00 zł. Celem projektu było wykonanie metodami bezinwazyjnymi inwentaryzacji pozostałości jednostki pływającej F53.27-Porcelanowiec z zastosowaniem technik fotogrametrycznej dokumentacji cyfrowej. Określenie Porcelanowiec odnosi się do zabytków ceramicznych wydobytych z obiektu zaraz po jego pierwszym odkryciu wstępnie datowanych na XVIII wiek. W trakcie prac terenowych w ramach projektu sporządzono dokumentację rysunkową, fotograficzną i filmową stanowiska. Pobrano próbki drewna z konstrukcji wraka do badań dendrochronologicznych w celu precyzyjnego określenia chronologii obiektu. Pozyskano, zdokumentowano i przekazano do konserwacji zabytki zalegające w rejonie wraka. Ponadto stworzono trójwymiarowy model stanowiska podwodnego F53.27. Warto zaznaczyć, że była to pierwsza w Polsce próba wykonania podwodnej dokumentacji 3D z zastosowaniem technik fotogrametrycznych. Wspomniana metoda pozwoliła na bezinwazyjne, sprawne i precyzyjne dokumentowanie obiektów in situ. Pozyskane w ramach projektu nowe informacje o wraku i jego historii przyczynią się do rozszerzenia wiedzy na temat żeglugi i jednostek pływających w Zatoce Gdańskiej w okresie nowożytnym. Fotogrametryczny model 3D stanowiska i metody jego opracowania stanowią istotny wkład w rozwój nowoczesnych, bezinwazyjnych metod dokumentacji podwodnych stanowisk archeologicznych.

- **Projekt „Miedziowiec – wrak średniowiecznego statku i jego ładunek”.**

Wartość zadania wynosi: 120 314,00 zł, w tym dofinansowanie – 70 500,00 zł. Okres realizacji zadania zaplanowano na lata 2013-2014. Celem zadania jest całościowa publikacja wyników badań archeologicznych wraka średniowiecznego statku zwanego Miedziowcem, wydobytego w latach 1975/76 z dna Zatoki Gdańskiej. Bogaty zestaw towarów wchodzących w skład ładunku statku oraz znakomity stan, w jakim zachowały się po sześćsetletnim przebywaniu na dnie morskim, pozwalają zaliczyć je do najciekawszych odkryć w tej grupie znalezisk w skali europejskiej. Obecnie po zakończeniu pracochłonnych zabiegów konserwatorskich oraz realizacji projektów badawczych, zmierzających do wykonania pełnej analizy wszystkich wydobytych zabytków, możliwe jest przygotowanie i wydrukowanie całościowego końcowego opracowania tego wyjątkowego odkrycia. Druk planowanej publikacji umożliwi upowszechnienie unikatowej kolekcji zabytków pozyskanych z wraka, dorobku naukowego polskich badaczy oraz instytucji w zakresie archeologicznych badań podwodnych na Bałtyku oraz studiów nad historią handlu morskiego w XV wieku. Projekt jest finansowany w trybie dwuletnim, a publikacja zostanie wydana w 2014 r.

- **Projekt Krajowego Programu Ochrony Zabytków na lata 2014-2020 zakłada przygotowanie ratyfikacji Konwencji UNESCO ds. Ochrony dziedzictwa podwodnego**

Przygotowanie procedury ratyfikacji Konwencji UNESCO ds. ochrony dziedzictwa podwodnego i opracowanie propozycji zmian legislacyjnych związanych z późniejszą implementacją jej zapisów w polskim systemie prawnym będzie miało wpływ na ugruntowanie prestiżu Rzeczypospolitej Polskiej jako aktywnego członka światowej społeczności UNESCO. Wprowadzenie zapisów konwencji usprawni procedury ochrony dziedzictwa podwodnego na polskim obszarze Morza Bałtyckiego oraz procedury badań i dokumentacji dziedzictwa podwodnego przez wyspecjalizowane służby.

9.Działalność Narodowego Muzeum w Szczecinie

W związku z promocją Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego zorganizowano wystawy:

- „Po rozjarzony słońcami Adriatyk. Dalmacja i Wenecja w sztuce nowoczesnej ze zbiorów Muzeum Narodowego w Szczecinie”. Wystawa prac polskich artystów podróżujących nad Adriatyk oraz twórców pochodzących z jego wybrzeża.
- Titanic - Carpatia wystawa prezentująca pamiątki z Titanica oraz wydarzeń związanych z ratowaniem rozbitków ze statku. Wystawa zorganizowana w ramach umowy o współpracy pomiędzy Województwem Zachodniopomorskim a Żupanią Primorsko-Goranską.

Realizowane wystawy

- A może morze? Wystawa stanowi głos w dyskusji nad morskim charakterem miasta Szczecin.
- Pancernik USS Arizona w 3-D. Wystawa prezentuje 16 plansz przedstawiających szczegóły konstrukcji pancernika. Wystawa pod patronatem Ambasady Stanów Zjednoczonych Ameryki w Rzeczypospolitej Polskiej.
- Z dziejów żeglarstwa polskiego na Pomorzu Zachodnim 1945-2010. Wystawa zorganizowana przy współpracy Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego.
- Stocznia i port szczeciński. Wystawa modeli statków ze zbiorów własnych Muzeum.

Wystawa przygotowywana

- Od kompasu słonecznego do systemu Decca. Wystawa realizowana z grantu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego we współpracy z Akademią Morską w Szczecinie.

XIII.Działalność urzędów morskich w 2013 r.

1. Urząd Morski w Gdyni

1.1. Zadania realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” (POIŚ)

- **Zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni**

Kontynuacja zadań z roku 2012. W I kwartale 2013 r. została wykonana dokumentacja projektowa na remont i odbudowę umocnienia brzegowego w rejonie Oksywie (km 89,00-90,70) oraz dokonano płatności na rzecz wykonawcy w wysokości 40.170,35 zł brutto (koszt kwalifikowany). W/w dokumentację stanowią projekt budowlano-wykonawczy, STWiORB, przedmiar robót, kosztorys inwestorski, operat wodno-prawny, badania geotechniczne, mapa dla celów projektowych.

- **Roboty budowlane - Cypel Helski**

Wykonawca zakończył realizację robót budowlanych zgodnie z Kontraktem nr 1/IOW/POIŚ/2012 z dnia 14 marca 2012 r. w III kwartale 2013 r.

- **Roboty budowlane - Rozewie**

Wykonawca zrealizował roboty budowlane zgodnie z Kontraktem nr 1/IOW/POIŚ/2012 z dnia 22 sierpnia 2012 r. Zgodnie z Aneks nr POIS.02.02.00-00-001/08-04 do Umowy o dofinansowanie termin zakończenia zadania został wydłużony do marca 2014 r.

- **Roboty budowlane - Westerplatte**

Realizację zadania zakończono w II kwartale 2013 r. Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego nie zgłosił sprzeciwu odnośnie przystąpienia do użytkowania Zadania. Inżynier Kontraktu pełnił swoją funkcję zgodnie z umową nr 4/IOW/380-185/2013 z dnia 25 stycznia 2013 r.

Sprawowany był nadzór autorski w trakcie realizacji Zadania Westerplatte zgodnie z umową Nr 03/IOW/POIŚ/2011 z dnia 29 kwietnia 2011 r. Sprawowany był nadzór autorski w trakcie realizacji Zadania Rozewie zgodnie z umową nr 17/IOW/POIŚ/2012 z dnia 12 października 2012 r. Sprawowany był nadzór autorski w trakcie realizacji Zadania Cypel Helski zgodnie z umową Nr 5/IOW/POIŚ/2012 z dnia 11 maja 2012 r.

Inżynier Kontraktu pełnił swoją funkcję zgodnie z umową nr 2/IOW/POIŚ/2010 z dnia 26 marca 2010 r. W związku z koniecznością przesunięcia terminu realizacji projektu dokonano wydłużenia terminu pełnienia usługi Inżyniera Kontraktu. W dniu 25 stycznia 2013 r. podpisany został aneks terminowy do umowy nr 2/IOW/POIŚ/2010 z dnia 26 marca 2010 r. Inżynier Kontraktu dokona rozliczenia projektu w ramach przedmiotowej umowy w terminie późniejszym (tj. w 5 miesięcy liczonych od dnia 28 października 2013 r. bądź od dnia wystawienia Świadectwa Przejęcia dla ostatniego wykonawcy robót budowlanych, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej).

W dniu 18 stycznia 2013 r. zorganizowano oficjalne zakończenie Zadania Westerplatte. Na uroczystości Pełnomocnik ds. realizacji Projektu zaprezentował Zadanie realizowane w ramach POIiŚ podkreślając fakt współfinansowania Projektu ze środków UE. Tablica pamiątkowa postawiona została w maju 2013 r. w miejscu zakończonego Zadania Cypel Helski oraz w czerwcu 2013 r. w miejscu zakończonego Zadania Westerplatte. W dniu 5 września 2013 r. zorganizowano spotkanie informacyjne w miejscu realizacji Projektu tj. na Półwyspie Helskim. W listopadzie 2013 r. została zamontowana tablica pamiątkowa na opasce brzegowej w Rozewiu.

W dniu 30 października 2013 r. został podpisany Aneks do umowy o dofinansowanie z dnia 9 września 2009 r. Poszerzono zakres rzeczowy Projektu o Zadanie Oksywie (roboty budowlane, inżynier kontraktu, nadzór autorski - Oksywie, nabycie nieruchomości). Zabezpieczony zostanie odcinek brzegu Zatoki Puckiej biegnący od Portu Wojennego Gdynia na północ w kierunku Osady Rybackiej, zlokalizowanej na granicy gdyńskich dzielnic Oksywia i Babich Dołów.

W 2013 r. przygotowano i przekazano do Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku 4 wnioski o płatności na łączną kwotę 21 207 357,85 zł (dofinansowanie z UE 18 026 254,15 zł).

- **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) - etap I przebudowa falochronu wschodniego**

Przygotowano i przekazano do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) wniosek o płatność końcową. Przygotowano i przesłano do CUPT wyjaśnienia związane z kontrolą na miejscu na zakończenie realizacji Projektu. Przygotowano i przesłano do CUPT informację o wprowadzeniu zaleceń pokontrolnych.

- **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) - etap II przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie**

Kontynuacja zadań z 2012 r.:

- roboty czerpalne na Martwej Wiśle (do dnia 31 grudnia 2013 r. wydatkowano 48 504 827,78 zł, co stanowi 98,74% wartości umowy z Wykonawcą),

- roboty związane z przebudową nabrzeży Motławy odcinki I-VI (do dnia 31 grudnia 2013 r. wydatkowano 9 759 518,77 zł, co stanowi 76,74% wartości umowy z Wykonawcą),

- roboty związane z przebudową Nabrzeża Szyprów (do dnia 31 grudnia 2013 r. wydatkowano 805 211,83 zł, co stanowi 89,69% wartości umowy z Wykonawcą),

- roboty budowlane z przebudową i remontem Nabrzeży rzeki Motławy odcinki nr O-I, O-II, O-III, O-IV, XII, XIII (do dnia 31 grudnia 2013 r. wydatkowano 5 829 396,99 zł, co stanowi 74,31% wartości umowy z Wykonawcą),

- roboty związane z obudową brzegów Kanału Płonie (do dnia 31 grudnia 2013 r. wydatkowano 33 822 541,13 zł, co stanowi 72,14% wartości umowy z Wykonawcą),

- wykonywano usługę pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu (do dnia 31 grudnia 2013 r. wydatkowano 1 369 103,44 zł),

- prowadzono monitoring hydrologiczny na Martwej Wiśle (do dnia 31 grudnia 2013 r. wydatkowano 187 115,39 zł).

W dniu 5 listopada 2013 r. podpisana została umowa z Wykonawcą robót budowlanych na Ołowiance odcinek nr XIV. Wg umowy wynagrodzenie wynosi 6 115 378,34 zł, wydatkowano 1 223 075,66 zł, tj. 20% (zaliczka).

W dniu 26 marca 2013 r. podpisano umowę wykonawczą do Umowy Ramowej, której przedmiotem było przeprowadzenie czynności podnoszenia, przenoszenia i złożenia wraku promu samochodowego położonego na Martwej Wiśle.

W dniu 3 kwietnia 2013 r. podpisano umowę wykonawczą do Umowy Ramowej, której przedmiotem było oczyszczenie, odpiaszczenia i odmulenia wraku zabytku szutniczego Dubas położonego na Martwej Wiśle.

W ramach Projektu przeprowadzono w trybie przetargu nieograniczonego postępowanie na przygotowanie i dostawę materiałów reklamowych oraz drukowanych zakończonych zawarciem umowy z Wykonawcą w dniu 9 lipca 2013 r.

Przesłano do Centrum Unijnych Projektów Transportowych Wnioski o dofinansowanie projektu (wraz z kolejnymi wersjami po uwagach CUPT).

W dniu 8 listopada 2013 r. podpisana została Umowa o dofinansowanie nr POIS.07.02.00-00-021/11-00 na kwotę 163 533 198,12 zł. W grudniu 2013 r. złożono w CUPT I wniosek o płatność na kwotę 73 559 430,55 zł.

• **Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap I**

Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zasadniczym celem budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, Etap I (KSBM I) jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi morskiej oraz ochrona środowiska w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Istotą Projektu jest utworzenie systemu monitorująco-kontrolnego dla jednolitego zarządzania bezpieczeństwem w obszarach morskich RP przez Administrację Morską oraz dla wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi z współdziałającymi instytucjami krajowymi i międzynarodowymi. Prace inwestycyjne przebiegają na obiektach nadbrzeżnych zlokalizowanych w obszarach trzech województw: Pomorskiego i Zachodniopomorskiego oraz Warmińsko-Mazurskiego, właściwości terytorialnej trzech Urzędów: Urzędu Morskiego w Gdyni, Słupsku i Szczecinie.

Zadaniem Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego Etap I jest optymalizacja nadzoru i monitorowania ruchu w obszarach morskich RP, sprawowanego w imieniu ministra właściwego do spraw administracji morskiej. System KSBM stanowić będzie zbiorcze źródło informacji o ruchu statków oraz platformę do współdziałania z systemami takimi, jak Zintegrowany System Radiolokacyjnego Nadzoru, Bałtycka Sieć Łańcucha Stacji Brzegowych AIS (HELCOM), SafeSeaNet - dla pełnej kontroli sytuacji związanej z bezpieczeństwem morskim i ochroną środowiska Bałtyku. Podstawowym zadaniem KSBM jest utrzymanie bezpiecznej żeglugi w polskiej strefie Morza Bałtyckiego, ze szczególnym zwróceniem uwagi na tory podejściowe, redy i akweny portowe. System ma przede wszystkim zapobiegać kolizjom i awariom oraz być źródłem informacji stanowiących podstawę interwencji w sytuacjach kryzysowych. Zadanie poprawy bezpieczeństwa morskiego ma być realizowane między innymi dzięki ustanowieniu jednolitego systemu monitorowania ruchu morskiego przy pomocy różnych środków technicznych – radary (27 sztuk), system automatycznej identyfikacji statków (6 sztuk),

monitoring lotniczy i satelitarny, tworzenia baz danych i wymiana informacji z innymi krajami nadbałtyckimi i Unią Europejską.

System KSBM obejmuje trzy podsystemy składowe: System Nadzoru i Monitorowania Bezpieczeństwa Ruchu Morskiego, Krajową Sieć Stacji Bazowych AIS oraz System Wczesnego Ostrzegania. Zaawansowanie całego Projektu szacuje się na ok. 48%. Wykonawca realizuje prace projektowe, roboty budowlane oraz uzyskuje niezbędne pozwolenia na budowę i dokumenty środowiskowe. Na bieżąco trwa dostawa sprzętu i jego instalacja. Planowany termin zakończenia Projektu to 30 czerwca 2015 r.

Dnia 29 sierpnia 2013 r. został podpisany Aneks nr 2 do Umowy o Dofinansowanie Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap I nr POIS.07.02.00-00-008/09, wydłużający termin zakończenia Projektu oraz kwalifikowania wydatków do końca czerwca 2015 r. Wartość Projektu: 117 153 602,50 zł, w tym wkład UE: 86 078 346,67 zł. Wysokość dofinansowania z funduszy unijnych to 85%. Wartość złożonych Wniosków o Płatność pośrednią wynosi 45 305 791,69 zł, w tym zatwierdzono 11 wniosków na sumę 42 706 033,81 zł (w tym wkład UE wynosi 36 300 128,69 zł).

- **Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego Etap II A**

Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Efektem realizacji Projektu będzie światłowodowa infrastruktura sieciowa Pomorskiej Magistrali Teleinformatycznej, która udostępni zasoby transmisyjne podmiotom administracji morskiej, Straży Granicznej, Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz Marynarce Wojennej. Celem budowy Pomorskiej Magistrali Teleinformatycznej jest poprawa komunikacji i przepływu informacji pomiędzy rozszanymi wzdłuż wybrzeża jednostkami administracji morskiej. Jednostki te będą mogły korzystać z szeregu usług transmisyjnych gwarantujących pożądaną przepływność, bezpieczeństwo oraz jakość ich świadczenia.

Infrastruktura światłowodowa lądowa Gdynia - Świnoujście zostanie oparta o światłowód jednomodowy 144 włóknowy, natomiast odcinek Gdynia - Hel (poprowadzony przez dno Zatoki Gdańskiej) o światłowód jednomodowy 24 włóknowy i multiplikowany poprzez system DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing). Zasoby te pozwolą na swobodne zabezpieczenie bieżących potrzeb oraz zapewnią zapas na kolejne lata.

Odcinek Gdynia-Hel prowadzony zostanie przez dno Zatoki Gdańskiej. Dalej, na zachód, kabel pobiegnie lądem, łącząc wszystkie placówki partnerów Projektu znajdujące się po drodze. Nad prawidłowym funkcjonowaniem sieci czuwać będą systemy monitorowania i systemy detekcji uszkodzeń zlokalizowane w Gdyni. Łączna długość trasy głównej światłowodu wyniesie około 436 km.

Dla odcinka „Kabel podmorski relacji Gdynia - Hel” trwają uzgodnienia tras projektowanych sieci uzbrojenia z ZUD Gdynia dla odcinków lądowych, punktów węzłowych i końcowych Wykonawca prowadzi prace nad projektem budowlanym oraz wykonawczym.

Zgodnie z Wytocznymi w zakresie sprawozdawczości POLiŚ oraz Umową o dofinansowanie Projektu złożono do CUPT 4 Wnioski o Płatność pośrednią na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych 7 033 774,29 zł, CUPT poświadczył wydatki kwalifikowane na kwotę 4 048 178,80 zł. Planowany termin zakończenia Projektu to grudzień 2015 r. zgodnie z podpisanym 30 sierpnia 2013 roku aneksem do Umowy o Dofinansowanie.

- **Projekt na wykonanie planów ochrony obszarów Natura 2000 w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego**

Kontynuowano realizację projektu nr POIS.05.03.00-00-281/10 pod tytułem „Projekty planów ochrony obszarów Natura 2000 w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego”. Przedsięwzięcie współfinansowane jest ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Z całościowej wartości projektu 3 154 000 zł, zgodnie z umową o dofinansowanie wydatkowano w roku 2013 kwotę 1 367 769 zł. Prace przebiegały zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem projektu. Zakończono inwentaryzacje przyrodnicze i analizę dostępnych danych o obszarach oraz prowadzono konsultacje społeczne dla planów ochrony obszarów Natura 2000 w rejonie Zatoki Gdańskiej.

1.2. Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”

• Zalew Wiślany

- budowa palisady w rejonie Piasków, km 95,6-96,3 (decyzja środowiskowa),
- utrzymanie przedwali (czyszczenie konserwacyjne na odcinku brzegu km 29,9-33,0), czyszczenie przedwali, konserwacja wałów w Kątach Rybackich, konserwacja wałów w Krynicy Morskiej,
- umocnienie brzegowe - Kąty Rybackie, Krynica Morska (opracowanie koncepcji),
- wyznaczenie linii brzegowej, monitoring, ustalenie linii brzegowej, przegląd okresowy budowli ochronnych, oprogramowanie LASINFO.

• Zatoka Gdańska

- wykonanie sztucznego zasilania - Górki Wschodnie (Mierzeja Messyńska), km 58,900-59,020, 18.825 m³,
- wykonanie sztucznego zasilania na odcinku brzegu w rejonie Orłowa, km 80,2-80,8, 60.645 m³, sztuczne zasilanie, uzupełnienie piasku plażowego (Bromie),
- zakończenie remontu pomostu (Gdynia km 83,9),
- umocnienie brzegu Zatoki Gdańskiej w rejonie Oksywi (km 89,100-89,496),
- wykonanie koncepcji zabezpieczenia Rewy,
- wykonanie prac biotechnicznych,
- wykonanie oceny skuteczności Programu ochrony brzegów morskich.

• Półwysep Helski

- wykonanie sztucznego zasilania brzegu Półwyspu Helskiego,
- budowa ostróg w rejonie Władysławowa, km 3,39-4,12,
- ułożenie drogi technicznej z płyt (km 12,12-12,27),
- opracowanie oceny stanu umocnienia w rejonie km 38,0.

• Otwarte Morze

- umocnienie brzegowe w rejonie Jastrzębiej Góry (dokumentacja projektowa),
- wykonanie sztucznego zasilania na odcinkach brzegu km 134,3-135,5; 136,1-136,8 185.190 m³,
- umocnienie brzegowe w rejonie Karwi (km 140,6-142,0) - dokumentacja projektowa,
- wykonanie naprawy i odbudowy umocnienia brzegowego w rejonie Jastrzębia Góra - Ostrowo (136,084-136,500).

1.3. Program Wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”

Program ustanowiony Uchwałą Nr 276/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r. Na etapie nowelizacji Programu Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przedstawił w dniu 12 kwietnia 2011 r. zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko Programu Wieloletniego na lata 2008-2013 pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Z uwagi na fakt, że Urząd Morski w Gdyni jest liderem konsorcjum odpowiedzialnego za wykonanie Programu, został zobowiązany do sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego Programu. Podpisanie umowy nastąpiło w dniu 8 listopada 2011 r. Umowa

przewidywała podział prac na cztery etapy. W styczniu 2012 r. zakończono realizację etapu I - opracowano koncepcję realizacji prognozy z metodologią, przygotowano i rozesłano ankiety do instytucji, przedsiębiorstw, organizacji woj. pomorskiego i warmińsko-mazurskiego oraz udostępniono ankietę na stronie internetowej Urzędu Morskiego. W kwietniu 2012 r. zakończono realizację etapu II, tj. opracowano prognozę oddziaływania na środowisko, która została poddana konsultacjom społecznym oraz została wysłana do zaopiniowania przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Generalnego Inspektora Sanitarnego. W sierpniu 2012 r. zakończono etap III umowy, czyli uzupełniono prognozę o uwagi zgłoszone przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych.

Z powodu rozbieżności zdań pomiędzy Wykonawcą prognozy a ekspertami Konsorcjum w kwestiach oceny ważności planowanego przedsięwzięcia, tj. istnienia nadrzędnego interesu publicznego oraz rozwiązań alternatywnych w dniu 17 sierpnia 2012 r. podpisano umowę na wykonanie koreferatu do ww. prognozy. W dniu 10 września 2012 r. podpisano aneks do umowy na opracowanie koreferatu rozszerzający opracowanie o weryfikację i uzupełnienie części przyrodniczej prognozy w zakresie negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz określenie wielkości strat przyrodniczych i wskazanie działań kompensacyjnych z wykorzystaniem inwentaryzacji przyrodniczych, które wykonywane były w 2012 r. i które z przyczyn oczywistych nie mogły zostać uwzględnione w prognozie. W październiku odebrano IV etap umowy, tj. podsumowania oraz odebrano koreferat.

W grudniu odebrano i zapłacono za inwentaryzację ichtiofauny, inwentaryzację przyrodniczą czterech lokalizacji budowy kanału oraz zapłacono za weryfikację i uzupełnienia części przyrodniczej prognozy. W związku z faktem potwierdzenia przez koreferat przekonania Zamawiającego, co do możliwości spełnienia przez przedsięwzięcie przesłanek nadrzędności interesu publicznego w lutym 2013 r. podpisano umowę na „Aktualizację Studium Wykonalności oraz wykonanie testu IROPI dla Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Opracowanie odebrano w czerwcu 2013 r. Test ten wraz z koreferatem i weryfikacją części przyrodniczej stanowiły podstawę do korekty i uzupełnienia Programu Wieloletniego oraz prognozy. Dokumenty te zostały ponownie poddane opinii GDOŚ i GIS. Główny Inspektor Sanitarny, pismem z dnia 31 lipca 2013 r. nie wniósł uwag, a opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nadal jest oczekiwana.

Prognoza Oddziaływania na Środowisko Programu Wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” do dnia 15 listopada 2013 r. poddana była konsultacjom społecznym. Po zakończeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko w przypadku kontynuacji Programu zlecone zostanie wykonanie Koncepcji wraz z wyceną inwestycji z uwzględnieniem wniosków z oceny.

1.4. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni jest organem ochrony zabytków pierwszej instancji w sprawach, o których mowa w art. 36 ust.2 i art. 48 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U.2003 Nr 162 poz.1568).

W 2013 r. w zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego Urząd Morski w Gdyni podejmował następujące działania:

- prowadzenie nadzoru archeologicznego podczas wykonywania prac pogłębiarskich na Martwej Wiśle w Gdańsku, związanego z „Modernizacją wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku), Etap II – „Przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie”;
- prowadzenie badań archeologicznych w trakcie robót budowlanych zaplanowanych w ramach inwestycji „Modernizacji wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap II – Przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie”, przy wraku zabytkowego statku rzeczno (t. Dubas), w okresie od XVII do XVIII w;
- ogłoszenie Zarządzenia Porządkowego nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 29 maja 2013 r. w sprawie ochrony zabytków przed zagrożeniami mogącymi spowodować uszczerbek dla wartości zabytków (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2013 r. poz. 2312). Zarządzenie dotyczy zapobieżenia

zagrożeniom mogącym spowodować uszczerbek dla wartości zabytków, udaremnieniu niszczenia i przeciwdziałania kradzieży amerykańskiego bombowca Douglas A-20 z okresu II wojny światowej;

- wystąpienie z pismem do Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku o objęcie nadzorem Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru Polskich Obszarów morskich (ZSRN), odkrytego zabytku (wraku samolotu bojowego z czasów II wojny światowej);

- wydanie zezwolenia Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku na prowadzenie badań archeologicznych na wraku samolotu Douglas A-20, po pozytywnym uzgodnieniu z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Gdańsku;

- wystąpienie z pismem do dowódcy 8 Flotylli Obrony Wybrzeża o przeprowadzenie identyfikacji niebezpiecznych przedmiotów, zalegających we wraku drewnianego statku, posiadającego wartość zabytkową i o wydanie opinii dotyczącej prowadzenia badań archeologicznych na wraku.

Ponadto przeprowadzono inwentaryzację dziewięciu obiektów podwodnych, wspólnie z archeologami Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Powiadomiono Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku o wykryciu trzech obiektów podwodnych, co do których istnieje przypuszczenie, iż mogą być zabytkami.

Wydano cztery zezwolenia na wykonywanie badań archeologicznych na obszarach morskich i jedenastu zezwoleń na przeszukiwanie wraków statków, nie wyszczególnionych w „Wykazie wraków statków udostępnionych do pletwonurkowania”.

Na wrakach statków udostępnionych do pletwonurkowania sportowego (40 wraków), położonych w strefie należącej do właściwości terytorialnej Urzędu Morskiego w Gdyni, zarejestrowano 957 wyjść statków na pletwonurkowanie z pięciu baz nurkowych (portów) z 4 490 osobami (pletwonurkami). W stosunku do ubiegłego roku odnotowano spadek wyjść o 26,5 % i liczby pletwonurków o 22,8 %.

Z rejonu podejściowego do portu w Gdyni usunięto dziewięć torped niemieckich z okresu II wojny światowej (7 torped ćwiczebnych t. G-7 i 2 torpedy bojowe). Torpedy wykryte przez Urząd Morski w Gdyni usunęła Marynarka Wojenna.

Przeprowadzenie badań hydrograficznych w rejonie zatonięcia statku MV „Georg Büchner”. Zlokalizowanie miejsca zatonięcia i położenia wraku statku na dnie. Statek zbudowany został w 1950 r. pod nazwą MV „Charlesville” dla obsługi kolonialnej Belgii z Kongiem. Zainteresowanie ochroną wraku zgłosił WATERERFGOED VLAANDEREN, Antwerpia, Belgia.

2. Urząd Morski w Słupsku

2.1. Projekty związane z ochroną brzegów morskich realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ)”:

- **„Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo”**

Umowa o dofinansowanie dla projektu pn. „Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo” zawarta została w dniu 1 października 2010 r. i składa się z trzech podstawowych elementów:

- modernizacji istniejącego ciągu falochronów wyspowych znajdujących się na obszarze polskich obszarów morskich nachodząc na północną część działki nr 1 obr. ew. nr 3 Miasta Darłowo w jej przyportowej części,

- budowy systemu drewnianych ostróg brzegowych - 53 sztuki,

- dobudowanie kolejnego odcinka wału przeciwsztormowego na mierzei jeziora Kopań o długości 830 m wraz z wykonaniem narzutu z kamienia łamanego na całej długości wału od strony odmorskiej - 4980 m - o grubości ok. 1,5 m oraz od strony odjeziornej – 5450 m o grubości około 1 m.

Projekt realizowany jest od sierpnia 2012 r. W 2013 r. kontynuowane były prace budowlane zgodnie z HRP. Wykonawca prac do dnia 31 grudnia 2013 r. zrealizował zadania, w które zaangażowano środki w wysokości 91 968,5 tys. zł. (13 795,3 tys. zł. BP, 78173,2 tys. zł. BE).

W wyniku wystąpienia huraganu „Ksawery” konieczne było aneksowanie umowy o dofinansowanie projektu oraz kontraktu na roboty budowlane wydłużające termin zakończenia projektu. Wydłużenie terminu kwalifikowalności wydatków oraz czasu na zakończenie robót budowlanych związane jest z usuwaniem szkód spowodowanych przez huragan, a także z niewielkim opóźnieniem prac związanych z zakończeniem budowy zespołu ostróg brzegowych. Główne elementy projektu w postaci przebudowy zespołu falochronów brzegowych oraz dokończenia budowy wału przeciwsztormowego wykonane zostały zgodnie z planem.

- **„Ochrona brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Wicko Morskie”**

W dniu 23 stycznia 2012 r. Urząd Morski w Słupsku podpisał umowę o dofinansowanie z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) w Szczecinie dla projektu pn. „Ochrona brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Wicko Morskie” na wartość całkowitą projektu 128 784 716 zł z realizacją na lata 2012-2014. Celem przedsięwzięcia jest budowa konstrukcji ochronnych brzegu morskiego o łącznej długości 4,5 km. Urząd Morski w Słupsku w 2012 r. ogłosił postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na pełnienie usług nadzoru inwestorskiego, w wyniku którego w 2013 r. nastąpiło podpisanie umowy z firmą Eko-Inwest na wartość 1 125 400 zł.

W dniu 30 sierpnia 2013 r. podpisano umowę na wykonanie prac projektowych i budowlanych z firmą BUDIMEX S.A. z siedzibą w Warszawie. Wartość podpisanej umowy 49 871 134,74 zł brutto.

Zgodnie z założonym harmonogramem projektu wykonawca wykonał zadania związane z przygotowaniem projektu w postaci badań geotechnicznych oraz map do celów projektowych. Wykonawca do dnia 31 grudnia 2013 r. zrealizował zadania, w które zaangażowano środki budżetu państwa w wysokości 286 940,37 zł, co stanowi 99,36% (BP) planu. Sporządzona również została koncepcja rozwiązań technicznych, która jest materiałem wyjściowym do wykonania właściwej dokumentacji projektowej planowanych konstrukcji ochronnych brzegu morskiego.

- **„Ochrona brzegów morskich na wysokości Łeby, Rowów i Ustki”**

W dniu 16 października 2012 r. Urząd Morski w Słupsku podpisał umowę o dofinansowanie projektu z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) w Gdańsku dla projektu pn. „Ochrona brzegów morskich na wysokości Łeby, Rowów i Ustki” na wartość całkowitą projektu 160 992 350,30 zł z realizacją na lata 2013-2015.

Projekt obejmuje realizację zadań inwestycyjnych w zakresie zabezpieczenia brzegu morskiego na wysokości trzech miejscowości wypoczynkowych: Łeby, Rowów Ustki. Bezpośrednim celem projektu jest zwiększenie ilości terenów przywróconych do właściwego stanu, które będzie możliwe dzięki zahamowaniu postępu erozji na przedmiotowych odcinkach brzegu oraz w strefie podbrzeża, co przełoży się na utrzymanie linii brzegu morskiego w rejonie wybrzeża Polski objętego projektem.

W ramach zadania inwestycyjnego o nazwie „Ochrona brzegów morskich na wschód od portu Łeba”, planuje się wykonać następujące działania inwestycyjne:

- wykonanie dwóch modułów progów podwodnych o długości 550 i 1750 m,
- odtworzenie istniejącego zespołu 5 szt. ostróg brzegowych (polegające na usunięciu w złym stanie technicznym pali, a następnie budowa nowych),
- sztuczne zasilanie brzegu morskiego,
- odbudowę podmorskiej skarpy wydmy,

- sztuczne zasilanie pasa skłonu brzegowego.

W ramach zadania inwestycyjnego o nazwie „Ochrona brzegów morskich na wysokości miejscowości Rowy” planuje się wykonać następujące działania inwestycyjne:

- wykonanie jednego modułu progów podwodnych o długości 750 m,
- budowa zespołu 3 szt. ostróg brzegowych,
- sztuczne zasilanie brzegu morskiego.

W ramach zadania inwestycyjnego o nazwie „Ochrona brzegów morskich na wysokości miejscowości Ustka”, planuje się wykonać następujące działania inwestycyjne:

- zasyp rynny erozyjnej (km 232,3-232,7) przesunięcie izobaty 4 m w stronę morza i wyrównanie jej przebiegu,
- budowa progów podwodnych na odcinku km 232,0-232,85 w tym: trzy progi podwodne po 200 m i jeden 100 m w odległości 220-230 m od linii brzegowej połączone trzema odcinkami modułów siedliskowych, każdy po 50 m i zakończonych głowicami z modułów sztucznych raf,
- odbudowa 8 sztuk ostróg drewnianych o długości do ok. 180 m (km 232,000 -232,850),
- sztuczne zasilanie brzegu i wschodniego klina akumulacyjnego na odcinku km 231,4 - 232,9,
- przebudowa opaski brzegowej przyległej do falochronu wschodniego o dł. 1360 m (km 232,14-233,50).

W dniu 18 września 2013 r. podpisano umowę na pełnienie usług nadzoru inwestorskiego z firmą EKO-INWEST na wartość 1 558 060,68 zł. Postępowanie przetargowe na roboty projektowo-budowlane i otwarcie wniosków nastąpiło w dniu 29 kwietnia 2013 r. Planowane podpisanie umowy z wyłonionym wykonawcą robót projektowych i budowlanych przewidziane jest na marzec 2014 r.

- **„Ochrona brzegów morskich Pobrzeża Koszalińskiego”**

W dniu 25 listopada 2013 r. Urząd Morski w Słupsku podpisał umowę o dofinansowanie z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie dla projektu pn. „Ochrona brzegów morskich Pobrzeża Koszalińskiego” na wartość całkowitą projektu 92 841 087, 12 zł z realizacją na lata 2014-2015. Celem przedsięwzięcia jest budowa konstrukcji ochronnych brzegu morskiego w Jarosławcu, Unieściu, Chłopach, Ustroniu Morskim oraz Dźwirzynie o łącznej długości 3,8 km.

W miejscowości Jarosławiec przebudowany zostanie zespół ostróg brzegowych, wykonane zostaną narzutowe falochrony brzegowe – dwa falochrony o długości 100 m i trzy falochrony o długości 250 m. Przewidziano także kontynuację umacniania klifu, zaplanowano wykonanie drenażu plaży, koluwium oraz samego klifu. Właściwe odprowadzenie wody z podnóża klifu jak i samego klifu powinno doprowadzić do jego stabilizowania i zahamowania procesu niszczenia tego typu wybrzeża.

W miejscowości Unieście zaplanowany został ażurowy falochron osłonowy oraz dwie narzutowe opaski brzegowe. Falochron osłonowy przewidziano w kształcie litery S o długości ok. 200 m. Narzutowe opaski brzegowe po wschodniej i zachodniej stronie przetoki będą miały długość po 250 m.

W miejscowości Chłopy wykonana zostanie narzutowa opaska brzegowa o długości 320 m. Będzie to kontynuacja działań Urzędu Morskiego w Słupsku z 2012 r., kiedy to wykonano ze środków budżetowych 50 m odcinek opaski chroniący od zachodu rybacką przystań plażową, która jest niszczona przez hydrodynamiczne działanie falowania morskiego. Na zapleczu planowanej opaski znajdują się prywatne posesje mocno zabudowane, które są zagrożone w wyniku działania żywiołu morskiego.

W miejscowości Dźwirzyno przewidziano przebudowę zespołu ostróg brzegowych. Projekt obejmuje realizację 11 ostróg, w tym 8 sztuk realizowanych jest na podstawie posiadanej dokumentacji projektowej, a 3 sztuki na podstawie programu funkcjonalno-użytkowego.

2.2. Zrealizowane projekty i inwestycje

- **„Przebudowa Nabrzeża Wydmowego w porcie Łeba”**

Jest to inwestycja trzyletnia, której rozpoczęcie planowane było w 2012 r. Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest w otulinie Słowińskiego Parku Narodowego i na Obszarze Natura 2000. Rygory dotyczące przestrzegania ochrony środowiska ustalone dla tych obszarów spowodowały, że prace projektowe zostały zakończone z opóźnieniem, tj. w dniu 20 kwietnia 2012 r., co spowodowało opóźnienia w złożeniu wniosku do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku o wydanie decyzji środowiskowej, którą Urząd Morski w Słupsku otrzymał we wrześniu 2013 r. Z powyższych względów w roku 2012 nie rozpoczęto planowanych prac budowlanych.

W 2013 r. Urząd Morski w Słupsku podpisał kontrakty z firmą PBO Słupsk na roboty budowlane dla I etapu robót w części nabrzeża wydmowego na łączną wartość 1 689,8 tys. zł. Wykonawca zrealizował m.in. takie prace jak naprawa izolacji ściągów, wykonanie oczepu ścianki szczelnej wraz z kleszczeniem jednostronnym, wykonanie nawierzchni nabrzeża, wykonanie systemu odbojnic elastomerowych. Wykonawca otrzymał wynagrodzenie w wysokości 1 689 809,64 zł, co stanowi 99,40% wykonania planu. Zadanie w części wydmowej zakończone i wykonane w pełnym planowanym zakresie.

2.3. Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”

W 2013 r. Urząd Morski w Słupsku realizował poniższe zadania w zakresie programu wieloletniego.

- **Przebudowa opaski brzegowej (Sarbinowo 306,20-307,60)**

Kontynuacja zadania rozpoczętego w 2012 r. Kwota wartości inwestycji wydatkowanej w 2013 r. wyniosła 8 401 561,67 zł. Przyjęte rozwiązanie konstrukcyjne tworzą dwie linie obrony przed działaniem niebezpiecznych zjawisk sztormowych. Pierwszą jest remontowana poniemiecka opaska brzegowa przyjmująca na siebie główne uderzenie, gdzie podwyższono rzędną korony. Drugą linię obrony stanowi zaś zlokalizowany na zapleczu mur oporowy zabezpieczający zaplecze przed falami, które przelały się przez koronę opaski. Przebudowa ma również za zadanie rozwiązać problemy z odwodnieniem zaplecza poprzez uregulowanie odprowadzenia wód opadowych do morza.

Celem inwestycji jest zwiększenie bezpieczeństwa na wskazanym odcinku brzegu morskiego. Pozwoli to na zabezpieczenie brzegu morskiego i zurbanizowanego zaplecza w Sarbinowie przed powodzią morską. Jest to istotne, ponieważ obiekty budowlane są zlokalizowane bezpośrednio na zapleczu konstrukcji opaski lub w jej sąsiedztwie. Zadanie zrealizowane w całości.

- **Przebudowa opaski brzegowej w Kołobrzegu na zachód od moła o długości 450 mb (Kołobrzeg 333,440-333,890)**

Kontynuacja zadania rozpoczętego w roku 2012. Kwota wartości inwestycji do wydatkowania w 2013 r. wyniosła 768 938,31 zł. Przedmiotem było wykonanie i oddanie do użytkowania konstrukcji morskiej budowli hydrotechnicznej ochrony brzegu morskiego w warunkach otwartego morza. Zakres robót budowlanych obejmował:

- rozbiórkę i utylizację istniejącego umocnienia w postaci geokontenerów długość 105 mb (km brzegu 333,453-333,558),
- konserwację istniejącej ścianki szczelnej poprzez wykonanie oczyszczenia i antykorozyjnych powłok malarskich na długości 450 mb,
- wykonanie narzutu ochronnego przed istniejącą opaską brzegową typu lekkiego na ścianie szczelnej nie stanowiącej konstrukcji oporowej, o długości ok. 450 mb (km brzegu 333,440-333,890). Zadanie zrealizowane w całości.

- **Sztuczne zasilanie - Łeba**

Pozwoliło na zabezpieczenie brzegu morskiego do momentu wypracowania kompleksowych rozwiązań, które będą realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2013-2014. W wyniku przetargu nieograniczonego w 2013 r. zawarto umowę na wykonanie sztucznego zasilania o łącznej kubaturze 50 000,0 m³. Umowa przewidywała wykonanie prac w dwóch etapach. Wykonawca zrealizował wszystkie prace do dnia 20 grudnia 2013 r. Prace wykonano od 181,600 do 182,300 km brzegu morskiego. Wartość zadania 1 999 760,00 zł.

- **Sztuczne zasilanie – Sarbinowo**

Pozwoliło na zabezpieczenie silnie abradowanego odcinka brzegu morskiego na wschód od inwestycji realizowanej w ramach zadania pn. „Przebudowa opaski brzegowej (Sarbinowo km 306,20-307,60)”. W wyniku przetargu nieograniczonego w 2013 r. zawarto umowę na wykonanie sztucznego zasilania o łącznej kubaturze 44 500,0 m³. Umowa została zrealizowana do dnia 28 czerwca 2013 r. Słuszność podjętej decyzji została potwierdzona w trakcie trwania w grudniu 2013 r. sztormu „Ksawery”. Prace wykonano od 305,600 do 306,300 km brzegu morskiego. Wartość zadania 2 458 032,00 zł.

- **Sztuczne zasilanie - Ustronie Morskie**

Pozwoliło na zabezpieczenie silnie abradowanego odcinka brzegu morskiego wschodniej części miejscowości Ustronie Morskie. W wyniku przetargu nieograniczonego w 2013 r. zawarto umowę na wykonanie sztucznego zasilania o łącznej kubaturze 50 000,0 m³. Umowa została zrealizowana do dnia 28 czerwca 2013 r. Prace wykonano od 319,000 do 319,700 km brzegu morskiego. Wartość zadania 2 215 046,20 zł.

- **Monitoring strefy brzegowej południowego Bałtyku w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Słupsku – III cykl pomiarów, etap - I**

Zadanie było kontynuacją zadania rozpoczętego w 2012 r. Zgodnie z zapisami w „Strategii ochrony brzegów morskich”, stanowiącej podstawę i wykładnię dla działań podejmowanych w ramach ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”, Urząd Morski w Słupsku zobowiązany jest do wykonywania szczegółowego monitoringu strefy brzegowej. W myśl tego opracowania podstawowe elementy monitoringu należy wykonywać co trzy lata w celu pozyskania jak największej ilości informacji. Służą one do prognozowania niekorzystnych zmian zachodzących obecnie na brzegu morskim, miejsc i kierunków występowania tych zmian oraz ich długoterminowego oddziaływania. Dotyczy to zarówno zmian mogących wystąpić na całej długości chronionego przez Urząd Morski w Słupsku odcinka linii brzegowej jak i zjawisk występujących miejscowo. Odcinki brzegu morskiego, na których wykonane zostały prace naukowo-badawcze:

- Jarosławiec (km 253,8 - 256,5)
- Mierzeja Jeziora Kopań (km 256,5 - 267,0)
- Darłówek (km 267,0 - 270,6)
- Mierzeja Jeziora Bukowo (km 278,0 - 287,5)
- Mierzeja Jeziora Jamno (km 289,5 - 299,9)
- Sarbinowo (km 305,3 - 309,5)
- Ustronie Morskie (km 317,1 - 323,0)
- Kołobrzeg (km 328,9 - 335,8)
- Dźwirzyno (km 343,4 - 345,4)

Zakres zadania obejmował precyzyjny skaning laserowy z powietrza dla obszarów lądowych oraz pomiary batymetryczne strefy płytko- i głębokowodnej za pomocą sondy wielowiązkowej. Zadanie realizowane w systemie dwuletnim, pierwsza część obejmująca skaning laserowy obszaru lądowego oraz batymetria na wysokości województwa pomorskiego realizowana będzie w roku 2014. W 2013 r. wykonano planowane pomiary batymetrycznych na wysokości województwa zachodniopomorskiego.

Pozyskane dane pozwolą na przeanalizowanie materiału badawczego uzyskanego w wyniku dwóch wcześniejszych monitoringu przeprowadzonych w latach 2004-2009. Umożliwi to większe uszczegółowienie obserwacji o procesach hydrodynamicznych mających wpływ na abrazję

zachodzącą na brzegu morskim. Całość prowadzonych prac i pozyskane w trakcie ich realizacji dane zostaną wykorzystane do tworzenia i aktualizacji map zagrożenia powodzią.

Ponadto w ramach monitoringu wykonano opracowanie pn. Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego - Ocena skuteczności systemów ochrony brzegu morskiego zrealizowanych w okresie obowiązywania wieloletniego „Programu ochrony brzegów morskich”. Zadanie było realizowane na podstawie umowy, wspólnie przez trzy urzędy morskie. Każdy z urzędów partycypuje w równych kosztach ww. zadania.

2.4. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

W roku 2013 r. do ewidencji zabytków archeologicznych wpisany został pod pozycją Lp. 8. „wrak statku” [B96.1], odkryty w dniu 17 lutego 2013 r. w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej przez Instytut Morski w Gdańsku. Informację o odkryciu złożyło Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w Gdyni. Od 6 marca 2013 r. na liście podwodnych stanowisk archeologicznych na obszarach będących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku znajduje się osiem obiektów, na których, zgodnie z Zarządzeniem Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 6 marca 2013 r. w sprawie pletwonurkowania na wrakach, zabrania się penetracji wnętrza, naruszania ich struktury oraz wydobywania wszelkich przedmiotów. W roku 2013 nie odnotowano przypadków łamania zakazu.

Ewidencja Podwodnych Stanowisk Archeologicznych znajdujących się w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku (morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna - EEZ, znajdujące się pomiędzy południkiem przebiegającym przez punkt 015°23'24" E oraz południkiem przebiegającym przez punkt 017°40'30" E)					
Lp.	Nazwa wraku [Nr EPSA]	Współrzędne geograficzne		Głębokość [m]	
		szerokość geograficzna	długość geograficzna	nad wrakiem	przy dnie
Wraki wg ewidencji podwodnych stanowisk archeologicznych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku oraz Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku					
1.	"Tzehoe, cementowiec" [E07.1]	54°54,375' N	017°31,251' E		
2.	"Margarete" [E18.1]	54°48,263' N	017°39,475' E		
3.	"Beng Sture" [B.98.1]	55°2,41' N	017°39,38' E		
4.	"wycięty" [E05.1]	54°57,33' N	017°9,04' E		
5.	"samolot" [E.14.1]	54°53,9' N	016°49,8' E		14
6.	"pozostałości lasu" [E34.1]	54°40,13' N	017°3,25' E		23
7.	"żaglowiec parowy" [D69.1]	54°23,573' N	05°52' E		30
8.	"wrak statku" [B.96.1]	55°0,883' N	017°18,295' E	28	33

Obiektem podwodnym spoza ww. listy jest wrak statku „General von Steuben” - mogiła wojenna objęta zakazem nurkowania - Zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 4 lutego 2010 r. w sprawie zakazu nurkowania na wraku statku – mogile wojennej. W roku 2013 nie odnotowano przypadków łamania zakazu.

Podczas lotów nad polskimi obszarami morskimi – samolotów UM Gdynia oraz Straży Granicznej, sprawdzane jest, czy nie odbywają się nurkowania w miejscach, na których obowiązują ww. zakazy. W roku 2013 nie było doniesień o nurkowaniach.

W 2013 r. na obszarach morskich będących we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku nie były wydawane pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych w trybie art. 36 ust. 2 ustawy z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. Nr 162 poz. 1568 z późn. zm.). Nie były również wydawane pozwolenia na poszukiwanie ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych, w tym zabytków archeologicznych, przy użyciu wszelkiego rodzaju urządzeń elektronicznych i technicznych oraz sprzętu do nurkowania.

Do ewidencji wraków będących we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku w roku 2013 zgłoszono 3 obiekty podwodne, odkryte przez Instytut Morski w Gdańsku - wrak barki stalowej (18 czerwca 2013 r.) oraz dwa wraki statków drewnianych (30 października i 30 listopada 2013 r.). Odkrycia zostały zgłoszone również do Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej w celu zarejestrowania w krajowej bazie danych o wrakach.

W ramach współpracy międzynarodowej, UM Słupsk w 2013 r. korzystał z następujących systemów wspomagających m.in. nadzór nad ochroną środowiska morskiego:

- „CleanSeaNet” – system Unii Europejskiej, Agencji EMSA dotyczący odbioru i analiz zdjęć satelitarnych (wykrywający rozlewy olejowe i plamy zanieczyszczeń);
- „SeaTrackWeb” – system szwedzki SMHI – wspólny dla państw należących do HELCOM, dotyczący m.in. prognozowania przemieszczania się zanieczyszczeń olejowych oraz obiektów pływających na morzu;
- „Safe Sea Net” – system EMSA informacji o statkach, wdrożony Dyrektywą 2002/59/EU o monitorowaniu i informacji o ruchu statków – dostęp i korzystanie przez służby VTS (w Słupsku IMRM).

Realizowane są działania systemów teleinformatycznych oznakowania Nawigacyjnego:

- utrzymanie działania lądowej sieci „Automatycznej Identyfikacji Statków”, modernizacja stacji bazowych i oprogramowania, współpraca z Urzędami Morskimi w tej dziedzinie;
- ogłaszanie ostrzeżeń nawigacyjnych i aktualizowanie danych nawigacyjnych umieszczanych w publikacjach nautycznych, współpraca z „Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej”;
- utrzymanie dostępności i wiarygodności oznakowania nawigacyjnego na wysokim poziomie oraz rozwijanie systemu monitorowania znaków i świateł nawigacyjnych „Telemetryczny System Kontroli i Nadzoru”;
- uruchomienie na Latarni Morskiej w Jarosławcu stacji monitorującej system DGPS wspólnie z Urzędem Morskim w Gdyni.

3. Urząd Morski w Szczecinie

3.1. Zadania realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ)”

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa wejścia do portu w Mrzeżynie” w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY 2007-2013):**

Całkowity koszt projektu wynosi 46 324 892,00 zł, w tym współfinansowanie ze środków UE w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego – 34 743 669,00 zł.

W 2013 r. przeprowadzono kolejne postępowanie przetargowe zmierzające do wyłonienia wykonawcy robót budowlanych przy zmianie formuły kontraktu na zaprojektuj i zbuduj. Procedury ponownie zostały unieważnione, ponieważ oferta z ceną najniższą przewyższała wysokość środków przeznaczonych na zamówienie. Przygotowywana jest dokumentacja niezbędna do podpisania aneksu dotyczącego zmiany zakresu rzeczowego projektu. Po podpisaniu aneksu do umowy o finansowanie Urząd przystąpi do ogłoszenia kolejnego przetargu przy minimalizacji zakresu robót w zakresie niezbędnym do uzyskania wskaźników projektu.

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa falochronów i umocnień brzegowych zapewniających dostęp do portu w Dziwnowie” w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY 2007-2013):**

Całkowity koszt projektu wynosi 53 006 874,00 zł, w tym współfinansowanie ze środków UE w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego - 39 755 155,50 zł.

W pierwszym kwartale 2013 r. Urząd wyłonił wykonawcę robót budowlanych. Umowa z konsorcjum firm Budimex S.A. i Ferrovial Agroman S.A. została podpisana 28 marca 2013 r. Przekazanie placu

budowy nastąpiło w kwietniu 2013 r. Od tej pory prowadzone są roboty budowlane zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym. Zaawansowanie rzeczowe robót na dzień 31 grudnia 2013 r. wynosiło około 40%.

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój” w ramach RPO WZ na lata 2007-2013:**

Wykonano następujące prace projektowe i budowlane:

- Port Trzebież:
 - remont budynku kapitanatu portu wraz z budynkiem gospodarczym i otoczeniem;
 - demontaż i postawienie nowego masztu radiowego;
 - remont Nabrzeża Południowego;
 - remont przystani dalbowej;
 - remont umocnień brzegowych Wyspy Falochronowej;
 - budowa przyłącza kanalizacji sanitarnej;
 - Port Wolin:
 - rozbiórka starego i budowa nowego budynku bosmanatu;
 - remont odcinka południowego Nabrzeża Postojowego;
 - budowa sieci kanalizacji deszczowej;
 - Port Lubin:
 - przebudowa nabrzeży w Basenie Rybackim;
 - remont falochronów wejściowych;
 - konserwacja nadbudowy nabrzeża postojowego ze slipem;
 - uzupełnienie narzutu w umocnieniu brzegowym północnym;
 - Międzywodzie:
 - odbudowa pola refulacyjnego;
 - Baza Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie:
 - przebudowa nabrzeży w Basenie SUM;
 - Roboty czerpalne:
 - na torach podejściowych do portów: Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica, Lubin, Kamień Pomorski, Dziwnów (od strony Zalewu Kamieńskiego), Wolin;
 - w Porcie Trzebież: akwen przy Nabrzeżu Południowym;
 - w Porcie Wolin: akwen przy południowym odcinku Nabrzeża Postojowego;
 - BON w Szczecinie: akwen Basenu SUM;
- Łącznie poglobiono 98,454 km torów wodnych i wydobyto 184.274,00 m³ urobku.

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia”**

Planowana wypłata środków finansowych w ramach przyznanego limitu była niewystarczająca i Urząd wystąpił z wnioskiem o dokonanie zmian w planie finansowym, tj uruchomienia rezerwy celowej w ramach korekty decyzji nr 169/180/2010 z dnia 8 lutego 2013 r. o zapewnieniu finansowania inwestycji. Z uwagi na opóźnienia powstałe w III kw. w realizacji robót budowlanych i w efekcie niskie wykonanie planu, na wniosek UMS Minister Finansów wydał w dniu 16 grudnia 2013 r. decyzję w sprawie zmian w budżecie państwa i dokonał zmniejszenia uruchomionej rezerwy celowej o 1 019 728 zł oraz zmniejszył wydatki o 5 792 092 zł.

W dniu 30 października 2013 r. UMS wystąpił z wnioskiem o korektę decyzji Ministra Finansów z dnia 26 kwietnia 2010 r. o zapewnieniu finansowania realizacji inwestycji, skorygowanej 12 maja 2011 r., 12 stycznia 2012 r. oraz zmienionej 8 lutego 2013 r. Korekta dotyczy przeniesienia środków niewydatkowanych w roku 2013 na rok 2014 w wysokości 64 000 000 zł.

W ramach wydatków inwestycyjnych w 2013 r. zaplanowano płatności za rozpoczęte prace budowlane inwestycji wraz z pełnieniem funkcji Inżyniera Kontraktu, zgodnie z umową o pełnienie

funkcji Inżyniera w rozumieniu Warunków Kontraktowych FIDIC oraz wykonywanie w imieniu i na rzecz Zamawiającego czynności i/lub obowiązków Monitoringu Przyrodniczego.

Wykonawca kontynuuje zasadnicze prace czerpalne oraz profilowanie skarp po stronie zachodniej Kanału Mielińskiego i stronie wschodniej Kanału Piastowskiego. Układana jest geowłóknina i narzut kamienny na skarpach podwodnych po stronie zachodniej Kanału Mielińskiego i stronie wschodniej Kanału Piastowskiego.

Kontynuowane jest załadowanie zatoczek po dawnej nieczynnej przeprawie promowej na Kanale Piastowskim. Zaawansowanie robót wynosi odpowiednio - zatoczka nr 1 (po stronie wschodniej) 90%, zatoczka nr 2 (po stronie wschodniej) ok. 50%.

Na nabrzeżu 91 zakończono wbijanie ścianki szczelnej stalowej. Zakończono również wbijanie ścianki szczelnej nabrzeża technicznego (postojowego) na wschodniej stronie Kanału Mielińskiego na wyspie Mielin.

Na lądzie i akwenu systematycznie oczyszczane są kolejne odcinki toru wodnego (usunięcie ewentualnych ładunków i uzyskanie certyfikatu czystości terenu następuje przed każdym etapem robót czerpalnych). Trwają konsultacje i uzgodnienia w sprawie rozliczenia robót z zakresu wydobycia przedmiotów potencjalnie niebezpiecznych.

Sukcesywnie sporządzane są Wnioski Materiałowe, które Wykonawca przedkłada Inżynierowi do zatwierdzenia. Stan realizacji Kontraktu jest systematycznie monitorowany i kontrolowany niezależnie od procedur wynikających z zawartych umów.

Wykonana została ocena archeologiczna znaleziska w Kanale Mielińskim, gdzie zidentyfikowany został drewniany wrak dawnego dźwigu portowego. Wrak znajduje się w miejscu prowadzenia robót, jednak ewentualne wydobycie części wraku nie będzie kolidowało z pracami zasadniczymi inwestycji.

Z uwagi na opóźnienia powstałe w trzecim kwartale 2013 r. w realizacji robót budowlanych Wykonawca wystąpił z wnioskiem o zmianę Okresowej Ilości Wykonania (m.in. z powodu przestojów spowodowanych wstrzymywaniem robót w czasie wydobycia i transportu niewybuchów przez służby saperskie Marynarki Wojennej), przedkładając na wniosek zamawiającego Program naprawczy i propozycję nowego harmonogramu realizacji. Działania związane z wdrożeniem Programu naprawczego realizowane przez Wykonawcę, m.in. zatrudnienie dodatkowych podwykonawców, zwiększenie potencjału sprzętowego, przedłużenie czasu pracy koparek przy układaniu narzutów kamiennych, zmierzają do jak najszybszego powrotu do terminów obowiązujących w harmonogramie rzeczowo - finansowym, co powinno nastąpić w połowie 2014 r.

- **Kontynuowano przygotowania do realizacji przedsięwzięcia „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie - oznakowanie nawigacyjne”**

Projekt znajduje się na liście podstawowej projektów indywidualnych POLiŚ z dnia 29 sierpnia 2013 r. Orientacyjny całkowity koszt projektu to 35 mln zł, a szacunkowa kwota dofinansowania z UE to 29,75 mln zł. Projekt obejmuje modernizację pływającego oznakowania nawigacyjnego oraz wykonanie systemu monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych na torze wodnym Świnoujście - Szczecin. Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju (porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki) i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym Strategii Rozwoju Kraju: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej” oraz celem głównym POLiŚ: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej. Urząd złożył dokumentację aplikacyjną umożliwiającą podpisanie

umowy o dofinansowanie. Ogłoszone zostały przetargi na roboty budowlane z projektowaniem w ramach inwestycji oraz na pełnienie funkcji inżyniera dla inwestycji. Realizacja projektu planowana jest na lata 2014 i 2015.

- **Kontynuowano przygotowania do realizacji przedsięwzięcia „Modernizacja i budowa umocnień brzegowych zachodniego wybrzeża”**

Dnia 27 września 2012 r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu „Modernizacja i budowa umocnień brzegowych zachodniego wybrzeża”, realizowanego w ramach II osi priorytetowej (gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi), działania 2.2. (przywracanie terenom zdegradowanym wartości przyrodniczych i ochrona brzegów morskich) POIiŚ. Aneks podpisany w dniu 4 października 2013 r. do umowy zmienia koszt realizacji projektu, który wynosi 12 280 923,45 zł., w tym wydatki kwalifikowane 12 099 717,05 zł.

Przedsięwzięcie dotyczy realizacji 5 zadań inwestycyjnych składających się na spójny projekt ochrony wybrzeża na obszarze morskiej strefy brzegowej zachodniego wybrzeża Bałtyku. W wyniku realizacji projektu wybudowane zostaną lub zmodernizowane zabezpieczenia wybrzeża w formie opasek i ostróg brzegowych na łącznej długości 3,58 km linii brzegowej. Łączna długość umocnień wynosi 3,78 km. Całkowita wartość projektu to 27 053 240,20 zł (w tym niekwalifikowane 172 621,00 zł).

W 2013 r. prace dotyczyły m.in. wyłonienia wykonawcy do pełnienia pomocy technicznej dla projektu, wyłonienia Inżyniera Kontraktu, zawarcia Kontraktu na wykonanie robót budowlanych oraz promocji i informacji.

- **Kontynuowano realizację „Projekty planów ochrony 5 ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich w Województwie Zachodniopomorskim”**

Projekt realizowany w ramach V osi priorytetowej (ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych), działania 5.3 (opracowanie planów ochrony obszarów chronionych) POIiŚ. Łączna kwota środków przeznaczonych na realizację projektu to 1.901.817 zł, z czego współfinansowanie budżetu państwa wynosi 15 % (tj. 285.273 zł), a finansowanie ze środków UE wynosi 85 % (tj. 1.616.544 zł). Projekt obejmuje zadania zrealizowane od dnia 3 stycznia 2011 r. do dnia 30 listopada 2013 r. mające na celu stworzenie narzędzi umożliwiających skuteczną ochronę pięciu ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich, poprzez opracowanie dla nich dokumentacji i projektów planów ochrony. Działania w 2013 r. były związane ze zleceniem wykonania recenzji dokumentacji przyrodniczych i projektów planów ochrony dla obszarów Natura 2000 oraz wyłonieniem wykonawcy do pełnienia obowiązków mediatora i prowadzącego spotkania konsultacyjne organizowane przez Zamawiającego związane z opracowaniem projektów planów dla 5 obszarów Natura 2000.

- **Prace przygotowawcze do realizacji inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości - 12,5 m”**

Przewidywany koszt realizacji inwestycji – 3,0 mln zł. Przewidywany okres realizacji zadania to lata 2013-2015. Zakończone zostały prace nad przygotowaniem procedury przetargowej. W ramach tego zadania zostaną wykonane opracowania główne tj. Studium wykonalności, Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i obszary Natura 2000 oraz opracowania pomocnicze dla inwestycji „modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości -12,5 m”. W dniu 29 sierpnia 2013 r. na stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego została opublikowana aktualizacja Listy projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, na której projekt pn.: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m – prace przygotowawcze” został umieszczony pod numerem 7.2-39. W dniu 22 października 2013 r. została podpisana z CUPT Umowa nr POIS.7.2.306/13-00 dotycząca przygotowania projektu indywidualnego nr POIiŚ7.2-39 z Listy projektów indywidualnych. W dniu 15 listopada 2013 r. została wydana decyzja Ministra

Finansów w sprawie zapewnienia finansowania realizacji przedsięwzięcia w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. W dniu 26 listopada 2013 r. został ogłoszony przetarg nieograniczony na zadanie „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m - prace przygotowawcze”.

Ponadto Urząd Morski w Szczecinie kontynuował realizację inwestycji w ramach programu wieloletniego na lata 2008–2013 pn. **„Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”**. Urząd realizuje inwestycję w oparciu o program wieloletni na lata 2008-2013, wprowadzony uchwałą Rady Ministrów nr 12/2012 z dnia 17 stycznia 2012 r., zmieniającą wcześniejsze uchwały nr 167/2007 z dnia 20 września 2007 r. oraz nr 186/2009 z dnia 20 października 2009 r. Wartość inwestycji wg harmonogramu rzeczowo-finansowego realizacji Programu Wieloletniego wynosi 1 016 754 000,00 zł brutto. Inwestycja w całości finansowana jest z budżetu państwa.

Do dnia 31 grudnia 2013 r. Urząd Morski w Szczecinie wydatkował kwotę 127.892.524,40 zł, która przeznaczona została na pokrycie wydatków związanych z realizacją inwestycji wg zawartych przez Urząd Morski w Szczecinie umów na kompleksową obsługę prawną inwestycji, nadzór autorski nad realizacją inwestycji, nadzór przyrodniczy nad realizacją inwestycji - obowiązek jego sprawowania wynika z wydanych Urzędowi decyzji środowiskowych, pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu (w tym pełnienie nadzoru inwestorskiego oraz prowadzenie monitoringu przyrodniczego środowiska w trakcie realizacji robót budowlanych).

W ramach realizacji zadań wchodzących w skład Programu Wieloletniego, wybudowane zostały elementy infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zewnętrznego w Świnoujściu:

- falochron wschodni (osłonowy) o długości 2974,3 m i opaska zamykająca na lądzie o długości 45,0 m wraz z nabrzeżem niskim dla jednostek pomocniczych o długości 111,0 m szerokości 2,0 m i głębokości technicznej 12,5 m,
- ostroga osłaniająca wejście do Portu Zewnętrznego o długości 255,8 m wraz z nabrzeżem niskim dla jednostek pomocniczych o długości 41,86 m szerokości 1,5 m i głębokości 14,5 m,
- obrotnica dla statków w Porcie Zewnętrznym w kształcie elipsy i o średnicy wzdłuż toru wodnego 1000 m, średnicy prostopadłej do toru 630 m i głębokości technicznej – 14,5 m,
- wejściowy tor wodny do Portu Zewnętrznego łączący podejściowy tor wodny do Świnoujścia z obrotnicą o długości 1742,10 m, szerokości 200,0 m i głębokości technicznej – 14,5 m,
- oznakowanie nawigacyjne (2 znaki ze światłami) ustawione na główkach falochronu wschodniego i ostrodze oraz oświetlenie ogólne falochronu (lamp 25+2) i ostrogi (lamp 5+2).
- przyłącze energetyczne o długości 946,94 m w postaci dwóch równolegle ułożonych kabli ziemnych prowadzonych ze stacji transformatorowej „Wyrotnica” stanowiącej własność ZMPSiŚ S.A. Kable te zasilają niezależnie dwa rodzaje oświetlenia na falochronie: oświetlenie nawigacyjne i oświetlenie ogólne (oświetlenie drogi na falochronie).

Urobek z robót czepalnych odkładany (zatapiany) był na wyznaczonym polu odkładu (kłapowisku) o powierzchni 12 km², zlokalizowanym w odległości ok. 12 km od inwestycji. W trakcie realizacji robót budowlanych odłożono na kłapowisko 8,3 mln m³ urobku.

W 2013 r. Urząd Morski w Szczecinie ogłosił w ramach Programu Wieloletniego pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” dwa postępowania przetargowe i wyłonił wykonawców robót na realizację dwóch zadań - dostosowanie toru podejściowego do Świnoujścia dla umożliwienia bezpiecznej żeglugi statków LNG oraz oczyszczanie z obiektów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego (niewypałów i niewybuchów) akwenów portu zewnętrznego w Świnoujściu stanowiących infrastrukturę dostępową. Obydwa zadania będą kontynuowane w 2014 r.

Urząd realizował działanie pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”, którego celem było: „Zapewnienie osłony dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”. Miernik określający stopień realizacji celu - „Poziom zapewnienia osłony portu zewnętrznego w Świnoujściu w stosunku do projektowanej długości linii osłony (w km i %):

- planowana wartość do osiągnięcia na koniec 2013 r.: 0,42 km (13%),
- wykonanie miernika za 2013 rok wyniosło: 0,42 km (13%),
- wykonanie miernika od początku realizacji inwestycji do końca 2013 roku wynosi: 3,23 km (100%).

Urząd Morski w Szczecinie kontynuował też realizację projektu PartiSEApate - Wielopoziomowe zarządzanie planowaniem przestrzennym obszarów morskich w Regionie Morza Bałtyckiego, realizowany jest w ramach osi priorytetowej 4. Programu Operacyjnego EWT Region Morza Bałtyckiego - Promowanie atrakcyjnych i konkurencyjnych miast i regionów, działania 4.2 - Wzrost konkurencyjności i tożsamości Regionu Morza Bałtyckiego. Projekt realizowany jest w okresie od czerwca 2012 r. do grudnia 2014 r.

Projekt PartiSEApate towarzyszy procesowi tworzenia europejskiej polityki morskiej poprzez wspieranie zintegrowanego planowania przestrzennego na obszarach morskich. W projekcie bierze udział 10 partnerów z krajów nadbałtyckich. Partnerem wiodącym jest Instytut Morski w Gdańsku. Celem projektu PartiSEApate jest wypracowanie modelu prowadzenia konsultacji międzynarodowych dla morskich planów zagospodarowania przestrzennego, w tym zasad udziału interesariuszy z różnych sektorów gospodarki i różnych poziomów zarządzania.

W 2013 r. osoby zaangażowane w realizację projektu uczestniczyły w trzech spotkaniach partnerów projektu: w Rostoku, Goeteborgu i Połdze oraz w cyklu spotkań tematycznych związanych z planowaniem przestrzennym obszarów morskich organizowanych przez poszczególnych partnerów projektu: w Gdańsku (kwiecień) na temat akwakultury jako nowego sposobu użytkowania Bałtyku, w Rydze (czerwiec) na temat podwodnego dziedzictwa kulturowego, w Hamburgu (październik) na temat infrastruktury danych przestrzennych dla obszarów morskich, oraz w Wilnie (listopad) na tematy sieci morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku i zagadnień rybołówstwa w morskim planowaniu przestrzennym. Udział w tych spotkaniach, prowadzonych w formie warsztatów wzbogacił wiedzę uczestników na temat morskiego planowania przestrzennego, zaowocował wymianą doświadczeń międzynarodowych w podejściu do podnoszonych zagadnień.

3.2. Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”

W ramach realizacji programu wieloletniego na lata 2004-2023 pn: „Program ochrony brzegów morskich” w 2013 r. wykonano następujące zadania:

- zabezpieczenie narzutem kamiennym północnego i zachodniego brzegu Wyspy Chełminek. Roboty polegały na umocnieniu zabezpieczenia odłożonego na wyspie refulatu przed erozją. Wykonano też nową opaskę narzutową kamienną ułożoną na geowłókninie o długości 734,5 m oraz wyremontowano istniejące umocnienie brzegowe w postaci narzutu kamiennego o długości 205,4m zabezpieczającego brzeg od strony toru wodnego. W 2013 r. dokończono budowę opaski brzegowej na Wyspie Chełminek w części niewykonanej w roku 2012 z powodu opóźnienia realizacji robót z winy wykonawcy,
- roboty polegające na budowie opaski brzegowej kamiennej wspartej palisadą z pali drewnianych zabezpieczającej brzeg w Pustkowie km: 374.30 - 374.80,
- roboty polegające na budowie opaski narzutowej kamiennej w rejonie Miroszewa (Zalew Szczeciński) - długość 600 m,
- roboty polegające na budowie opaski narzutowej kamiennej w Kopicach (Zalew Szczeciński) – długość 260 m,

- sztuczne zasilanie brzegu w Pustkowie (km 374.05-375.05),
- w ramach monitoringu i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego wykonano „Ocenę skuteczności systemów ochrony brzegu morskiego zrealizowanych w okresie obowiązywania Programu ochrony brzegów morskich”.

3.3. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego

W 2013 r. Urząd Morski w Szczecinie prowadził następujące działania w zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego.

- prowadzono stałą współpracę w Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków w Szczecinie w sprawie opracowania porozumienia dotyczącego sposobu dalszego postępowania z obiektami odnalezionymi w morzu, mogącymi mieć charakter zabytkowy,
- prowadzono stałą współpracę z firmą „Magazyn Nurkowanie” - Aleksander Ostasz w celu przeprowadzenia inwentaryzacji archeologicznej, udokumentowania oceny pozostałości kulturowych i wykonania dokumentacji archeologiczno - konserwatorskiej obiektów podwodnych (świadczenie usług w zakresie nadzoru archeologicznego, badań podwodnych),
- wykonano prace nurkowe polegające na poszukiwaniu obiektu podwodnego na akwenu Portu Zewnętrznego w Świnoujściu,
- przeprowadzono prace i badania podwodne mające na celu rozpoznanie archeologiczne dwóch obiektów podwodnych - znalezisk, które mogą stanowić zabytek w rozumieniu Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, znajdujących się na polskich obszarach morskich we właściwości terytorialnej Dyrektora UMS. Dokonano rozpoznania archeologicznego oraz sporządzono pełną dokumentację graficzną i fotograficzną (zamówienie publiczne w trybie zapytania ofertowego),
- wykonano prace polegające na transporcie oraz zatopieniu fragmentu kadłuba jednostki pływającej o charakterze zabytkowym na akwenu zamkniętym, wyznaczonym na Zatoce Pomorskiej w celu zabezpieczenia mienia. Dla obiektu została oznaczona jego pozycja (zamówienie publiczne w trybie zapytania ofertowego),
- obiekty, które zostały odkryte podczas prac na polskich obszarach morskich należących do właściwości terytorialnej Dyrektora UMS wydobyto oraz przetransportowano i zatopiono w Basenach Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie oraz w Świnoujściu. Są to: kabestan, stewa rufowa dębowa, zblocze linowe (blok jednokrążkowy) oraz wręga drewniana (Nowe Warpno).

XIV. Zarządzanie morskie

1. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej

W 2013 r. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP odbył dwa posiedzenia w rozszerzonym składzie. Tematyka posiedzeń obejmowała gromadzenie i udostępnianie danych/informacji niezbędnych do planowania i (zrównoważonego wykorzystania) zagospodarowania obszarów morskich, założenia polskiej polityki polarnej oraz inicjatywy Komisji Europejskiej w obszarze zintegrowanej polityki morskiej UE. Ponadto dyskutowano na temat działań podejmowanych przez Prezydencję irlandzką i Prezydencję litewską w zakresie zintegrowanej polityki morskiej UE. Prezentowano również informacje dotyczące projektu dyrektywy Komisji Europejskiej w obszarze morskiego planowania przestrzennego, a także przedstawiono informacje na temat rewizji polityki portowej UE.

Podczas XX posiedzenia, które odbyło się w dniu 5 marca 2013 r. i w całości było poświęcone tematyce polarnej, dyskutowano na temat aktywności RP w Radzie Arktycznej oraz szans wynikających z wieloletniej obecności RP w regionie Arktyki i Antarktyki. Przedstawiono również założenia polskiej polityki polarnej oraz proces tworzenia wspólnej polityki UE wobec regionu Arktyki. Do udziału w posiedzeniu zaproszeni zostali najwybitniejsi specjaliści z dziedziny badań polarnych,

którzy przedstawili zaangażowanie oraz osiągnięcia krajowych instytucji naukowych w tym zakresie. Przedstawiono udział polskich naukowców w międzynarodowych ekspedycjach i projektach badawczych, podkreślano potencjał badawczy w zakresie badań mórz polarnych, gdzie polska nauka ma długą i ugruntowaną pozycję, a także zaprezentowano działalność Polskiej Stacji Polarnej Hørsnund im. Stanisława Siedleckiego na Spitsbergenie oraz Polskiej Stacji Antarktycznej PAN im. Henryka Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego. Dyskutowano również na temat najważniejszych wyzwań i problemów związanych z tematyką arktyczną na poziomie regionalnym i globalnym oraz konieczności stworzenia spójnej polskiej wizji polityki polarnej w celu zdefiniowania strategicznych interesów w regionie, którego znaczenie geopolityczne i gospodarcze stale rośnie.

W dniu 11 czerwca 2013 r. odbyło się XXI posiedzenie Zespołu, podczas którego omawiano najważniejsze problemy dotyczące pozyskiwania, jakości, dostępności oraz wspólnego korzystania z informacji przestrzennej na szczeblu organów publicznych i w różnych sektorach w odniesieniu do wdrażania w Polsce dyrektywy ustanawiającej infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE).

Do udziału w spotkaniu zaproszono przedstawicieli Państwowego Instytutu Geologicznego, Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej RP, Centrum Badań Kosmicznych PAN, Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, Instytutu Oceanologii PAN, Uniwersytetu Gdańskiego oraz Morskiego Instytutu Rybackiego, którzy na forum międzyresortowym dyskutowali na temat najlepszych rozwiązań w zakresie pozyskiwania oraz udostępniania danych morskich oraz korzyści, jakie niesie ze sobą utworzenie jednego skoordynowanego krajowego systemu gromadzenia informacji o morzu.

Przedstawiono propozycje utworzenia krajowych rozwiązań systemowych w zakresie gromadzenia oraz wymiany informacji przestrzennych dotyczących obszarów morskich w celu właściwego planowania dalszego rozwoju tych obszarów. Podczas spotkania zaprezentowany został projekt powołania Narodowego Centrum Danych Oceanograficznych, będący wspólną inicjatywą instytucji gromadzących różnorodne dane dotyczące obszarów morskich, którego zadaniem byłoby gromadzenie, weryfikacja, a następnie udostępnianie danych oceanograficznych odbiorcom krajowym i zagranicznym.

Przedstawiona została także inicjatywa powołania Centrum Satelitarnej Kontroli Środowiska Morza Bałtyckiego pn. „SatBałtyk”, którego zadaniem byłoby monitorowanie stanu środowiska naturalnego Bałtyku oraz jego wpływu na zmiany klimatyczne w tym regionie Europy. Omówiono zamierzenia projektu, szacunkowe koszty utworzenia infrastruktury badawczej, potencjał badawczo-naukowy centrum oraz wizję jego przyszłej współpracy z innymi ośrodkami badawczymi z kraju i z zagranicy.

2. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego

W 2013 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego (KKPM) kontynuowała prace nad nowym Kodeksem morskim. Przystąpiono do ostatecznego ustalenia brzmienia przepisów projektu.

Równolegle toczyły się prace zespołu problemowego KKPM ds. przewozu ładunku morzem, który przygotowuje projekt przepisów w oparciu o rozwiązania Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów w całości lub częściowo drogą morską (tzw. Reguły Rotterdamskie). Polska podpisała Konwencję w dniu 23 września 2009 r.

Komisja kontynuowała również prace nad projektem ustawy o pracy na statkach, wdrażającym Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC 2006).

Komisja rozważała też kwestię ratyfikacji konwencji genewskiej z 1993 r. o przywilejach i hipotekach morskich. Stwierdzono, że konwencja od strony merytorycznej nie wnosi znaczących zmian, a jej zasadnicze założenie, jakim jest wzmocnienie hipotek morskich, jest realizowane poprzez ustawodawstwo krajowe. KKPM uznała, że konwencji tej nie należy ratyfikować. Aktualny stan regulacji w kodeksie morskim oparty na konwencji z 1926 r. może więc zostać zatem zachowany.

Uwzględnić jednak należy zmiany w unormowaniach dotyczących hipoteki w prawie polskim. Dla ostatecznego uregulowania przedmiotowych kwestii w nowym kodeksie morskim pozostaje istotnym rozstrzygnięcie o przyszłości izb morskich, a w ślad za tym także o prowadzonym przez nie rejestrze statków.

3. Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

Dialog społeczny na forum Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego prowadzony jest od 2002 r. Zadaniem Zespołu jest wypracowywanie wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki Rządu RP oraz interesów pracowników i pracodawców. Zespół zajmuje się m.in. problemami związanymi z dostosowaniem polskiego prawa pracy na morzu do standardów międzynarodowych, prowadzeniem działań na rzecz stabilizacji rynku pracy marynarzy, prowadzeniem działań na rzecz zwiększenia ilości statków zarejestrowanych pod polską banderą oraz działań zmierzających do obniżenia dla polskich armatorów kosztów zatrudnienia marynarzy.

Zadania realizowane w 2013 r. przez Zespół obejmowały wypracowywanie stanowisk w następujących obszarach związanych z gospodarką morską:

- rozwiązywanie problemów związanych z dostosowaniem polskiego prawa pracy na morzu do standardów międzynarodowych - działania legislacyjne (projekt założeń do ustawy o pracy na statkach morskich);
- prowadzenie działań na rzecz stworzenia racjonalnego systemu finansowania inwestycji tonażowych oraz działań zmierzających do obniżenia kosztów zatrudniania marynarzy, co powinno sprzyjać zwiększeniu ilości statków rejestrowanych pod polską banderą - (prace legislacyjne wynikające z Komunikatu Komisji C(2004)43 z 2004 r. - Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego - nowelizacja ustawy o podatku tonażowym);
- konsultacje projektów dokumentów legislacyjnych w zakresie gospodarki morskiej (prawo pracy, przepisy celne, przepisy finansowe itp.);
- wspólne uczestnictwo w krajowych i międzynarodowych wydarzeniach prezentujących gospodarkę morską.

W 2013 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, na których omawiane były m.in. następujące tematy:

- projekt założeń do ustawy o pracy na statkach morskich,
- działania Rządu RP na rzecz przywrócenia unijnej reguły o równej konkurencji w stosowaniu przepisów dotyczących paliw o niskiej zawartości siarki w żegludze we wszystkich akwenach morskich UE,
- aktualnie projektowane zmiany w umowach bilateralnych dotyczących unikania podwójnego opodatkowania obywateli RP,
- status emerytur marynarskich i rybackich (emerytury pomostowe),
- opodatkowanie wynagrodzeń marynarzy zatrudnionych przez przedsiębiorstwa norweskie,
- informacja ZUS na temat przedłużenia porozumienia z Norwegią,
- informacja na temat ratyfikacji Konwencji MOP nr 188 o pracy w sektorze rybołówstwa.

Decyzja strony pracowniczej o przerwaniu w czerwcu 2013 r. dialogu prowadzonego w ramach Komisji Trójstronnej ds. Ekonomiczno - Gospodarczych spowodowała, że do końca 2013 r. nie odbyły się następne posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

Zakończenie

Rok 2013 był dobrym okresem dla polskich portów morskich, które zanotowały rekordy przeładunków. Świadczy to o rosnącym znaczeniu polskich portów i terminali przeładunkowych, jako ważnych europejskich ośrodków w międzynarodowej wymianie handlowej, szczególnie w dynamicznie rozwijającym się segmencie obrotu kontenerowego. Łącznie obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 64,1 mln ton, tj. o 9% więcej niż w roku poprzednim.

Do zwiększenia obrotów w portach przyczyniła się stabilna sytuacja gospodarcza w Polsce, ale też poprawiająca się infrastruktura transportowa oraz konkurencyjna cenowo oferta usług przeładunkowych sprzyjająca korzystaniu z polskich portów. Stałe rosnąca wymiana handlowa z zagranicą jest również efektem poprawy warunków odpraw celnych. W opinii przedstawicieli branży morskiej nadal usprawnienia wymagają odprawy pozostałych służb granicznych dokonujących kontroli w międzynarodowym obrocie towarowym.

W minionym roku zarządy portów oraz terminali przeładunkowych kontynuowały działalność inwestycyjną zwiększającą ich konkurencyjność na rynku europejskim. W marcu podpisana została umowa na największą inwestycję w infrastrukturę portową w polskich portach morskich, czyli budowę drugiego terminala kontenerowego DCT Gdańsk S.A.

W związku z rozbudową oraz zwiększaniem się możliwości przeładunkowych polskich portów modernizacji wymagają linie kolejowe łączące porty z zapleczem lądowym. Opóźnienia realizacji tych inwestycji mogą skutkować zablokowaniem portów oraz odpływem ładunków przechodzących przez polskie porty.

Wzrost zdolności przeładunkowej portów oraz rosnąca liczba kontenerów będzie stymulować rozwój rynku logistycznego w Polsce. Wpłynie to na potrzebę budowy nowych terminali przeładunkowych ulokowanych w różnych częściach kraju, które będą mogły stać się ważnymi węzłami dla transportu w ujęciu krajowym i granicznym.

Do polskich portów morskich zawinęło 17,8 tys. statków transportowych, tj. o 3,3% mniej niż przed rokiem, jednak o większej pojemności brutto i większej nośności. Do portu w Gdańsku po raz pierwszy zawinął największy na świecie kontenerowiec Triple E, co świadczy zarówno o rosnącym znaczeniu tej relacji w transporcie kontenerowym, ale także o istniejącym trendzie zmniejszania kosztów jednostkowych linii żeglugowych. Możliwość obsługi tak dużych jednostek i o takim zanurzeniu jest atutem Gdańska, który jest jedynym terminalem kontenerowym po tej stronie Cieśnin Duńskich, do którego mogą zawijać Triple-E.

W związku z tzw. dyrektywą siarkową, która nakłada na wszystkie państwa członkowskie UE obowiązek przestrzegania nowych obniżonych limitów zawartości siarki w paliwie żeglugowym na obszarze Morza Bałtyckiego, podjęto działania mające na celu redukcję emisji spalin oraz opracowanie alternatywnych paliw do napędów statków. Wymiernym rezultatem tych działań będzie rozwój czystych technologii, który może stać się czynnikiem dynamizującym działalność innowacyjną w sektorze morskim. Jednocześnie wdrożenie dyrektywy może przysłużyć się popularyzacji wykorzystania paliwa LNG, co może być korzystną perspektywą dla powstającego w Świnoujściu terminalu LNG.

W 2013 r. Komisja Europejska przedstawiła projekt dyrektywy ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, co do którego Rzeczpospolita Polska zgłosiła wiele propozycji zmian. Podczas negocjacji projektu dyrektywy prowadzonych na forum Rady udało się wprowadzić większość postulatów zgłaszanych przez stronę polską, m.in. proponowanych wydłużonych terminów na implementację dyrektywy oraz opracowanie morskich planów zagospodarowania przestrzennego. Zmienione zostały tym samym elementy projektu, do których odnosiły się wątpliwości strony polskiej. Dyrektywa nakłada na wszystkie państwa członkowskie UE obowiązek opracowania i przyjęcia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich UE do 2021 roku.

Polska jako członek UE realizuje koncepcję europejskiej zintegrowanej polityki morskiej w celu zwiększenia wykorzystania potencjału sektora gospodarki morskiej. Na forum Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej RP omawiano najważniejsze bieżące kwestie dotyczące polskiej gospodarki morskiej, a także najważniejsze inicjatywy UE z zakresu zintegrowanej polityki morskiej. Dyskutowano m.in. na temat założeń polskiej polityki polarnej oraz szans wynikających ze zwiększenia aktywności RP, zarówno politycznej, jak i naukowej w obszarach polarnych. Omawiano także kwestie związane z wdrażaniem dyrektywy INSPIRE oraz zasadność stworzenia systemu gromadzenia i udostępniania danych morskich, w tym inicjatywę powołania Narodowego Centrum Danych Oceanograficznych.

Na gruncie krajowym trwały prace nad projektem dokumentu „Polityka morska RP do roku 2020 (z perspektywą do 2030)”, który został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko oraz konsultacjom społecznym.

Kontynuowano działania legislacyjne mające na celu usuwanie barier biurokratycznych, prawnych oraz proceduralnych dotyczących sektora przedsiębiorczości morskiej. Prace Rządu RP nad tzw. IV pakietem deregulacyjnym - ustawą, której głównym celem jest poprawa warunków prowadzenia działalności gospodarczej poprzez ograniczanie i znoszenie obciążeń administracyjnych również w sektorze morskim, znalazły się w końcowej fazie. Działania te wpłyną na zwiększenie konkurencyjności polskich portów i terminali przeładunkowych poprzez skrócenie czasu kontroli towarów oraz uproszczenie procedur, co przyspieszy obrót towarowy w portach morskich.

Kontynuowano rozpoczęte rok wcześniej prace nad „Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”, który będzie wdrażał cele zawarte w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich. Program umożliwi finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach morskich w nowej perspektywie finansowej UE w latach 2014 - 2020.

.