

Mędzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej

**RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2017 ROKU**

Warszawa, lipiec 2018 r.

Spis treści:

I.	Wstęp.....	5
II.	DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.	6
1.	Ustawy.	6
1.1.	Przyjęte akty prawne.	6
1.2.	Wejście w życie ustaw.	8
1.3.	Procedowane projekty ustaw.	10
2.	Rozporządzenia.....	11
2.1.	Rozporządzenia Programu „Rybnictwo i morze”	13
III.	DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.	14
1.	Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.	14
2.	Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE i układzie regionalnym.....	19
2.1.	Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE).	19
2.2.	Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej.	19
2.3.	Rada Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States).	20
2.4.	Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw integracji systemów nadzoru morskiego.	21
2.5.	Grupa robocza Rady UE ds. żeglugi morskiej.....	21
2.6.	Grupa robocza Rady UE ds. kwestii społecznych.....	22
2.7.	Podgrupa Ekspertów ds. Single Window.	23
2.8.	Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki (DTLF).....	23
2.9.	Europejskie Forum Portowe.	24
2.10.	Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR).	24
2.11.	Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.	25
3.	Ważniejsze wydarzenia 2017 roku związane z tematyką morską.	25
IV.	DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.	28
1.	Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.	28
2.	Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w pracach międzynarodowych grup roboczych i projektach UE.	31
3.	Działania informacyjne i współpraca z partnerami.	33
4.	Działania Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie bezpieczeństwa granicy morskiej.....	33
V.	NAUKA I BADANIA MORSKIE.	34
1.	Działalność akademii morskich oraz uczelni prowadzących kierunki związane z realizacją polityki morskiej RP.	34
1.1.	Akademia Morska w Gdyni.....	34
1.2.	Akademia Morska w Szczecinie.	35

1.3.	Uniwersytet Gdański.	36
1.4.	Politechnika Gdańska.	38
1.5.	Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.....	39
1.6.	Uniwersytet Szczeciński.....	40
1.7.	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.....	41
VI.	POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.	42
1.	Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.	42
VII.	OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.....	45
1.	Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.....	45
2.	Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.....	46
3.	Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.	47
4.	Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.	51
5.	Działania w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC).....	53
VIII.	BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.....	54
1.	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR).....	54
2.	Działania Straży Granicznej.....	55
3.	Działania Marynarki Wojennej.	57
4.	Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.	60
IX.	ZRÓWNOWAŻONE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW NATURALNYCH MÓRZ I OCEANÓW.....	61
1.	Działalność Wspólnej Organizacji Interoceanmetal.	61
X.	SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W POLSCE.....	62
XI.	PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE	67
1.	Prace w zakresie opracowania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.	67
2.	Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym.....	68
3.	System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).	70
XII.	RYBOŁÓWSTWO.	71
1.	Wspólna Polityka Rybołówstwa.	71
2.	Informacja o polskiej flocie rybackiej.	71
3.	Zarządzanie żywymi zasobami morza.....	72
4.	Priorytet 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej w ramach Programu Operacyjnego „Rybacko i Morze” 2014-2020	72
5.	Rynek ryb w Polsce w 2017 r.	73
5.1.	Przetwórstwo ryb.	73
5.2.	Konsumpcja ryb.	74

5.3.	Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.	74
5.4.	Wspieranie organizacji producenckich.	74
5.5.	Wymiana handlowa.	74
XIII.	TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2017 r.	75
1.	Działania Ministerstwa Sportu i Turystyki.	75
2.	Działania Polskiej Organizacji Turystycznej.	76
3.	Działania Głównego Inspektora Sanitarnego.	77
4.	Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.	78
XIV.	DZIAŁALNOŚĆ URZĘDÓW MORSKICH W 2017 r.	80
1.	Urząd Morski w Gdyni.	80
1.1.	Realizowane projekty i inwestycje.	80
1.2.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.	83
2.	Urząd Morski w Słupsku.	83
2.1.	Realizowane projekty i inwestycje.	83
2.2.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.	84
3.	Urząd Morski w Szczecinie.	85
3.1.	Realizowane projekty i inwestycje.	85
3.2.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.	88
XV.	ZARZĄDZANIE MORSKIE.	89
1.	Międzyresortowy Zespół do spraw polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.	89
2.	Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.	89
XVI.	Zakończenie	90

I. Wstęp

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest dokumentem rządowym przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiającym działania podjęte w 2017 r. przez Polskę 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, z późn. zm.).

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 2017 roku.

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 i opracowań własnych Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

II. DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

1. Ustawy.

1.1. Przyjęte akty prawne.

- Ustawa z dnia 24 lutego 2017 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.785)

Celem nowelizacji ustawy jest dostosowanie polskiego porządku prawnego do prawodawstwa unijnego dotyczącego recyklingu statków, monitorowania i sprawozdawczości w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych i emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz rezolucji MSC.380(94) Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu.

Istotną zmianą w znowelizowanej ustawie jest wprowadzenie w życie nowych przepisów dotyczących konieczności weryfikowania masy brutto kontenerów ładowanych na statki. Nowe przepisy znoszą proceder zaniżania wagi kontenerów w dokumentach przewozowych w stosunku do ich rzeczywistej masy, co było przyczyną groźnych katastrof morskich.

W zakresie kontroli emisji tlenków siarki wprowadzone zmiany redukują dublowanie procedury wydawania pozwolenia przez polską administrację w przypadku, gdy statek otrzymał już wcześniej pozwolenie innej administracji i zostało ono wydane zgodnie z międzynarodowymi regulacjami. Dokonano uszczegółowienia zapisów w sprawie wydawania certyfikatów o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki, efektywności energetycznej i systemu przeciwporostowego zgodnie z wymogami konwencji AFS. Doprecyzowano sankcje nakładane na kapitana lub innego członka załogi statku za naruszenie dyrektywy 1999/32/WE dotyczącej redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. UE L 121 z 11.05.1999, str.13, z późn. zm.).

Nowelizacja ustawy nakłada na przedsiębiorstwa żeglugowe obowiązek przekazywania informacji o emisji CO₂ do dnia 30 kwietnia każdego roku dyrektorowi urzędu morskiego jako organowi odpowiedzialnemu za sprawdzenie ważności dokumentu poświadczającego spełnienie wymagań związanych z monitorowaniem emisji dwutlenku węgla, i Komisji Europejskiej. W przypadku niewykonania obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania armatorowi statku grozi kara do 50 000 SDR (tzw. pieniądź rozrachunkowy).

Do polskiego prawa wprowadzono obowiązek przezywania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej Komisji Europejskiej sprawozdania odnoszącego się do spełnienia wymagań dotyczących recyklingu statków. W przypadku braku ważnego świadectwa inwentaryzacji armator statku poniesie karę pieniężną do 600 000 SDR. Dodatkowo wprowadzona regulacja ograniczy proceder demontażu statków pod banderą kraju UE w miejscach do tego nieprzystosowanych ze względu na obowiązek spełnienia odpowiednich wymogów ochrony środowiska i BHP przez przedsiębiorstwa recyklingowe.

W zmienionej ustawie rozszerzono również listę definicji, tj. system obiegu paliwa, system THETIS-EU oraz doprecyzowano pojęcia organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem oraz uznanej organizacji.

- Ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra (Dz. U. poz. 990)

Specustawa o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra wprowadziła ułatwienia proceduralne w zakresie przedinwestycyjnych prac

przygotowawczych zapewniających dostęp do portu, polegających na budowie lub przebudowie toru wodnego. Pilna potrzeba realizacji modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra jest niezbędna dla rozwoju morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym.

Przepisy ustawy mają zastosowanie do podmiotów zaangażowanych w realizację inwestycji prowadzonej na podstawie ustawy, tj. do dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz do Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Ustawa dotyczy również organów prowadzących postępowanie w zakresie uzgodnień środowiskowych inwestycji oraz użytkowników ogrodów działkowych.

Zgodnie z ustawą inwestycja będzie realizowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (wartość inwestycji ok. 1 mld 385 mln zł, w tym 85% ze środków unijnych i 15% ze środków z budżetu państwa).

- Ustawa z dnia 25 maja 2017 r. o zmianie ustawy o rybołówstwie morskim (Dz. U. poz.1273)

Nowelizacja ustawy zniósła możliwość przekazywania indywidualnych kwot połowowych pomiędzy armatorami statków rybackich, utrzymując jedynie prawo do przekazania tej kwoty na inny statek tego samego armatora, który przez co najmniej kolejne 24 miesiące był armatorem statków rybackich biorących udział w przekazaniu.

Ustawa uchyliła przepisy dotyczące uprawnienia do tworzenia zbiorczych kwot połowowych oraz umożliwiła wprowadzanie do obrotu organizmów morskich pochodzących z połowów prowadzonych na podstawie pozwoleń m.in. w ramach badań naukowych.

Ustawa o zmianie ustawy o rybołówstwie morskim wydłuża termin rezygnacji przez armatora statku rybackiego w danym roku kalendarzowym z całości albo części przyznanej mu w specjalnym zezwoleniu połowowym indywidualnej kwoty połowowej danego gatunku organizmów morskich lub dni połowowych do dnia 15 lipca. Ustawa uchyliła przepisy uniemożliwiające wprowadzanie nowych statków rybackich w segmentach floty, w których zdolność połowowa ustalona uchylonymi przepisami została wyczerpana.

- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. poz.1566)

Ustawa włącza do polskiego systemu prawnego Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/UE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającą ramy działań w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str.19, z późn. zm.).

Na mocy ustawy minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zobowiązany jest do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, co umożliwi zapewnienie warunków do rozwoju zrównoważonego systemu transportowego kraju.

Prawo wodne przyznaje również ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej uprawnienia m.in. do uzgodnień istotnych dokumentów planistycznych z zakresu ochrony przed powodzią, jak np. Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym.

- Ustawa z dnia 12 października 2017 r. o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2181)

Celem ustawy jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE, 2009/38/WE i 2002/14/WE oraz dyrektywę Rady 98/59/WE

i 2001/23/WE w odniesieniu do marynarzy (Dz. Urz. UE L 263 z 08.10.2015, str.1). Dodatkowo nowelizacja ustawy wdraża Poprawki z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (tzw. Konwencji MLC), zatwierdzone w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy włączone do polskiego systemu prawnego ustawą z dnia 23 września 2016 r. o ratyfikacji Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1835).

Ustawa wprowadziła definicję „porzucenia marynarza”, zgodnie z którą marynarz jest uważany za porzuconego, jeżeli armator: nie pokrył kosztów repatriacji w przypadkach określonych w ustawie, pozostawił marynarza bez uzasadnionych środków utrzymania lub w inny sposób jednostronnie zaprzestał wykonywać obowiązki wynikające ze stosunku pracy, w szczególności nie wypłacił wynagrodzenia za pracę przez okres co najmniej 2 miesięcy.

Nowe przepisy regulują również kwestie ochrony ubezpieczeniowej na wypadek porzucenia, śmierci lub uszkodzenia ciała bądź choroby marynarza. W znowelizowanej ustawie określono regulacje dotyczące repatriacji marynarzy, w tym zakres kosztów związanych z repatriacją marynarza oraz wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za ich pokrycie.

Zgodnie z nowymi przepisami armator będzie miał obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza, a także uszkodzenia ciała, jego choroby albo śmierci, a statek certyfikat potwierdzający zabezpieczenie finansowe, wydane przez podmiot udzielający tego zabezpieczenia.

1.2. Wejście w życie ustaw.

- Ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. z 2017. poz. 993)

W dniu 6 czerwca 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej, implementująca do polskiego porządku prawnego dyrektywę Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 r., wykonującą Umowę europejską dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym, zawartą przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej (EBU), Europejską Organizację Kapitanów (ESO) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF). Przepisy ustawy odnoszą się wyłącznie do osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej, zatrudnionych na podstawie umowy o pracę. Zgodnie z nowymi przepisami czasem pracy na statku żeglugi śródlądowej jest czas, w którym pracownik na polecenie pracodawcy wykonuje pracę na statku, w tym również pozostawanie w gotowości do wykonywania pracy na statku żeglugi śródlądowej. Okres odpoczynku został w ustawie sprecyzowany jako okres poza czasem pracy na statku żeglugi śródlądowej, który obejmuje okres odpoczynku na statku żeglugi śródlądowej podczas rejsu albo podczas postoju oraz okres odpoczynku na lądzie. Ustawa również reguluje pojęcie pracy w godzinach nocnych na statku żeglugi śródlądowej, tj. czas obejmujący siedem godzin między godzinami 23.00 a 6.00. Okres odpoczynku nie może przekraczać 7 godzin w każdym okresie 24-godzinny oraz 42 godzin w każdym okresie 7-dniowym. Zgodnie z ustawą pracodawca ma obowiązek założenia i prowadzenia odrębnie dla każdego pracownika ewidencji czasu pracy na statku.

- Ustawa z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów Komplementarnych Dz. U. z 2016 r. poz. 387, z późn.zm.)

W dniu 1 stycznia 2017 r. weszła w życie Ustawa z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Celem ustawy było stworzenie dogodniejszych warunków dla rozwoju przemysłu stocznioowego. Przepisy ustawy przewidują zerową stawkę VAT na

produkcję oraz import części i wyposażenia dla jak najszerszego katalogu jednostek pływających, ma to dotyczyć takich statków jak np. holowniki czy lodołamacze pełnomorskie. Rozszerzono również katalog nowych statków obejmujący zerową stawkę VAT. Dzięki ustawie możliwy jest wybór pomiędzy 19% CIT lub PIT, a nowym zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1% w zakresie przebudowy i budowy statków. Nowe przepisy ułatwiają również objęcie statusem specjalnej strefy ekonomicznej gruntów, na których prowadzona jest produkcja okrętowa. Ustawa dotyczy nie tylko budowy statków, ale również w trzech przypadkach przebudowy (przy zmianie napędu, przeznaczenia statku oraz gdy wartość remontu przekracza 5 mln euro).

Minister Rozwoju i Finansów w zakresie swojej właściwości wydał dwa rozporządzenia będące aktami wykonawczymi do ww. ustawy, a mianowicie:

- rozporządzenie z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych prowadzonego przez przedsiębiorcę okrętowego (Dz. U. poz. 147) na podstawie art. 10 ust. 2 ww. ustawy,
- rozporządzenie z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie wzorów oświadczenia o wyborze opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji oraz zeznania o wysokości tego podatku (Dz. U. poz. 144) na podstawie art. 14 ww. ustawy.

- Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o zasadach unikania podwójnego opodatkowania oraz zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu stosowanych przez Rzeczpospolitą Polską i terytorium, do którego stosuje się prawo podatkowe należące do właściwości Ministra Finansów Tajwanu (Dz. U. poz. 2244).

Zgodnie z przepisami ustawy zyski przedsiębiorstwa terytorium osiągnęte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym podlegają opodatkowaniu tylko na tym terytorium. Zyski osiągnięte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym obejmują:

- a) zyski osiągnięte z czarteru z załogą i wyposażeniem (na określony czas lub na określonej trasie) lub bez załogi i wyposażenia, statków morskich, statków żeglugi śródlądowej lub statków powietrznych;
- b) zyski osiągnięte z użytkowania, utrzymania lub dzierżawy kontenerów (włączając przyczepy i związane z tym wyposażenie do transportu kontenerów), używanych do transportu dóbr i towarów, jeżeli taki czarter lub użytkowanie, utrzymanie lub dzierżawa, w zależności od sytuacji, jest uboczną w stosunku do eksploatacji statków morskich lub powietrznych w transporcie międzynarodowym. Powyższe postanowienia stosuje się także do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie pool-owej, 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.

Ustawa definiuje transport międzynarodowy, którym jest wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, eksploatowanym przez przedsiębiorstwo terytorium, z wyjątkiem przypadku, gdy statek morski lub statek powietrzny jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi na drugim terytorium.

W świetle ustawy wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego, eksploatowanego w transporcie międzynarodowym może być opodatkowane na terytorium, na którym przedsiębiorstwo ma siedzibę.

1.3. Procedowane projekty ustaw.

- **Projekt ustawy o pracy na statkach rybackich** dotyczący m.in. prac rybaków morskich, o których mowa w punkcie 22 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 664, z późn. zm.).

Konieczność dostosowania prawa krajowego do wymogów dyrektywy Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażającej Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r., zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Europêche). Dyrektywa ta weszła w życie dnia 16 listopada 2017 r., natomiast powinna zostać wdrożona do krajowego porządku prawnego do dnia 15 listopada 2019 r. Wdrożenie do prawa krajowego postanowień dyrektywy ma na celu poprawę warunków pracy i życia rybaków oraz zapewnienie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników sektora rybołówstwa morskiego, pracujących na statkach rybackich pływających pod polską banderą.

- **Projekt ustawy o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oraz zmianie niektórych innych ustaw**

Projekt ustawy przewiduje:

- 1) stworzenie jednego rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (obejmującego jednostki śródlądowe i morskie, żaglowe i motorowe, w tym przeznaczone do połowu ryb) z pozostawieniem możliwości rejestracji w Izbach Morskich w przypadku hipoteki morskiej. Przejrzysty i przyjazny dla odbiorcy system rejestracji;
- 2) rejestrację w starostwach, aby zapewnić łatwy dostęp dla obywateli i równoległą możliwość składania wniosków drogą elektroniczną (ePUAP);
- 3) stworzenie elektronicznej bazy danych dla potrzeb rejestracji jachtów w celu zapewnienia stałego dostępu do danych (24/7) dla służb ratowniczych i administracji państwowej;
- 4) jeden wzór dokumentu rejestracyjnego o prostej i funkcjonalnej formie, zawierający informację o podstawowych parametrach jednostki oraz dane niezbędne dla bezpieczeństwa (tj. liczbę osób na pokładzie i graniczne warunki uprawiania żeglugi: siła wiatru i stan morza). Pozostałe dane (w tym podawane dobrowolnie dla zwiększenia skuteczności prowadzonych akcji ratunkowych i wykrywalności sprawców kradzieży) będą dostępne w elektronicznej bazie danych i można je będzie aktualizować na wniosek właściciela za pośrednictwem ePUAP;
- 5) oznakowanie wszystkich jednostek numerem identyfikującym CIN (Craft Identification Number);
- 6) wprowadzenie obowiązku informowania o zbyciu i wyrejestrowaniu jednostki w celu zapewnienia, że informacje gromadzone w elektronicznej bazie danych są aktualne;
- 7) etapową wymianę dotychczasowych dokumentów rejestracyjnych na nowe, w ciągu 30 miesięcy od daty wejścia w życie ustawy;
- 8) pozostawienie dotychczasowej dokumentacji w zakresie rejestracji u podmiotów ją prowadzących (tj. starostów i polskich związków sportowych: PZŻ i PZMiNW). Zobowiązanie tych podmiotów do utrzymywania dokumentacji archiwalnej przez 5 lat po planowanym zakończeniu wymiany dokumentów.

- Prace nad ratyfikacją Konwencji UNESCO o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego z 2001 r. (Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage)

W 2017 r. Departament Ochrony Zabytków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego pracował nad skompletowaniem dokumentacji niezbędnej do ratyfikacji Konwencji UNESCO o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego z dnia 2 listopada 2001 r. Opracowano uzasadnienie związania Polski przepisami powyższej Konwencji, przygotowano Ocenę Skutków Regulacji, a także pozostałe niezbędne załączniki i analizy.

Podwodne dziedzictwo kulturowe narażone jest na wiele niebezpieczeństw, których liczba i zakres nieustannie wzrasta. Stale wprowadzane innowacje techniczne, pozwalające o wiele łatwiej i bezpieczniej penetrować obszary podwodne, spowodowały zwiększenie zainteresowania obiektami dziedzictwa kulturowego i doprowadziły do coraz częstszych działań rabunkowych, koncentrujących się głównie na wrakach statków. Podwodne dziedzictwo kulturowe zagrożone jest także pozostałą działalnością człowieka związaną z eksploatacją mórz. Dostrzegając te zagrożenia UNESCO przyjęło 2 listopada 2001 r. Konwencję o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego, która nakłada na państwa, które do niej przystąpią, obowiązek wdrożenia konkretnych rozwiązań prawnych, w jak największym stopniu chroniących podwodne dziedzictwo kulturowe. Państwa-Strony Konwencji zobowiązują się między innymi do inwentaryzacji i stałego monitorowania obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego, a także do ich ochrony i zachowania *in situ*, tj. w miejscu zalegania. Konwencja zawiera również postanowienia, które upoważniają Państwa-Strony do podejmowania wszelkich działań zgodnych z prawem międzynarodowym, mających na celu zapobieganie bezpośredniemu zagrożeniu podwodnego dziedzictwa kulturowego znajdującego się poza strefą jurysdykcji państwowej. Obszar ten nie był do tej pory poddany skutecznej ochronie. Do końca 2017 r. Konwencję o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego z dnia 2 listopada 2001 r. ratyfikowało 58 państw.

2. Rozporządzenia.

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. poz. 222).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków prowadzenia szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowych warunków przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych (Dz. U. poz. 223).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu upoważnionego do przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów komercyjnych (Dz. U. poz. 141).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie wykazu środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych prowadzonego przez przedsiębiorcę okrętowego (Dz. U. poz. 147).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie szczegółowego przebiegu linii podstawowej, zewnętrznej granicy morza terytorialnego oraz zewnętrznej granicy strefy przyległej Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 183).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 25 stycznia 2017 r. w sprawie wzorów certyfikatów rozpoczęcia i zakończenia budowy oraz przebudowy statku (Dz. U. poz. 243).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 stycznia 2017 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów gospodarka morską i żegluga śródlądowa (Dz. U. poz. 234).
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 23 lutego 2017 r. w sprawie szczególnych wymagań higienicznych w zakresie transportu morskiego cukru surowego luzem (Dz. U. poz. 451).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia zestawu celów środowiskowych dla wód morskich (Dz. U. poz. 593).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 31 marca 2017 r. w sprawie spisu wyborców dla obwodów głosowania utworzonych na polskich statkach morskich (Dz. U. poz. 829).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 kwietnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 745).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 kwietnia 2017 r. w sprawie ramowych programów dodatkowych szkoleń dla pracowników sektora gospodarki morskiej (Dz. U. poz. 849).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 kwietnia 2017 r. w sprawie kandydatów na przewodniczącego, zastępców przewodniczącego i egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (Dz. U. poz. 867, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. poz. 1025).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 lipca 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. poz. 1361).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 31 lipca 2017 r. w sprawie przyznawania nagrody rocznej osobom kierującym niektórymi podmiotami prawnymi (Dz. U. poz. 1542).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 sierpnia 2017 r. w sprawie stażu adaptacyjnego i testu umiejętności w toku postępowania o uznanie kwalifikacji zawodowych do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów administracji rządowej – gospodarka morską i żegluga śródlądowa (Dz. U. poz. 1639).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. poz. 1631).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 lipca 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. poz. 1361).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 31 lipca 2017 r. w sprawie przyznawania nagrody rocznej osobom kierującym niektórymi podmiotami prawnymi (Dz. U. poz. 1542).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 sierpnia 2017 r. w sprawie stażu adaptacyjnego i testu umiejętności w toku postępowania o uznanie kwalifikacji zawodowych do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów administracji rządowej – gospodarka morską i żegluga śródlądowa (Dz. U. poz. 1639).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 6 października 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kandydatów na przewodniczącego, zastępców przewodniczącego i egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (Dz. U. poz. 2008).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 października 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 2066).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu granicznej linii ochrony brzegu morskiego (Dz. U. poz. 2266).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 grudnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. poz. 2436).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia ogólnej kwoty połowowej dobijaka oraz tobiasza na rok 2018 (Dz. U. poz. 2448).

2.1. Rozporządzenia Programu „Rybacktwo i morze”

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 25 stycznia 2017 r. w sprawie warunków i trybu udzielania i rozliczania zaliczek oraz zakresu i terminów składania wniosków o płatność w ramach programu finansowanego z udziałem środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (Dz. U. poz. 189).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej oraz wysokości stawek tej pomocy na realizację działań w ramach Priorytetu 2 - Wspieranie akwakultury zrównoważonej środowiskowo, zasobooszczędnej, innowacyjnej, konkurencyjnej i opartej na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” (Dz. U. poz. 515, z późn.zm.).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 marca 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach działań prowadzonych w ramach współpracy, objętych Priorytetem 4. Zwiększenie zatrudnienia i spójności terytorialnej, zawartym w Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” (Dz. U. poz. 611).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 kwietnia 2017 r. w sprawie trybu, zakresu, terminów i szczegółowego sposobu rozliczania wydatków poniesionych w ramach realizowanych operacji Programu Operacyjnego „Rybacktwo i Morze” (Dz. U. poz. 754).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 sierpnia 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” (Dz. U. poz. 1679).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 sierpnia 2017 r. w sprawie podziału środków finansowych na realizację Programu Operacyjnego „Rybacktwo i Morze” (Dz.U. poz. 1685, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 października 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 1. Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego,

konkurencyjnego i opartego na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” (Dz. U. poz. 2040).

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 listopada 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” (Dz. U. poz. 2189).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 29 listopada 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków i sposobu wykonywania przez samorząd województwa zadań instytucji zarządzającej Programem Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” oraz warunków finansowania samorządu województwa w związku z wykonywaniem tych zadań (Dz. U. poz. 2264).

III. DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

1. Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.

W 2017 r. kontynuowano proces odbudowy i aktywizacji przemysłu okrętowego jako gałęzi polskiej gospodarki posiadającej szczególnie wysoki potencjał do wytwarzania produktów innowacyjnych. W szczególności zaistniała konieczność promowania budowy nowych, całkowicie wyposażonych jednostek. Produkty takie są szczególnie złożone, wymagają stosowania nowoczesnych, innowacyjnych i ciągle doskonalonych technologii. Budowa nowych statków w największym stopniu rozwija zarówno stocznie, jak i branżowe ośrodki badawcze i rozwojowe, a także wymusza szukanie innowacyjnych rozwiązań przez dostawców stoczni.

Działania podejmowane przez MGMIŻŚ stworzyły w 2017 r. m.in. warunki do aktywizacji przemysłu stocznioowego. W styczniu 2017 r. weszła w życie ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Umożliwia ona stosowanie podatku VAT w wysokości 0% na produkcję, import, części i wyposażenie dla szeroko określonego katalogu statków morskich zgodnie z dyrektywą nr 2006/112/WE Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej i aktami wykonawczymi (Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, str.1, z późn.zm.). Rozpoczęto również prace nad stworzeniem instrumentu finansowego - Morskiego Funduszu Inwestycyjnego przeznaczonego m.in. dla stoczni, portów i armatorów, pozwalającego na lepsze przetrwanie okresów dekonunktury w globalnych cyklach koniunkturalnych branży.

Wysiłki MGMIŻŚ na rzecz odbudowy i aktywizacji polskiego przemysłu okrętowego przełożyły się również na wyraźną poprawę atmosfery do prowadzenia biznesu stocznioowego w Polsce, co zaowocowało m.in. rozpoczęciem przez krajowe podmioty działań zmierzających do konsolidacji oraz ponownego wykorzystania terenów stocznioowych oraz potencjału ludzkiego i intelektualnego w zakresie budownictwa okrętowego, o czym świadczy np. odbudowa branży w Szczecinie.

Rozwój przemysłu okrętowego został szeroko uwzględniony w treści Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w tym w szczególności w ramach projektu strategicznego „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego” oraz projektu flagowego „Batory”.

W ramy projektu „Batory” wchodzi zagadnienia dotyczące budowy promów pasażersko - samochodowych, nowoczesnych technologii okrętowych – program pn. INNOship, nowoczesnej platformy offshore oraz bezpiecznego dla środowiska naturalnego recyklingu statków - „Zielona Stocznia”.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej od początku aktywnie włączyło się w prace zarówno nad Planem na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, jak i strategii wykonawczej do tego planu, czyli Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, co zaowocowało mocnym umiejscowieniem sektora gospodarki morskiej w systemie rozwoju kraju. W ramach poszczególnych zespołów roboczych w MGMIŻŚ przygotowanych zostało, obok projektów dotyczących przemysłu okrętowego, pięć projektów strategicznych, które zostały włączone do Strategii, jako projekty realizowane pod egidą MGMIŻŚ. Projekty mają na celu podkreślenie kluczowej roli sektora gospodarki morskiej kraju dla rozwoju społeczno-gospodarczego Polski.

Do Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju włączone zostały następujące projekty opracowane przez MGMIŻŚ:

- Projekt Batory (projekt flagowy) - (obszar SOR - Reindustrializacja).
- Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego (obszar SOR - Reindustrializacja).
- Plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, którego podstawę stanowi projekt pn. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 (obszar SOR - Instytucje prorozwojowe i strategiczne zarządzanie rozwojem).
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (obszar SOR - Transport).
- Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską zapewniającej dostęp do Portu Elbląg kanałem żegludowym przez Mierzeję Wiślaną (obszar SOR - Transport).
- Rozwój sektora żeglugi śródlądowej (obszar SOR - Transport).

W roku 2017 kontynuowane były prace nad projektem „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku”. Celem głównym Programu jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej.

Dla uszczegółowienia, a zarazem wsparcia realizacji celu głównego Programu sformułowano następujące cele szczegółowe, które mają charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy:

- Cel 1: Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych.
- Cel 2: Stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego.

Celom szczegółowym przypisano wynikające z nich priorytety o charakterze inwestycyjnym, do których należą:

- Priorytet 1: Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza,
- Priorytet 2: Dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych,
- Priorytet 3: Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu,
- Priorytet 4: Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego,

- Priorytet 5: Uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych.

Priorytety 1-3 powiązane są bezpośrednio ze szczegółowym Celem 1, zaś Priorytety 4-5 ze szczegółowym Celem 2.

W 2017 r. odbyły się pre-konsultacje, uzgodnienia wewnątrzresortowe i międzyresortowe projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku”. W toku prac Ministerstwo Rozwoju zajęło pozytywne stanowisko w sprawie możliwości odstąpienia od opracowywania raportu ewaluacyjnego dla przygotowywanego przez MGMIŻS dokumentu rządowego.

Efektami realizacji Programu będą:

- zwiększenie potencjału przeładunkowego portów morskich,
- wzrost liczby jednostek obsługiwanych w portach morskich,
- zwiększenie wielkości obrotów ładunkowych w portach morskich,
- zwiększenie udziału polskich portów morskich w całości obrotów w portach południowego Bałtyku.

Zakładany okres realizacji Programu to lata 2017-2030. Osiągnięcie wskazanych celów programowych możliwe będzie m.in. dzięki prowadzonym inwestycjom w postaci np. modernizacji torów podejściowych do portów, a także przebudowy falochronów. Działania inwestycyjne zapewnią sprawne funkcjonowanie i rozwój portów morskich, a także umożliwią wykorzystanie w pełni ich potencjału. O znaczeniu portów dla rozwoju gospodarczego kraju świadczy m.in. wysokość należności budżetowych z tytułu ceł, podatków i akcyzy naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie (w skali roku obecnie stanowi to kilkanaście miliardów zł).

W 2017 r. realizowane były prace przygotowawcze związane z planowaną inwestycją pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Podstawą realizacji przedmiotowej inwestycji jest uchwała Rady Ministrów nr 57/2016 z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Celem Programu jest zapewnienie środków finansowych na realizację w/w inwestycji. W programie określono sposób przygotowania i realizacji inwestycji w latach 2016-2022, koszty inwestycyjne w latach 2017-2022 oraz wskazano korzyści społeczno-gospodarcze wynikające z realizacji Programu. Program wieloletni dotyczy budowy drogi wodnej o parametrach umożliwiających wpływanie do Portu Morskiego Elbląg jednostek o parametrach morskich, tj. zanurzeniu do 4 m, długości do 100 m, szerokości do 20 m. Wykonawcą Programu jest Urząd Morski w Gdyni.

W 2017 r. zawarto umowę na wykonanie prac projektowych wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego, realizowano umowy dotyczące badań w zakresie inwentaryzacji przyrodniczej oraz umowę dotyczącą wpływu konstrukcji hydrotechnicznych, w tym sztucznej wyspy na kształtowanie się brzegu oraz plaż na Mierzei Wiślanej.

Zasadniczym celem inwestycji jest zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa i regionu oraz umożliwienie wzrostu społeczno-gospodarczego regionu poprzez ustanowienie drogi wodnej zapewniającej swobodny i całoroczny dostęp statków morskich wszystkich bander do Elbląga, jako morskiego portu Unii Europejskiej. Inwestycja będzie realizowana na obszarze lądowym Mierzei Wiślanej oraz na wodach Zalewu Wiślanego i rzeki Elbląg, w obrębie morskich wód wewnętrznych Rzeczypospolitej Polskiej. Zgodnie z ustanowionym w Programie wieloletnim harmonogramem

rzeczowo-finansowym realizacji inwestycji, stanowiącym załącznik do ww. Uchwały, w całym okresie realizacji Programu zagwarantowane są z budżetu państwa środki w kwocie 880 mln zł.

W dniu 21 lutego 2017 r. podpisano umowę na wykonanie prac projektowych wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego. W ramach umowy wykonano opracowania środowiskowe, w tym inwentaryzacje, badania batymetryczne, uzupełniające inwentaryzacje podwodne, badania osadów dennych, dodatkowe badania falowania i ruchu rumowiska. Na podstawie opracowanej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej Minister Środowiska wydał decyzję administracyjną zatwierdzającą projekt robót geologicznych. Wykonawca przygotował również wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z Kartami Informacyjnymi Przedsięwzięcia, które były podstawą do wydania decyzji administracyjnej o zakresie Raportu przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Dla wariantu najkorzystniejszego środowiskowo zostanie opracowany projekt wykonawczy i budowlany. Rozpoczęcie robót budowlanych związanych z budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną wraz z infrastrukturą towarzyszącą przewidziane jest na przełomie 2018 r. i 2019 r., a ich zakończenie pod koniec 2022 r.

Zgodnie z harmonogramem prac w 2017 r. opracowano następujące umowy dotyczące zleconych badań: „Inwentaryzację przyrodniczą uzupełniającą dotychczasowe badania w rejonie projektowanego na Zalewie Wiślanym kanału żeglugowego w wariantach Nowy Świat i Piaski”, „Inwentaryzację awifauny (rozmieszczenia i liczebności) na obszarze Zalewu Wiślanego w miejscach projektowanych torów wodnych do 3 wariantów lokalizacyjnych kanału żeglugowego na obszarze modernizowanego wejścia do portu Elbląg oraz wybranych grup awifauny lęgowej w zachodniej i południowo - zachodniej części Zalewu Wiślanego” oraz „Inwentaryzację przyrodniczą uzupełniającą dotychczasowe badania wszystkich lęgowych gatunków ptaków oraz pozostałych lądowych gatunków zwierząt chronionych wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt w rejonie projektowanego kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną”.

Podpisano również umowę w zakresie sprawowania nadzoru naukowo-technicznego podczas opracowywania projektów obiektów hydrotechnicznych, mostowych i drogowych w ramach realizacji przedsięwzięcia, której wykonawcą jest Politechnika Gdańska oraz umowę na sporządzenie i przekazanie dokumentacji „Wpływ konstrukcji hydrotechnicznych, w tym sztucznej wyspy na kształtowanie się brzegu oraz plaż na Mierzei Wiślanej”, której Wykonawcą jest Instytut Budownictwa Wodnego PAN.

Inwestycja realizowana jest z uwagi na nadrzędny interes publiczny, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa. Realizacja jej zapewni między innymi swobodny dostęp do portów Zalewu Wiślanego oraz rozszerzenie wachlarza działań jednostek Sił Zbrojnych RP (jednostki patrolowe, rozminowania, oraz reagowania kryzysowego) oraz Straży Granicznej, co jest istotne z punktu widzenia zapewnienia obronności państwa. Realizacja Programu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa również w kontekście użycia jednostek Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa - Służby SAR. Powstanie drogi wodnej podlegającej w całości polskiej jurysdykcji, będzie również gwarancją swobodnej żeglugi dla statków wszystkich bander do portu w Elblągu oraz do innych portów Zalewu Wiślanego.

W 2017 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kontynuowało intensywne prace na rzecz przywrócenia transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych drogach wodnych

o szczególnym znaczeniu transportowym. Celem zainicjowanych działań jest włączenie transportu wodnego śródlądowego do systemu transportowego kraju.

W dniu 6 marca 2017 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikował Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (AGN).

Ustawa o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. wejdzie w życie z dniem 15 lutego 2018 r. Porozumienie AGN ma na celu przede wszystkim rozwój międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie.

Sieć ujęta w Porozumieniu AGN podzielona jest na 9 głównych wodnych ciągów transportowych o długości ponad 27 tys. km, które łączą porty 37 krajów europejskich. Przystąpienie do Porozumienia umacnia pozycję Polski w dialogu z państwami członkowskimi UE w pracach nad włączeniem głównych polskich śródlądowych dróg wodnych do sieci bazowej TEN-T.

Zakończono działania legislacyjne związane z implementacją dyrektyw unijnych w zakresie działu administracji żegluga śródlądowa. W dniu 6 czerwca 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żegluga śródlądowej, implementująca do polskiego porządku prawnego dyrektywę Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 r. (Dz. U. UE L 367 z 23.12.2014), wykonującą Umowę europejską dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym. W dniu 28 sierpnia 2017 r. Prezydent Rzeczypospolitej również ratyfikował Konwencję dotyczącą pomierzenia statków żegluga śródlądowej sporządzoną w 1966 r. w Genewie.

Przygotowano też nowy projekt ustawy o Funduszu Żegluga Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Ustawa ta w założeniach ma zapewnić wsparcie dla armatorów żegluga śródlądowej w zakresie modernizacji floty.

W dniu 20 lipca 2017 r. Sejm uchwalił znowelizowaną ustawę - Prawo wodne. Ustawa przyznaje ministrowi właściwemu do spraw żegluga śródlądowej nowe uprawnienia m.in. do uzgodnień istotnych dokumentów planistycznych z zakresu ochrony przed powodzią, jak np. Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym. Jednocześnie zobowiązuje ministra właściwego do spraw żegluga śródlądowej do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, co umożliwi zapewnienie warunków do rozwoju zrównoważonego systemu transportowego kraju.

Realizacja planowanych działań uwzględnia powiązanie transportu wodnego śródlądowego z istniejącymi lub planowanymi węzłami multimodalnymi. Włączenie żegluga śródlądowej do systemu transportowego umożliwi zachowanie konkurencyjności portów morskich. Wykorzystanie transportu śródlądowego w połączeniach z zapleczem jest kwestią szczególnie istotną dla portu w Gdańsku ze względu na spodziewane w średnim okresie (różne analizy wskazują na okres 2025-2030) wyczerpanie się przepustowości istniejącej i rozbudowywanej w okresie finansowania 2014-2020 infrastruktury drogowej i szynowej dedykowanej do obsługi towarowych ładunków portowych.

Transport wodny śródlądowy jako element zrównoważonego systemu transportowego kraju został uwzględniony w pracach nad projektem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Do nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju wpisany został projekt pn. „Rozwój sektora żegluga śródlądowej” - kompleksowy plan obejmujący poza inwestycjami działania na rzecz rozwoju floty,

wsparcia kapitału ludzkiego, rozwoju energetyki wodnej i retencji oraz aktywizacji społeczno-gospodarczej obszarów sąsiadujących z drogą wodną. Kompleksowe działania podejmowane w ramach poszczególnych komponentów projektu przyczynią się do wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów, zwłaszcza tych, przez które przepływają dwie najważniejsze dla kraju rzeki: Odra i Wisła.

W dniu 5 grudnia 2017 r. Polska przystąpiła do Inland Navigation Europe (INE). Członkostwo Polski w INE umożliwi realizację celów strategicznych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych, a także wpłynie pozytywnie na postrzeganie Polski jako kraju współpracującego w obszarze wpływowych organizacji pozarządowych, które jednocześnie mają silne przełożenie na kształtowanie polityki transportowej na poziomie UE. INE jest międzynarodową organizacją, która jest europejską platformą krajowych i regionalnych zarządców dróg wodnych i biur promocyjnych. INE zrzesza zarówno państwa członkowskie UE, przedstawiciele regionów państw członkowskich, jak i państwowe instytucje publiczne mające w swoich kompetencjach utrzymanie i zarządzanie drogami wodnymi o znaczeniu transportowym. INE założona została w 2000 r. przy wsparciu Komisji Europejskiej. Jest niezależną platformą, której członkowie wyrażają przekonanie, że przemieszczanie większej ilości towarów drogą wodną w regionach UE i miastach z dostępnymi i żeglugowymi rzekami i kanałami, zwiększy efektywną i zrównoważoną mobilność w Europie. Misją INE jest promocja żeglugi śródlądowej i funkcji transportowej rzek, a także reprezentowanie interesów jej członków w negocjacjach i rozmowach z KE.

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

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

2.1. 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 zintegrowanej polityki morskiej na szczeblu UE oraz w państwach członkowskich UE. W 2017 r. Grupa dyskutowała na temat międzynarodowego zarządzania oceanami, szczególnie w odniesieniu do realizacji celów zrównoważonego rozwoju, w kontekście czerwcowej konferencji wysokiego szczebla ONZ w Nowym Jorku organizowanej w celu wsparcia wdrażania celu 14 Agendy 2030 - „Chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony”. Ponadto Grupa dyskutowała na temat reorganizacji Dyrekcji Generalnej ds. Morskich i Rybołówstwa, o wdrażaniu strategii basenowych, niebieskiej gospodarki oraz o priorytetach Prezydencji maltańskiej i bułgarskiej w zakresie zintegrowanej polityki morskiej.

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

W pierwszym półroczu 2017 r. prezydencja maltańska zintensyfikowała prace Grupy Przyjaciół Prezydencji do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej. W ramach Prezydencji maltańskiej odbyło się 14 spotkań Grupy, podczas których omawiano projekt konkluzji Rady dotyczący międzynarodowego zarządzania oceanami („International ocean governance: an agenda for the future of the oceans”), jak również konkluzje Rady dotyczące Błękitnego Wzrostu („Blue Growth”). Projekt konkluzji podkreśla najważniejsze działania podjęte na przełomie 2016/2017 roku w zakresie Błękitnego Wzrostu. W 2017 r. Grupa dyskutowała również na temat projektu Deklaracji Ministrów odpowiedzialnych

za Zintegrowaną Politykę Morską ws. Błękitnego Wzrostu, raportu KE dotyczącego Strategii Błękitnego Wzrostu oraz raportu dotyczącego wdrażania Planu Działań Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (EUMSS). Tematem spotkań był także projekt dokumentu strategicznego i planu działania na rzecz „niebieskiego partnerstwa” między rządem Chińskiej Republiki Ludowej a Komisją Europejską oraz Inicjatywa na rzecz zrównoważonego rozwoju niebieskiej gospodarki w zachodniej części regionu Morza Śródziemnomorskiego.

Ważnym punktem kilku posiedzeń Grupy był dokument „Call for Action” oraz projekt oświadczenia UE na konferencję wysokiego szczebla ONZ na rzecz implementacji 14 celu zrównoważonego rozwoju, tj. zachowania i zrównoważonego wykorzystania oceanów, mórz i zasobów morskich na rzecz zrównoważonego rozwoju (SDG 14), jak również lista zobowiązań UE na konferencję wysokiego szczebla „Our Ocean”, organizowaną przez UE w październiku 2017 r. na Malcie.

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

Polska, priorytetowo traktując zaangażowanie w politykę bałtycką, aktywnie uczestniczyła w pracach Rady Państw Morza Bałtyckiego (RPMB). W dniu 20 czerwca 2017 r. w Reykjavíku minister spraw zagranicznych RP wziął udział w kończącym prezydencję islandzką nieformalnym spotkaniu ministrów spraw zagranicznych Rady z okazji 25-rocznicy powstania organizacji - na zakończenie spotkania przyjęta została deklaracja podkreślająca potrzebę wzmocnienia roli Rady w regionie po 2020 r. i kontynuacji wysiłków na rzecz zwiększenia synergii i spójności współpracy regionalnej, co pozostawało w zgodzie z priorytetami i duchem polskiej prezydencji w Radzie (VII 2015 - VI 2016).

Ministrowie spraw zagranicznych państw członkowskich Rady zaprosili również RPMB do powołania niezależnej Grupy Mędrców (CBSS Vision Group), której celem będzie przygotowanie raportu i rekomendacji w zakresie wizji rozwoju współpracy w regionie Morza Bałtyckiego po 2020 r. i roli RPMB w tym zakresie. Grupa powołana została w drugiej połowie 2017 r. przez kolejną, szwedzką prezydencję w Radzie. Polskę w Grupie reprezentuje przedstawiciel Departamentu Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Zaangażowanie w prace RPMB może mieć bezpośrednie przełożenie na polską politykę morską poprzez pełne wykorzystanie szans, jakie daje możliwość aktywnego udziału w pracach Grupy Eksperckiej RPMB ds. Polityki Morskiej. Po przewodnictwem Islandii w Radzie Państw Morza Bałtyckiego odbyło się jedno spotkanie Grupy. Spotkanie zorganizowane pod hasłem „Polityka morską - dzielenie wiedzą” miało miejsce w dniu 14 marca 2017 r. w Reykjavíku. Podczas otwartej dyskusji i wymiany opinii członkowie Grupy poruszali szereg istotnych tematów, w tym kwestie edukacji morskiej i szkoleń, turystyki morskiej i przybrzeżnej, efektywności energetycznej, zielonej żeglugi i paliw odnawialnych, jak również rozmawiano o innowacjach. Podkreślono, że Grupa jest ważnym partnerem w dialogu w regionie Morza Bałtyckiego, która w pełni uwzględnia działania w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (w ramach obszarów PA SHIP i PA SAFE) oraz Partnerstwo Wymiaru Północnego w zakresie transportu i logistyki.

W ramach prezydencji Szwecji w RPMB w dniu 5 września 2017 r. na wyspie Donsö odbyło się kolejne spotkanie Grupy. Spotkanie było zorganizowane w ramach Donsö Shipping Meet 17, podczas którego odbyło się m.in. posiedzenie HELCOM-Green Team. Podczas spotkania podkreślono, że Grupa mimo krótkiej historii ma istotne znaczenie dla działań podejmowanych przez RPMB w obszarze polityki morskiej. Szwedzka prezydencja głównie koncentrowała się na realizacji celu nr 14 w ramach Agendy na rzecz Zrównoważonego Rozwoju (SDG) – zrównoważonego wykorzystywania mórz i oceanów. Uznano, że państwa członkowskie RPMB dysponują znacznym kapitałem technologicznym

i naukowym. Wskazano, że szczególnie istotne jest zwiększenie zaangażowania uczelni morskich państw członkowskich RPMB w projekty badawcze i organizację szkoleń dla osób zaangażowanych w gospodarkę morską. W ramach konkluzji ze spotkania uznano, że Grupa powinna pozostać forum spotkań ekspertów nie tylko zajmujących się sprawami gospodarki morskiej, ale też współpracy naukowo-technicznej, polityki socjalnej i edukacyjnej. Współpraca w ramach Grupy powinna służyć powstawaniu nisko kosztowych technologii, które mogą być kapitałem w kontaktach z partnerami z krajów nie należących do RPMB.

2.4. Grupa Ekspertka Państw Członkowskich do spraw integracji systemów nadzoru morskiego.

W 2017 r. odbyły się dwa spotkania grupy - 7 lipca oraz 8 grudnia. Spotkania były organizowane przez Dyрекcję Generalną do Spraw Morskich i Rybołówstwa Komisji Europejskiej.

Podczas spotkań dyskutowano na temat CISE oraz Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu. W ramach spotkań przedstawiono projekt EUCISE2020, który jest projektem badań nad bezpieczeństwem realizowanym w ramach 7 Programu Ramowego Unii Europejskiej w zakresie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji. Ma on na celu poprawę wymiany informacji między państwami członkowskimi, zapewnienie lepszego wykorzystania danych i optymalizację dostępnych informacji, a także unikanie trwonienia zasobów związanych z powielaniem istniejących systemów, jak również zapewnienie krajom współpracującym otwartej platformy do udostępniania danych, informacji i usług. Projekt EUCISE2020 stanowi kamień milowy w planie działania na rzecz wdrożenia europejskiego systemu CISE. KE poinformowała również o opublikowanym dokumencie „CISE in the context of 3 layers of information exchange for maritime surveillance across the EU”.

W zakresie Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu, której celem jest stworzenie wspólnych ram na potrzeby właściwych instytucji krajowych i europejskich, aby zapewnić spójny rozwój ich polityk oraz spójną reakcję Europy na zagrożenia i ryzyka morskie, poinformowano o drugim raporcie z realizacji Planu Działań. W zakresie realizacji Planu KE rekomendowała bardziej wszechstronne jego wdrażanie, zwiększenie widoczności dokumentu i podkreślenie bezpieczeństwa morskiego jako kluczowego tematu Planu.

2.5. Grupa robocza Rady UE ds. żeglugi morskiej.

W 2017 r. w obszarze transportu morskiego trwały prace nad 3 projektami dokumentów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich:

- (1) dyrektywą PE i Rady zmieniającą dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich,
- (2) dyrektywą PE i Rady w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznego użytkowania promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu i uchylającą dyrektywę Rady 1999/35/WE,
- (3) dyrektywą PE i Rady zmieniającą dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich.

W odniesieniu do dyrektywy PE i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich Polska brała aktywny udział w posiedzeniach Grupy Roboczej Rady UE ds. żeglugi, podczas których wypracowywano rozwiązania opowiadając się za działaniami mającymi na celu uproszczenie i uporządkowanie istniejących unijnych ram prawnych w taki sposób, aby utrzymać przepisy unijne w przypadkach, gdy są potrzebne i proporcjonalne, zapewnić ich właściwe stosowanie oraz wyeliminować potencjalne nakładanie się obowiązków i występowanie niespójności między powiązanymi aktami prawnymi.

W dniu 21 marca 2017 r. podczas posiedzenia Rady ds. Gospodarczych i Finansowych zostało przyjęte bez dyskusji podejście ogólne Rady. W maju 2017 r. Prezydencja maltańska rozpoczęła trylog z Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską. Polska brała aktywny udział w pracach Grupy Roboczej Rady UE ds. żeglugi oraz posiedzeniach COREPER I mających na celu wypracowanie mandatu do negocjacji. Przedmiotowa dyrektywa została przyjęta podczas prezydencji estońskiej na posiedzeniu Rady UE ds. Zatrudnienia, Polityki Społecznej, Zdrowia i Ochrony Konsumentów (EPSCO) w dniu 23 października 2017 r. w ramach punktów przewidzianych do przyjęcia bez dyskusji. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich została opublikowana w dniu 30 listopada 2017 r. (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 52).

W dniu 3 marca 2017 r. zostało opublikowane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 3.03.2017, str. 1). Przedmiotowe rozporządzenie zostało przyjęte bez dyskusji podczas posiedzenia Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniu 23 stycznia 2017 r. Polska poparła przyjęcie przedmiotowego dokumentu z uwagi na kompromisowe propozycje przepisów zawarte w projekcie rozporządzenia.

Ponadto w dniu 31 stycznia 2017 r. została opublikowana dyrektywa Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażająca Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 25 z 31.01.2017, str. 12), nad którą prace toczyły się w 2016 r.

2.6. Grupa robocza Rady UE ds. kwestii społecznych.

W okresie od października do grudnia 2017 r. w obszarze transportu morskiego trwały prace nad dyrektywą Rady wdrażającą Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie zmiany dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z wprowadzonymi w 2014 r. poprawkami do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r. Polska aktywnie uczestniczyła w pracach grupy roboczej ds. społecznych, w ramach której procedowano wnioski dotyczący przedmiotowej dyrektywy. Polska wyraziła poparcie dla projektu

dyrektywy w kontekście inkorporacji zmian do Konwencji MLC z 2014 r. do załącznika do dyrektywy 2009/13/WE wskazując jednak na problematyczną różnicę w zakresie poprawek do Konwencji MLC z 2014 r. z zakresem dyrektywy 2009/13/WE. Konwencja MLC przewiduje bowiem możliwość wyłączenia statków o tonażu brutto mniejszym niż 200 ton z obowiązku stosowania niektórych przepisów, zaś dyrektywa 2009/13/WE takiej możliwości nie przewiduje. W związku z tym powstała wątpliwość, czy małe statki w państwach, które dokonały stosownych wyłączeń na mocy Konwencji MLC będą podlegały przepisom wprowadzanym niniejszą dyrektywą. Pozostałe państwa członkowskie, poza Chorwacją, nie dostrzegły konieczności wprowadzenia wyłączeń z obowiązku stosowania przepisów dyrektywy przez małe jednostki.

Projektowana dyrektywa została zaakceptowana przez COREPER w dniu 24 listopada 2017 r., a następnie przez Radę ds. Zatrudnienia, Polityki Społecznej, Zdrowia i Spraw Konsumenckich w dniu 7 grudnia 2017 r. Polska nie sprzeciwiła się przyjęciu dyrektywy, mając na uwadze brak poparcia ze strony innych państw członkowskich.

2.7. Podgrupa Ekspertów ds. Single Window.

W związku z powołaniem Grupy Sterującej Wysokiego Szczebla ds. Zarządzania Cyfrowym Systemem Morskim i Usługami Morskimi (HLSG GMDSS), której przedmiotem obrad są m.in. kwestie dotyczące SafeSeaNet (SSN) i Single Window (SW), zdecydowano o utworzeniu Podgrupy Ekspertów do Spraw Single Window, która ma kontynuować prace Grupy Ekspertów ds. Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS). Przedmiotem obrad eMS były kwestie związane z 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 (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010, str. 1, z późn. zm.) oraz harmonizacją tej implementacji w poszczególnych państwach członkowskich. Dyrektywa przewiduje dopełnianie formalności sprawozdawczych drogą elektroniczną za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego. W prace przedmiotowej podgrupy zaangażowani byli przedstawiciele MG MiŻ oraz Urzędu Morskiego w Gdyni. W 2017 r. podgrupa ds. SW odbyła 3 spotkania, podczas których omówiono m.in. raport w sprawie mapowania danych, arkusze służące przekazywaniu danych do pojedynczego okna kontaktowego, wizję środowiska europejskiego morskiego Single Window oraz rewizję dyrektywy 2010/65/UE.

2.8. Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki (DTLF).

W 2017 r. odbyły się dwa posiedzenia Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki. Forum ma charakter horyzontalny, gdyż dotyczy wszystkich gałęzi transportu. Forum zostało powołane celem wspomagania Komisji Europejskiej w implementacji działań i programów Unii Europejskiej wykorzystujących elektroniczną wymianę informacji w transporcie i logistyce dla usuwania barier technicznych, operacyjnych i administracyjnych. Forum ma koordynować m.in. inicjatywy związane z implementacją aplikacji usług ładunków w transporcie kolejowym, w żegludze śródlądowej oraz w transporcie morskim. W Forum uczestniczą nie tylko przedstawiciele państw członkowskich, ale również przedstawiciele przemysłu. W ramach Forum została powołana grupa robocza ds. transportowych dokumentów elektronicznych, która w 2017 r. odbyła dwa spotkania, oraz grupa robocza ds. optymalizacji przepływu ładunku, która w 2017 r. odbyła jedno spotkanie.

2.9. Europejskie Forum Portowe.

W 2017 r. Komisja Europejska powołała Europejskie Forum Portowe. W skład forum weszli przedstawiciele administracji rządowej państw członkowskich oraz przedstawiciele przemysłu, w tym organizacje zrzeszające podmioty zarządzające portami, czy pracownicy portowi, użytkownicy portowi, pozarządowe organizacje ds. ochrony środowiska. Forum ma służyć wymianie informacji na temat inicjatyw Komisji Europejskiej, państw członkowskich oraz przedstawicieli branży portowej w zakresie podejmowanych działań odnośnie portów morskich. Forum powołane jest w celu przekazywania wskazówek i wymiany doświadczeń w zakresie promowania i wspierania realizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 3.03.2017, str. 1), a także współpracy z Komisją Europejską w celu monitorowania strategii i działań zawartych w Komunikacie Komisji „Porty: motor wzrostu” COM(2013) 295, a przede wszystkim realizacji priorytetów określonych w Deklaracji Ministerialnej z Valetty - „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnych połączeń, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”, podpisanej dnia 29 marca 2017 r.

W 2017 r. odbyło się inauguracyjne posiedzenie tego forum, podczas którego Komisja Europejska przedstawiła organizacje eksperckie biorące udział w Forum oraz omówiła wdrożenie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów. W trakcie posiedzenia zostało również zaprezentowane rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1084 z dnia 14 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 651/2014 w odniesieniu do pomocy na infrastrukturę portową i infrastrukturę portów lotniczych, progów powodujących obowiązek zgłoszenia pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomocy na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną, a także programów regionalnej pomocy operacyjnej skierowanych do regionów najbardziej oddalonych oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 702/2014 w odniesieniu do obliczania kosztów kwalifikowalnych, a także Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomicznego - Społecznego i Komitetu Regionów „Niebieski wzrost” szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich COM(2012) 494. Komisja Europejska również przedstawiła informacje na temat badań dotyczących potencjału rynkowego portów morskich oraz żeglugi śródlądowej, finansowania sektora portowego oraz dobrych praktyk w sektorze portowym.

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

Przedstawiciele RP regularnie uczestniczą w pracach Grupy roboczej ds. prawa morza (COMAR), która w 2017 r. odbyła 7 spotkań. Podczas spotkań Grupy omawiano zagadnienia dotyczące problematyki międzynarodowego prawa morza, w szczególności kwestie w zakresie wypracowywania wspólnego stanowiska UE, które następnie prezentowane jest na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ. W 2017 r. kontynuowano prace nad przygotowaniem stanowiska państw członkowskich UE oraz samej UE w związku ze staraniami na forum ONZ, zmierzającymi do wszczęcia negocjacji Porozumienia implementacyjnego do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw.

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

Podstawowym dokumentem w dziedzinie spraw morskich jest rezolucja ZO NZ „Oceany i prawo morza”. Jest ona przyjmowana corocznie przez Zgromadzenie Ogólne i ma charakter horyzontalny, odzwierciedla w sposób kompleksowy szereg wydarzeń z danego roku, które miały miejsce w dziedzinie prawa i polityki morskiej. Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjmuje również corocznie rezolucję dotyczącą „Zrównoważonego rybołówstwa”. W tym zakresie, z uwagi na podział kompetencji między UE i jej państwa członkowskie, konsultacje w imieniu UE oraz państw członkowskich prowadzi Komisja Europejska.

W 2017 r. odbyły się dwa spotkania Komitetu Przygotowawczego powołanego na podstawie rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 69/292 z dnia 19 czerwca 2015 r. pt.: „Wypracowanie prawnie wiążącego instrumentu w ramach Konwencji NZ o prawie morza w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw”. Podczas czwartego, ostatniego spotkania Komitetu Przygotowawczego przyjęto rekomendacje dla Zgromadzenia Ogólnego do przejścia do kolejnego etapu prac nad instrumentem oraz raport z prac Komitetu. W dniu 24 grudnia 2017 r. Zgromadzenie Ogólne podjęło decyzję o zwołaniu międzyrządowej konferencji w sprawie negocjacji Porozumienia, której pierwsza sesja została zaplanowana na 2018 r.

Do innych spotkań na forum ONZ mających znaczenie dla reżimu prawnego mórz i oceanów zaliczyć należy 27 spotkanie Państw-Stron Konwencji NZ o prawie morza, które odbyło się w dniach 12-16 czerwca 2017 r. W dniach 15-19 maja 2017 r. odbyło się też 18 spotkanie Nieformalnego Procesu Konsultacyjnego ds. oceanów i prawa morza, które poświęcone było problematyce wpływu zmian klimatycznych na oceany.

3. Ważniejsze wydarzenia 2017 roku związane z tematyką morską.

- **Transport Week 2017, 7-9 marca 2017 r., Sopot.**

W dniach 7-9 marca 2017 r. w Sopocie miała miejsce VII edycja Transport Week. Trzydniowa konferencja, podczas której dyskutowano na temat globalnych prognoz dla shippingu, poświęcona była przede wszystkim zrównoważonemu rozwojowi w regionie Morza Bałtyckiego i w Europie. Omawiano m.in. kwestie związane z wdrażaniem nowych technologii w transporcie morskim, inteligentnym wykorzystywaniu energii w portach i terminalach kontenerowych, ograniczaniem emisji siarki i azotu w transporcie morskim oraz zagadnienia dotyczące rozwoju portów, terminali i branży transportowej. W 2017 r. w wydarzeniu uczestniczyli m.in. właściciele linii żeglugowych, kontenerowych oraz operatorzy ro-ro, przedstawiciele zarządów portów i terminali, operatorzy kolejowi, przedstawiciele urzędów administracyjnych w kraju i za granicą oraz reprezentanci różnych organizacji transportowych i logistycznych.

- **Nieformalna Konferencja Ministrów, 29 marca 2017 r., Valletta, Malta.**

W dniu 29 marca 2017 r. prezydencja maltańska zorganizowała nieformalną konferencję ministrów poświęconą europejskiej polityce transportu do 2020 r. W wydarzeniu wziął udział m.in. Kitack Lim, Sekretarz Generalny IMO i Violeta Bulc, Komisarz ds. Transportu. Konferencja stanowiła okazję do nawiązania dialogu z decydentami UE i przedstawicielami państw członkowskich. Głównym celem konferencji było podpisanie deklaracji w zakresie wspólnej wizji celów i priorytetów polityki UE w zakresie transportu morskiego do roku 2020, tj. działań w zakresie konkurencji, digitalizacji

i dekarbonizacji. Dokument zapewnia, że transport morski pozostanie atrakcyjnym sposobem przewozu towarów i osób będąc jednocześnie bardziej przyjaznym dla środowiska. W dokumencie ministrowie oświadczyli również, że transport morski powinien być traktowany jako katalizator nowych inwestycji i innowacji. Ze strony polskiej deklarację podpisał Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

- **Nieformalna Ministerialna Konferencja dot. Niebieskiego Wzrostu, Zarządzania Oceanami, Innowacji i Turystyki Morskiej, 19-20 kwietnia 2017 r., Valletta, Malta.**

W dniach 19-20 kwietnia 2017 r. odbyła się nieformalna konferencja dotycząca Niebieskiego Wzrostu, Zarządzania Oceanami, Innowacji i Turystyki Morskiej zorganizowana przez prezydencję maltańską. Podczas spotkania dyskutowano o różnych aspektach niebieskiego wzrostu oraz o przyszłym kierunku działań w ramach strategii „Niebieskiego Wzrostu”, a także o wdrażaniu zarządzania oceanicznego w UE i w regionie Morza Śródziemnego. W trakcie konferencji podpisano tzw. Deklarację w zakresie „Niebieskiego wzrostu”, tzw. Deklarację z Valletty. „Niebieski Wzrost” to długookresowa strategia wspierająca zrównoważony wzrost w sektorze morskim stanowiąca morską odpowiedź na realizację celów strategii „Europa 2020”. Podczas spotkania zostało omówione znaczenie innowacji dla wzmacniania konkurencyjności sektora morskiego, a także dla rozwoju turystyki morskiej, uznawanej za jeden z najważniejszych, perspektywicznych obszarów inicjatywy niebieskiego wzrostu. W konferencji uczestniczyli przedstawiciele MG MiŻ.

- **Europejski Dzień Morza, 18-19 maja, Poole, Wielka Brytania.**

W dniach 18-19 maja 2017 w Poole w Wielkiej Brytanii odbyły się główne obchody Europejskiego Dnia Morza, najważniejszego morskiego święta UE, którego głównym celem jest podkreślenie roli i znaczenia spraw morskich w rozwoju społeczno - gospodarczym UE. Europejski Dzień Morza 2017 został zorganizowany pod hasłem: „Przyszłość naszych mórz”. W programie obchodów znalazło się wiele wydarzeń, w tym warsztatów dotyczących czterech głównych obszarów - Innowacji i wzrostu, Ludzi i Umiejętności, Bezpieczeństwa oraz Trwałości i Zarządzania.

- **V Międzynarodowy Kongres Morski, 8-9 czerwca, Szczecin.**

W dniach 8-9 czerwca 2017 roku odbył się V Międzynarodowy Kongres Morski w Szczecinie. Współorganizatorem piątej edycji Kongresu było Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W wydarzeniu uczestniczyło blisko 800 przedstawicieli biznesu, polityki i nauki, którzy podczas wielu sesji tematycznych mogli podzielić się wiedzą i doświadczeniem w zakresie gospodarki morskiej. Program V Międzynarodowego Kongresu Morskiego podzielono na cztery bloki tematyczne: „Żegluga, porty i stocznie”, „Edukacja i innowacje”, „Prawo, finanse i bezpieczeństwo”, „Rybołówstwo i ekologia”. W uroczystości inauguracji wydarzenia wzięła udział Pani Premier Beata Szydło, która w swoim wystąpieniu podkreśliła, że rozwój gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej jest jednym z priorytetów Rządu. Ważnym elementem drugiego dnia Kongresu było zawarcie umowy bilateralnej pomiędzy Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a Ministerstwem koordynującym sprawy morskie Indonezji.

- **XIX Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo 2017.**

W dniach 11-13 września 2017 r. w Gdańsku odbyły się 19. Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO 2017. Są to największe targi branży przemysłów morskich w kraju i jedno z największych w Europie wydarzeń gospodarczych związanych z gospodarką morską. Każda edycja targów stanowi okazję do

zaprezentowania nowych rozwiązań i technologii stosowanych w szeroko pojętych przemysłach morskich, a udział w targach umożliwia nawiązanie współpracy oraz kontaktów biznesowych producentów oraz dostawców dla branży morskiej. W 2017 r. uczestniczyli przedstawiciele biznesu, nauki i administracji. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w 2017 roku w targach uczestniczyło jako wystawca, którego stoisko cieszyło się dużym zainteresowaniem wśród uczestników targów. Międzynarodowa debata otwarcia z udziałem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, była poświęcona transnarodowym synergiiom w rozwoju przemysłów morskich. Głównym punktem pierwszego dnia targów było podpisanie memorandum pomiędzy Portem Gdańsk a Hamad Port w Katarze w obecności Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i Ministra Transportu i Komunikacji Państwa Katar. Oprócz reprezentacji licznych instytucji zajmujących się gospodarką morską program targów także obejmował liczne debaty i seminaria m.in. poświęcone rozwojowi przemysłu okrętowego, infrastrukturze i logistyce opartej na wykorzystaniu portów morskich. Program targów BALTEXPO w 2017 r. także zawierał szeroką ofertę stref wystawienniczych m.in. Centrum Innowacji i Zaawansowanych Technologii, Strefę Inwestora oraz Strefę Praktyk i Pracy.

- **Światowy Dzień Morza, 1-3 października 2017 r., Panama.**

W dniach 1-3 października 2017 r. w Panamie miały miejsce obchody Światowego Dnia Morza (World Maritime Day), zorganizowane pod hasłem przewodnim: „IMO - Connecting ships, ports and people”. Obchody Światowego Dnia Morza organizowane są corocznie pod auspicjami IMO przez rząd wybranego państwa członkowskiego IMO. W Panamie Polskę reprezentował Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, który wziął udział w spotkaniu wysokich przedstawicieli (High-level meeting). W trakcie wydarzenia Minister Marek Gróbarczyk podczas uroczystego przekazania przejął flagę Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w związku z przyznaniem Polsce prawa do organizacji tego wydarzenia w 2018 r.

- **Międzynarodowa konferencja wysokiego szczebla, “Our Ocean. An Ocean for Life”, 5-6 października 2017, Malta.**

Konferencja wysokiego szczebla organizowana przez UE w dniach 5-6 października 2017 r. na Malcie była czwartą edycją konferencji „Our Ocean”, która skupia się na kwestiach związanych z oceanami i zmianami klimatycznymi, zanieczyszczeniem morza, zrównoważonym rybołówstwem, jak również błękitnym wzrostem. Konferencja miała na celu inspirowanie do podjęcia dalszych działań na rzecz bezpiecznych, czystych i zrównoważonych ekologicznie mórz i oceanów. Konferencja w 2017 r. skupiała się na analizie realizacji zobowiązań podjętych na poprzednich konferencjach, jak również stanowiła miejsce dla nowych deklaracji. Zaproszenie do udziału w konferencji dla Polski zostało skierowane na ręce pana Ministra Witolda Waszczykowskiego przez Franceskę Mogherini Wysoką Przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa oraz Komisarza Karmenu Vellę. W konferencji Polskę reprezentował przedstawiciel Ministerstwa Środowiska.

- **II Spotkanie Ministrów Transportu i Forum Biznesu formatu „16+1”, 25-26 października 2017 r., Warszawa.**

W dniach 25-26 października 2017 r. w Warszawie odbyło się II Spotkanie Ministrów Transportu wraz z Forum Biznesu formatu „16+1” zorganizowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Tematem przewodnim wydarzenia była „Intermodalność jako gwarancja efektywnego transportu z korzyścią dla gospodarki”. Wśród omawianych tematów były zagadnienia dotyczące portów morskich jako czynnika rozwoju gospodarczego oraz innowacji w transporcie morskim, kolejowym i lotniczym. Wydarzenie zgromadziło wysokiej rangi przedstawicieli ministerstw

odpowiedzialnych za transport ze wszystkich państw formatu „16+1” oraz przedstawicieli Chińskiej Republiki Ludowej. Konferencja została oficjalnie zainaugurowana przez Panią Premier Beatę Szydło, która podkreśliła, że działalność Sekretariatu Koordynującego ds. Morskich 16+1 w resorcie gospodarki morskiej stworzyła nowe możliwości w dziedzinie współpracy transportowej między Chinami i krajami Europy Środkowo-Wschodniej, zmierzającej do rozwoju portów morskich, regionów przybrzeżnych oraz dróg wodnych całego regionu Morza Bałtyckiego oraz Chin. W wydarzeniu uczestniczyli również przedstawiciele wielu europejskich portów, m.in. Rygi, Kłajpedy, Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, Rjeki, Ploce, Zadaru i Konstancji.

- **Posiedzenia Konwentu Morskiego.**

W 2017 r. odbyły się cztery posiedzenia Konwentu Morskiego (Szczecin, Kołobrzeg i Sopot) powołanego z inicjatywy ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka. Konwent Morski jest organem doradczym ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz opiniotwórczym w obszarze gospodarki morskiej. Zadaniem Konwentu jest rekomendowanie inicjatyw oraz przedkładanie projektów założeń i koncepcji rozwoju gospodarki morskiej oraz żeglugi śródlądowej w Polsce. Posiedzenia, które odbyły się w 2017 r. poświęcone były przede wszystkim problemom rybołówstwa bałtyckiego, rozwojowi żeglugi śródlądowej oraz założeniom inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Omawiano również kwestie związane z rozwojem przemysłu stoczniowego oraz szkolnictwa morskiego. Oprócz członków Konwentu w obradach uczestniczyli przedstawiciele Rządu, przedstawiciele Parlamentu Europejskiego, posłowie i senatorowie, wojewodowie, prezydenci miast, przedstawiciele szkół oraz wyższych uczelni morskich, stoczni, a także firm związanych z gospodarką morską.

IV. DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.

Działaniem na rzecz rozwoju polskiej gospodarki morskiej w obszarze wsparcia obrotu towarowego w imporcie i eksporcie wzorem innych dynamicznie rozwijających się portów na świecie jest utworzenie informatycznej platformy komunikacyjnej - Polskiego Port Community System (PCS). W dniu 14 września 2017 r. w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej została powołana spółka Polski PCS Sp. z o.o. w celu realizacji wdrożenia systemu. Wspólnikami spółki są: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A; Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz PGZ System Sp. z o.o. w Radomiu. Celem utworzonej spółki jest rozszerzenie współpracy z innymi podmiotami oraz realizacja projektu opracowania, wdrożenia oraz utrzymania systemu Polski Port Community System (Polski PCS) w portach morskich w Polsce. Zadaniem systemu PCS jest optymalizacja, automatyzacja i optymalne sterowanie procesami transportowymi poprzez gromadzenie i łączenie w jednym miejscu informacji dotyczących transportu oraz całych łańcuchów logistycznych. Port Community System funkcjonuje w kilkudziesięciu portach w Europie i polega na elektronicznej transmisji danych poprzez digitalizację wszystkich informacji i dokumentów niezbędnych w całym łańcuchu logistycznym bez korzystania z ich wersji papierowej.

1. Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.

Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) to organ utworzony w dniu 1 marca 2017 r. z połączenia administracji podatkowej, Urzędów Kontroli Skarbowej i Służby Celnej. Naczelnym priorytetem Krajowej Administracji Skarbowej jest zapewnienie skutecznej kontroli celnej przy zastosowaniu jednocześnie możliwie najszerszych ułatwień i uproszczeń procedur dla zgodnego z prawem obrotu towarowego. Celem działań KAS jest ustawiczne wzmacnianie konkurencyjnej pozycji portów polskich

w Europie, zwłaszcza w rejonie Morza Bałtyckiego. Rezultatem tych działań, prowadzonych od kilku lat, jest m.in. zwiększająca się skala odpraw przenoszonych przez polskich i środkowoeuropejskich importerów i eksporterów z portów Europy Zachodniej do portów polskich. Przejmowanie przez port w Gdańsku roli głównego hubu kontenerowego na Bałtyku dla towarów z Azji jest tego widocznym przykładem.

W ramach realizacji zadań z zakresu obsługi obrotu towarowego dokonywanego drogą morską, Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) w 2017 r. podejmowała szereg inicjatyw, zmierzających m.in. do dalszego wdrażania ułatwień w odprawach ładunków przemieszczanych drogą morską, systematycznej poprawy jakości obsługi celnej, znoszenia barier i przeszkód w rozwoju przedsiębiorczości sektora morskiego. Większość z zadań realizowanych przez KAS w ramach polityki morskiej wchodzi w zakres kompetencji Izby Administracji Skarbowej (IAS) w Gdańsku i w Szczecinie.

Działania i inicjatywy KAS ukierunkowane są na zapewnienie płynności obsługi podmiotów gospodarczych, skrócenie czasu odprawy celnej towaru, obniżenie kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców oraz poprawę warunków wykonywania działalności gospodarczej. Działania te powiązane były z realizacją kierunków polityki morskiej państwa, a w szczególności polegały na redukcji barier w rozwoju przedsiębiorczości morskiej oraz na kształtowaniu warunków do utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistyczno-transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej oraz zwiększenia jego roli w łańcuchu dostaw towarów w tym regionie.

W ramach powyższych działań m.in. propagowano w kontaktach z przedsiębiorcami ideę korzystania z procedury zgłoszenia scentralizowanego, polegającej na składaniu zgłoszeń celnych w wybranym przez zgłaszającego jednym urzędzie celno-skarbowym, bez względu na lokalizację miejsca przedstawienia towaru. W dalszym ciągu popularyzuje się także dokonywanie zgłoszeń celnych w procedurze uproszczonej dla uzyskania przez zgłaszającego sprawniejszej organizacji międzynarodowej wymiany towarowej, przede wszystkim od strony logistycznej, ale także finansowej. Cel ten osiągany jest m.in. przez dokonywanie odpraw celnych z ograniczonym udziałem administracji celnej, jak również przez maksymalne skrócenie czasu trwania poszczególnych odpraw i możliwość odroczenia w czasie zapłaty należności przywozowych.

Kolejnym stosowanym rozwiązaniem wpływającym na usprawnienie obrotu towarowego w portach morskich Gdańska i Gdyni jest możliwość złożenia zgłoszenia celnego przed przedstawieniem organom celnym towaru, którego dotyczy to zgłoszenie, tj. gdy towar znajduje się jeszcze na statku.

- **System Koordynacji Kontroli Porty 24 h.**

Wraz z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1662), zawierającej m.in. tzw. „pakiet morski”, wprowadzona została zasada przeprowadzenia wszystkich czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. Zadanie koordynacji kontroli nałożone zostało na Naczelnika Urzędu Celnego (obecnie Dyrektora Izby Administracji Skarbowej) właściwego dla portu morskiego.

W tym celu Izba Celna w Gdyni (Izba Administracji Skarbowej w Gdyni) przygotowała i wdrożyła w 2015 r. platformę informatyczną „System Koordynacji Kontroli - Porty 24h”, który w pełnej wersji funkcjonuje od 2016 r. i może być użytkowany we wszystkich polskich portach morskich. W 2017 r.

rozpoczęto prace nad opracowaniem planu modernizacji systemu Porty 24h. Dotyczyły one m.in. poprawy bezpieczeństwa systemu, usprawnienia funkcji walidacyjnych oraz poprawy szybkości działania. W 2018 r. planowane są dalsze prace w tym zakresie we współpracy z wykonawcą systemu - Akademią Górniczo-Hutniczą w Krakowie.

- **Single Window – Pojedyncze okno w obrocie towarowym z zagranicą.**

KAS realizuje Program „Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych - PUESC”, którego głównym celem jest usprawnienie procesów realizowanych przez klientów Krajowej Administracji Skarbowej w obszarze granicznym, celnym i akcyzowym oraz poszerzenie zakresu spraw, które mogłyby być obsługane w drodze elektronicznej, w tym usprawnienie realizacji procesów wewnętrznych. Zakres programu przewiduje m.in. budowę i modernizację szeregu komponentów Systemu Informacyjnego Skarbowo-Celnego (SISC). Jednym z systemów budowanych w ramach PUESC jest „PKWD - SINGLE WINDOW” (Platforma Koordynacji i Wymiany Danych - Single Window), który świadczyć będzie usługę określaną jako „Pojedyncze okno w obrocie towarowym z zagranicą”. Usługa polega na zapewnieniu mechanizmów wymiany i re-używalności danych pomiędzy KAS a Partnerami KAS oraz klientami wraz z koordynacją wspólnych kontroli w celu podniesienia jakości i przyspieszenia obsługi klienta. Wdrożenie usługi pozwoli na sprawniejszą obsługę klienta w zakresie spełniania wymagań pozataryfowych, zintensyfikuje współpracę z partnerami, a klient uzyska wymierne korzyści związane ze standardem obsługi procesów przywózowych i wywózowych zarówno na granicy, jak i wewnątrz kraju, w tym informację o etapach i czasie obsługi przesyłki przez organy KAS i partnerów. Główną rolę w tym zakresie powierzono Izbie Administracji Skarbowej w Szczecinie, która jako wyznaczona jednostka resortu finansów jest odpowiedzialna za realizację kontraktu na zaprojektowanie i budowę komponentu SISC PKWD-SINGLE WINDOW. Właścicielem procesu jest Departament Ceł w Ministerstwie Finansów, zaś Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Szczecinie został wyznaczony jako główny dostawca systemu PKWD-SINGLE WINDOW. Prowadzone w 2017 r. prace w ramach przedmiotowego podprojektu przełożyły się na opracowanie dokumentacji dla nowego postępowania zakupowego w ramach programu PUESC w zakresie dotyczącym komponentu PKWD-SINGLE WINDOW.

- **Projekt wdrożenia e-Manifestu.**

Od 2015 r. Komisja Europejska prowadzi projekt dotyczący wdrożenia e-Manifestu, który jest na etapie przygotowań do uruchomienia projektu pilotażowego. W projekcie pilotażowym biorą udział zaproszone przez Komisję Europejską państwa członkowskie, w tym Polska. Wdrożenie e-Manifestu jest jednym z elementów budowania Jednolitego Rynku II w transporcie morskim (Maritime Single Market II) i odpowiada komunikatowi Parlamentu Europejskiego i Rady w tym zakresie. Celem wdrożenia e-Manifestu jest zapewnienie przedsiębiorcom jednolitych zasad dokonywania formalności celnych, sprawozdawczych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi we wszystkich portach morskich UE. W ramach projektu pilotażowego testowane będzie oprogramowanie wytworzone na zlecenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Security Agency - EMSA). W zakresie celnym e-Manifest będzie zapewniał jednolite składanie danych dotyczących przywózowej deklaracji skróconej, potwierdzania unijnego statusu celnego towarów, czasowego składowania towarów lub uproszczonej procedury tranzytowej w każdym unijnym urzędzie celnym obsługującym dany port morski. E-Manifest powinien zostać wdrożony we wszystkich państwach członkowskich w pierwszym kwartale 2020 r.

Przedstawiciele Polski z Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku i Szczecinie oraz z Urzędu Morskiego w Gdyni kontynuowali aktywne uczestnictwo w 2017 r. w pracach dotyczących projektu pilotażowego

e-Manifestu. W 2017 r. przeprowadzono kolejną II fazę testową projektu polegającą m.in. na uruchomieniu systemu wymiany podstawowych informacji (zestawów re-używalnych danych) pomiędzy jego poszczególnymi użytkownikami. W 2018 r. planowane jest uruchomienie III fazy testów zawierających docelowy zestaw niezbędnych danych. Po zakończeniu testów nastąpi ocena całości pilotażu na poziomie Komisji Europejskiej oraz podjęcie decyzji co do udostępnienia oprogramowania EMSA do celów operacyjnych.

W ramach lokalnych działań rozwijających projekt krajowego morskiego pojedynczego okna (Maritime National Single Window), zintensyfikowano współpracę z Urzędem Morskim w Gdyni w zakresie realizacji obowiązków wynikających z dyrektywy 2010/65/UE, polegających na wdrożeniu pojedynczego okna do składania formalności sprawozdawczych ze statków, a następnie udostępnianiu tych informacji uzupełnionych o dane z ruchu statków w portach wszystkim uprawnionym służbom krajowym, w tym Krajowej Administracji Skarbowej. W lipcu 2017 r. we współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni, IAS w Szczecinie oraz przedstawicielami operatorów kontenerowych, skonsultowano i uzgodniono projekt wielostronnego porozumienia w sprawie współpracy z morskimi przewoźnikami kontenerowymi oraz udostępniania manifestów morskich w formie elektronicznej. Do końca 2017 r. sfinalizowano cztery takie porozumienia zastępujące wcześniejsze dokumenty, których trzyletni termin obowiązywania właśnie wygaś. Nowe porozumienia zostały zawarte na czas nieokreślony oraz mają otwartą formułę, tj. umożliwiają wprowadzenie obsługi nowego formatu komunikatów bez konieczności dokonywania zmian w tekście porozumienia. W chwili obecnej w fazie konsultacji znajdują się dwa dokumenty z kolejnymi dwoma przewoźnikami.

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

W ramach projektu PUESC (Platforma Usług Elektronicznych Służby Celno-Skarbowej) we współpracy z IAS w Olsztynie i Szczecinie w lipcu 2017 r. podjęto działania zmierzające do automatyzacji obsługi danych awizacyjnych przekazywanych przez NSW (National Single Window). W rezultacie prac nad opracowaniem prototypu narzędzia informatycznego do awizacji danych dotyczących statków i ładunków wpływających do polskich portów morskich w grudniu 2017 r. po pomyślnym przejściu fazy testowej została wdrożona do użytkowania aplikacja pod nazwą AwiPro, której zadaniem będzie wsparcie procesu automatyzacji i ujednolicenia obsługi danych z NSW. Będzie ona również podmiotem dalszego rozwijania w ramach PUESC, jako element Systemu Awizacji Towarów i Osób (SATOS).

2. Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w pracach międzynarodowych grup roboczych i projektach UE.

Krajowa Administracja Skarbowa w portach morskich jest istotnym elementem systemu ochrony granicy zewnętrznej UE. Odgrywa ważną rolę w monitorowaniu i zarządzaniu wymianą towarową oraz w procesie zapewnienia bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Współpraca w skali międzynarodowej rozwijana i realizowana w ramach grup funkcjonujących pomiędzy administracjami celnymi krajów UE a operatorami portowymi, ułatwia legalny obrót towarowy.

Funkcjonariusze Krajowej Administracji Skarbowej, analogicznie jak w latach ubiegłych, brali udział w wielu projektach międzynarodowych:

SSTL - Krajowa Administracja Skarbowa aktywnie uczestniczy w projekcie SSTL (Smart and Secure Trade Lanes). W projekcie od 2012 r. uczestniczy port w Gdańsku. 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. W ramach

programu przy aktywnym uczestnictwie przedstawicieli Polski trwały intensywne prace mające na celu zbudowanie nowej platformy wymiany informacji pomiędzy portami uczestniczącymi w projekcie. W 2017 r. Komisja Europejska kontynuowała proces konsultacyjny dotyczący wyłonienia wykonawcy nowych rozwiązań bądź modernizacji istniejących rozwiązań informatycznych dla potrzeb programu SSTL.

W 2017 r. nastąpiła również znaczna intensyfikacja działań strony polskiej mająca na celu uzgodnienie i wdrożenie większej ilości bezpiecznych linii łańcucha dostaw w bezpośredniej relacji Chiny - Polska, co wpisuje się bezpośrednio w koncepcję „Nowego Jedwabnego Szlaku”. W ramach intensyfikacji współpracy z Chińską Administracją Celną w zakresie rozwiązywania bieżących problemów związanych z obsługą celną ruchu towarowego z Chinami, w IAS w Gdańsku wyznaczono funkcjonariuszy pełniących rolę punktów kontaktowych w zakresie portu morskiego w Gdańsku dla swoich odpowiedników w Chińskiej Administracji Celnej.

C-BORD - Krajowa Administracja Skarbowa kontynuuje uczestnictwo w międzynarodowym projekcie C-Bord (effective Container Inspection at BORDER control points), który zainicjowany został w dniu 1 czerwca 2015 r. W projekcie strona polska reprezentowana jest przez Dział Centrum RTG (IAS w Gdańsku), będący również członkiem międzynarodowego konsorcjum, które wygrało konkurs ogłoszony przez Komisję Europejską pn. BORDER SECURITY AND EXTERNAL SECURITY - Technologies for inspections of large freight BES-09-2014. Głównym celem projektu jest budowa urządzeń do inspekcji dużych ładunków na przejściach granicznych opartych na najnowszych technologiach. Przy realizacji inwestycji stosowane są najnowsze technologie wykorzystujące m.in. promieniowanie RTG. Cały projekt jest finansowany w ramach programu Horyzont 2020, a jego budżet planowany na lata 2014-2020 wynosi prawie 80 mld euro. Zaangażowanych w ten projekt jest osiemnaście podmiotów z całej Europy, w tym z Polski, Holandii, Włoch, Węgier oraz Francji. W 2017 r. przedstawiciele Działu Centrum RTG brali udział w procesie tworzenia wymagań użytkowych nowych technologii oraz merytorycznym przygotowaniu kontenerów-matryc testowych.

MAR-Info Północ - Funkcjonariusze IAS w Gdańsku kontynuowali działalność w Grupie MAR-Info Północ w ramach zapoczątkowanego w 1986 r. systemu MARInfo. System ten służy do przesyłania informacji pomiędzy administracjami celnymi krajów europejskich basenu północnego Atlantyku, Morza Północnego i Bałtyku dotyczących informacji o ujawnieniach transportowanych drogą morską narkotyków, prekursorów, towarów wysokoaktywnych oraz towarów naruszających przepisy o znakach towarowych i własności intelektualnej. W ramach działania Grupy MAR-Info Północ odbyły się dwa międzynarodowe spotkania (w Aalborgu i w Hamburgu) z udziałem przedstawicieli europejskich administracji celnych, a także przedstawicielki Regionalnego Biura Łącznikowego (RILO) Światowej Organizacji Celnej (WCO) dla Europy Zachodniej. Polskę reprezentował między innymi funkcjonariusz Działu Morskiego Zwalczenia Przestępczości z IAS w Gdańsku.

RALFH - celem grupy jest harmonizacja obsługi celnej oraz ujednolicenie podejścia do analizy ryzyka i kontroli. Grupa realizuje m.in. projekt „RALFH Rummage” (wymiana doświadczeń i doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy celnych zaangażowanych w portach morskich RALFH w rewizje i przeszukania jednostek pływających), a także projekt „RALFH Scan Group Meeting” (wymiana doświadczeń i doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy celnych odpowiedzialnych za obsługę skanerów działających w portach RALFH i ODYSSEUS - południowe porty UE oraz osób odpowiedzialnych za koordynację ich pracy). Grupa RALFH w 2017 r. kontynuowała zainicjowane w 2016 r. prace w zakresie poprawy jakości danych deklarowanych organom celnym przez przewoźników kontenerowych w portach morskich przed przybyciem towarów i w momencie ich przedstawienia.

CONTRAFFIC-ENS - kontynuacja uczestnictwa w projekcie zainicjowanym przez DG TAXUD Komisji Europejskiej w 2013 r. przy współudziale Wspólnego Centrum Badawczego Komisji Europejskiej (Joint Research Center, JRC), OLAF oraz wybranych państw członkowskich UE (Niemcy, Hiszpania, Finlandia, Francja, Holandia, Portugalia, Polska, Wielka Brytania) posiadających granicę morską.

CONTRAFFIC-SAD - celem projektu jest wyodrębnienie przypadków wskazujących na możliwość fałszowania rzeczywistego pochodzenia towarów, stosowanych dla ominięcia zapłaty ceł antydumpingowych, co z kolei umożliwi służbie celno-skarbowej wszczęcie odpowiednich postępowań, mających na celu odzyskanie zaległych opłat celnych i podatkowych.

IAS w Szczecinie wyznaczona została przez Ministerstwo Finansów do pełnienia roli koordynacyjnej w zakresie współpracy z JRC do analizy danych pochodzących ze zgłoszeń celnych składanych w całym kraju.

3. Działania informacyjne i współpraca z partnerami.

W ramach działań informacyjnych związanych ze znoszeniem barier i przeszkód prawnych w rozwoju przedsiębiorczości morskiej oraz propagowaniem przepisów celnych i podatkowych, izby administracji skarbowej organizują spotkania międzynarodowe, w tym spotkania dla zainteresowanych podmiotów gospodarczych i z partnerami zagranicznymi.

W 2017 r. w ramach spotkania Grupy Roboczej ds. Celnych ASEM zorganizowano VIII Dzień Cło - Handel ASEM, który odbył się 25 kwietnia 2017 r. w Sopocie. Tematem przewodnim tego wydarzenia był e-commerce z uwzględnieniem transportu morskiego.

W maju 2017 r. IAS w Szczecinie zorganizowała spotkanie dla przedsiębiorców działających w portach województwa zachodniopomorskiego na temat zagadnień prawnych, wynikających z Kodeksu Celnego UE oraz projektu Single Window Plus, realizowanego przez IAS w Szczecinie.

W październiku 2017 r. przedstawiciele IAS w Szczecinie uczestniczyli w konferencji NAVIRAIL mającej pobudzić działania zmierzające do lepszego wykorzystania geograficznego i gospodarczego położenia portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz budowy multimodalnego Środkowo-Europejskiego korytarza transportowego, który przechodziłby przez nasz region i łączył Europę Północną z Bałkanami, między innymi dzięki planowanemu kanałowi Odra - Dunaj.

W 2017 r. podjęto współpracę IAS w Szczecinie z Zachodniopomorskim Centrum Logistycznym w zakresie wspierania rozwoju oraz zwiększenia konkurencyjności w portach Szczecin i Świnoujście.

W październiku 2017 r. podpisano porozumienie pomiędzy Dyrektorem IAS w Szczecinie i Gdańsku, Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni oraz czterema operatorami. W oparciu o to porozumienie organy KAS mają zapewniony szybki i nieograniczony dostęp do elektronicznych danych o towarach kierowanych do polskich portów morskich, zawartych w cargo manifestach kontenerowych (w formie CUSCAR). Dzięki temu kontrola wykonywana przez organy KAS zapewnia bezpieczeństwo dla obywateli i środowiska oraz nie generuje nadmiernych obciążeń po stronie przedsiębiorców i nie utrudnia legalnego przepływu towarów.

4. Działania Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie bezpieczeństwa granicy morskiej.

Działanie na rzecz uproszczeń procedur w zakresie odpraw towarów w polskich portach morskich wiąże się bezpośrednio z dbaniem o bezpieczeństwo granicy morskiej. Funkcjonariusze Działu Morskiego

Zwalczania Przestępczości IAS w Gdańsku wykonują działania związane z ochroną rynku UE na morskiej granicy państwowej wykorzystując w codziennej pracy m.in. trzy łodzie patrolowe. W ramach działań w 2017 r. jednostki pływające KAS przeprowadziły 104 patrole po polskich obszarach morskich. W czasie realizacji czynności służbowych na polskich obszarach morskich i w portach funkcjonariusze IAS w Gdańsku stwierdzili w 23 przypadkach naruszenie przepisów.

W okresie sprawozdawczym zintensyfikowano działania mające na celu zwalczanie nielegalnego przeładunku paliw. W ramach tego działania jednostki pływające KAS, poza swoim zasadniczym rejonem działania przylegającym do zewnętrznej granicy Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską, prowadziły działania na zachodnim wybrzeżu kraju w celu weryfikacji ryzyka nielegalnego obrotu wyrobami energetycznymi.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa polskiej granicy morskiej, w czerwcu 2017 r. zawarte zostało „Porozumienie finansowe” pomiędzy Ministerstwem Finansów i Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, dotyczące projektu w sprawie doposażenia IAS w Gdańsku w łodzie patrolowe.

V. 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 prowadzących działalność w obszarze gospodarki morskiej finansowane są ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Narodowego Centrum Nauki w Krakowie oraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie. Szczegółowy wykaz projektów naukowo-badawczych z obszaru polityki morskiej realizowanych w 2017 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 jest najstarszą uczelnią o profilu morskim, kształcąca wysokokwalifikowanych specjalistów na potrzeby gospodarki morskiej. Akademia Morska kształci studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Elektrycznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa. W 2017 r. łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 4866 studentów, w tym 2069 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

Akademia Morska w Gdyni jest wiodącym partnerem edukacyjnym i naukowym w utworzeniu Akademii Rybołówstwa i Nauk o Morzu w Namibe w Republice Angoli - największym przedsięwzięciu prowadzonym w Afryce przez instytucje pochodzące z Unii Europejskiej. Uczelnia rozwija również współpracę z innymi krajami afrykańskimi, m.in. Senegalem w zakresie utworzenia wyższej szkoły morskiej oraz Algierią w obszarze szkolenia marynarzy.

W 2017 r. kontynuowano współpracę z Shanghai Maritime University (Chiny), Vietnam Maritime University, Kaliningrad State Technical University (Rosja), Latvian Maritime Academy (Łotwa), Belarussian State University of Informatics and Radioelectronics (Białoruś), National Economic University Ternopil (Ukraina), Narodowy Uniwersytet Politechnika Lwowska (Ukraina), Politecnica University of Bucharest (Rumunia).

Obok kształcenia przyszłych kadr morskich ważny obszar działalności Akademii Morskiej w Gdyni stanowi działalność naukowo-badawcza i badawczo-rozwojowa. W 2017 r. Akademia Morska w Gdyni realizowała 17 projektów naukowo-badawczych oraz badawczo-rozwojowych, w tym 4 projekty z zakresu badań podstawowych finansowane przez NCN, 3 projekty w Programie Badań Stosowanych finansowane przez NCBiR, 2 projekty finansowane przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz 8 projektów międzynarodowych finansowanych w ramach funduszy Unii Europejskiej.

W ramach rozwoju morskich badań naukowych przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni uczestniczą w pracach morskich organizacji międzynarodowych. Naukowcy z Akademii Morskiej w Gdyni w 2017 r. uczestniczyli w ramach oficjalnej delegacji polskiej w obradach wielu sesji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w tym w 71-ej sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), podczas której przygotowano wstępny dokument strategii redukcji emisji gazów cieplarnianych, będący podstawą do dalszych negocjacji. Współpraca z IMO, a także uczestnictwo w spotkaniach poszczególnych grup roboczych i grup ekspertów przynosi Uczelni wymierne korzyści w zakresie budowania kompetencji profesjonalnych oraz doskonalenia procesu dydaktycznego, zwłaszcza na prowadzonych specjalnościach morskich.

W 2017 r. pracownicy Uczelni kontynuowali współpracę z International Association of Maritime Universities (IAMU). Podczas posiedzeń Międzynarodowego Komitetu Wykonawczego IAMU omówiono m.in. wzmocnienie roli monitorowania jakości kształcenia kadr dla światowej gospodarki morskiej, niwelowanie barier w jakości kształcenia na rynku globalnym, a także kwestie bezpieczeństwa pracy na morzu oraz ochrony środowiska morskiego.

W ramach współpracy z podmiotami zewnętrznymi z otoczenia społeczno-gospodarczego oraz z jednostkami naukowymi w 2017 r. Akademia Morska w Gdyni podpisała m.in. umowę na wykonanie badań symulacyjnych wraz z opracowaniem dla inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” oraz opracowaniem IBW PAN pn. „Badania falowania i ruchu rumowiska dla inwestycji Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na zlecenie „PROJMORS” Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o.

Akademia Morska w Gdyni jest również członkiem konsorcjów naukowych i naukowo-technologicznych, platform technologicznych, centrów transferu technologii oraz centrów innowacji.

1.2. Akademia Morska w Szczecinie.

Akademia Morska w Szczecinie prowadzi zajęcia dydaktyczne i badania na potrzeby polskiej gospodarki morskiej uwzględniając światowe trendy wskazujące kierunki rozwoju branży. W 2017 r. studenci mogli studiować na następujących kierunkach: Nawigacja, Transport, Geodezja i kartografia, Informatyka, Mechanika i budowa maszyn, Mechatronika, Logistyka, Transport, Zarządzanie i Inżynieria Produkcji.

W 2017 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie zdobywało wiedzę 3 315 studentów, w tym na studiach stacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 2 496, niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 762, trzeciego stopnia 57 osób.

Uczelnia stale zwiększa udział studentów zagranicznych podejmując wiele działań, w tym prowadzenie strony internetowej poświęconej rekrutacji również w języku angielskim i rosyjskim. W roku akademickim 2017/2018 rozpoczęło studia 266 cudzoziemców, co stanowiło 8,0% wszystkich studentów. Najwięcej cudzoziemców rozpoczęło studia na wydziale nawigacyjnym - 105 osób, na wydziale mechanicznym 87 osób, a na inżynierijno-ekonomicznym transportu 74 osoby.

Studium Nauki Języków Obcych prowadziło kursy doszkalające z języka angielskiego dla pracowników sektora gospodarki morskiej. 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 2017 r. kontynuowano umowę z Międzynarodowym Stowarzyszeniem Instytutów Nawigacyjnych (IAIN) w sprawie wydawania periodyku „European Journal of Navigation”, którego redaktorem naczelnym jest pracownik Akademii Morskiej w Szczecinie.

We wrześniu 2017 r. władze Akademii Morskiej w Szczecinie rozpoczęły rozmowy z czterema uczelniami norweskimi (College of Southeast Norway, Western Norway University of Applied Sciences, Norwegian University of Technology and Science oraz the University of Tromsø) odnośnie wspólnego programu studiów doktoranckich w obszarze Nautical Operations.

Pracownicy Akademii Morskiej w Szczecinie uczestniczyli w wielu projektach naukowo-badawczych wpisujących się w działania na rzecz rozwoju morskich badań naukowych.

W ramach programu Interreg Południowy Bałtyk 2014-2020 realizowano sześć projektów oraz dwa projekty z programu Horyzont 2020. W uczelni realizowano również dwa projekty współfinansowane ze środków NCBiR dotyczące rozwoju transportu, m.in. budowa innowacyjnego jachtu z hybrydowym napędem zasilanym z odnawialnych źródeł energii.

Kontynuowano współpracę z Europejską Agencją Kosmiczną (ESA) oraz Niemieckim Centrum Lotnictwa i Kosmonautyki (DLR) w ramach pracy naukowo-badawczej EMPONA dotyczącej implementacji EGNOS w zastosowaniach morskich, jako systemu efektywnego wspomaganie pozycjonowania w nawigacji śródlądowej i morskiej.

Akademia Morska w Szczecinie współpracuje również z otoczeniem gospodarczym regionu poprzez organizowane przez siebie spotkania z firmami, jak i współorganizowanie giełdy kooperacyjnej typu Business2Research. W 2017 r. Akademia zorganizowała dwa wydarzenia kooperacyjne z udziałem przedsiębiorstw.

1.3. Uniwersytet Gdański.

Uniwersytet Gdański to dynamicznie rozwijająca się uczelnia, która łączy tradycję z nowoczesnością. Liczba studentów Uniwersytetu Gdańskiego w 2017 r. (według stanu na dzień 30 listopada 2017 r.) wynosiła 24 658 osób, w tym na studiach stacjonarnych studiowało 18 351 osób, a na studiach niestacjonarnych 6 307 osób. W 2017 r. uczelnię ukończyło 7 762 osób.

Na Uniwersytecie Gdańskim prowadzone są liczne kierunki oraz specjalności pozwalające na kształcenie specjalistów niezbędnych dla rozwoju gospodarki morskiej i realizacji polityki morskiej państwa. Zajęcia o tematyce morskiej prowadzone są głównie przez Wydział Oceanografii i Geografii, Wydział Biologii, Wydział Chemii, Wydział Ekonomiczny oraz Wydział Prawa i Administracji. Morski autorytet uczelni budują również stacje badawcze o międzynarodowej renomie, takie jak Stacja Morska Instytutu Oceanografii w Helu, Stacja Badania Wędrówek Ptaków czy Stacja Biologiczna.

Wydział Oceanografii i Geografii UG jest jedyną placówką uniwersytecką w Polsce kształcąca studentów oceanografii na wszystkich stopniach kształcenia. Jednym ze sposobów kształcenia na tym wydziale jest tutoring. Wydział jako pierwszy w Polsce uzyskał Akredytację Tutorską, a dziewięciu aktywnych tutorów uzyskało tytuł Akredytowany Praktyk Tutoringu.

Ważnym elementem wpływającym zarówno na jakość kształcenia, jak i poziom badań naukowych jest dostępność odpowiedniej infrastruktury badawczej oraz dydaktycznej. W październiku 2017 r. konsorcjum „NAUTA” SA i CRIST SA przekazało statek „Oceanograf” Uniwersytetowi Gdańskiemu. Oceanograf jest katamaranem o blisko 49,5 m długości, 14 m szerokości i 2 m zanurzeniu. Jest przeznaczony zarówno do prowadzenia badań środowiska morskiego, jak i kształcenia studentów. Oprócz laboratoriów na statku są również obserwatoria i sala seminaryjna. Wraz z bogatym specjalistycznym wyposażeniem jest to jedna z najnowocześniejszych jednostek badawczych pływających nie tylko po Bałtyku. To pływające laboratorium naukowo-badawcze pozwala na interdyscyplinarne badania morskie o charakterze podstawowym, innowacyjnym i wdrożeniowym. Jednostka będzie również miejscem prowadzenia badań przez specjalistów z innych dziedzin bezpośrednio lub pośrednio związanych z innowacyjnym wykorzystaniem morza i jego zasobów. Obok badań naukowych jednostka ta ma stanowić również platformę do specjalistycznej edukacji morskiej nie tylko dla studentów, ale i innych użytkowników morza.

Działalność dydaktyczno-naukowa Uniwersytetu Gdańskiego prowadzona jest również poprzez udział w projektach MOST, ERASMUS+. W roku akademickim 2016/2017 Uniwersytet Gdański realizował współpracę z 260 uczelniami partnerskimi, do których wyjechało na studia 174 studentów i 68 wykładowców akademickich. W praktykach studenckich w ramach programu Erasmus+ uczestniczyło 45 osób z Polski. Uniwersytet Gdański przyjął 189 zagranicznych studentów. Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego (IO UG) jest jednym z głównych partnerów (full partner) projektu MARES (Doctoral Programme on Marine Ecosystem Health and Conservation) finansowanego przez Komisję Europejską w ramach programu ERASMUS MUNDUS. Poszczególne rozprawy doktorskie są realizowane jednocześnie w co najmniej dwóch placówkach naukowo-dydaktycznych z Europy, USA i Australii.

Ważną częścią zaangażowania studentów w działania realizowane na Uniwersytecie są Koła Naukowe. W 2017 r. działające na Uniwersytecie Gdańskim koła naukowe studentów aktywnie angażowały się w organizowanie przedsięwzięć związanych z tematyką morską o charakterze naukowym i popularno-naukowym m.in. szkolenia w zakresie usług transportu kontenerowego - Shipping w praktyce, konferencję naukową Student Maritime Conference 2017 w Akademii Morskiej w Gdyni.

Uniwersytet Gdański rozwija badania morskie m.in. poprzez inicjowanie działań na rzecz integracji środowiska naukowego. Do takich inicjatyw należy utworzone w 2017 r. Narodowe Centrum Badań Bałtyckich, którego głównym celem jest integracja środowiska naukowego związanego z interdyscyplinarnymi badaniami Morza Bałtyckiego na rzecz wzmacniania potencjału naukowego i badawczego w dziedzinie morskich nauk przyrodniczych oraz zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska przyrodniczego Morza Bałtyckiego. W dniu 30 listopada 2017 roku Konsorcjum NCBB, w skład którego wchodziły cztery instytucje: lider – Uniwersytet Gdański oraz partnerzy – Uniwersytet Szczeciński, Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte oraz Instytut Morski w Gdańsku, zostało poszerzone o nowych partnerów: Politechnikę Gdańską, Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademię Morską w Gdyni, Morski Instytut Rybacki – PIB, Instytut Oceanologii PAN w Sopocie oraz Instytut Budownictwa Wodnego PAN w Gdańsku. Obecnie NCBB tworzy 10 członków.

Na Wydziale Oceanografii i Geografii UG w roku 2017 realizowano 14 projektów o charakterze morskim finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki, w tym sześć dotyczących Arktyki i/lub Antarktyki. Pozostałe 18 projektów realizowano w ramach programów, tj. BONUS-185 (2 projekty), Interreg South Baltic Programme (6 projektów), Interreg Baltic Sea Region Programme (4 projekty), Polsko-Norweska Współpraca Badawcza (3 projekty), Program Infrastruktura i Środowisko (1 projekt), Horyzont 2020 (1 projekt) i Erasmus Mundus (1 projekt).

Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego oprócz realizacji badań dotyczących Bałtyku, prowadzi współpracę z Polskim Konsorcjum Polarnym (PKPol), które jest porozumieniem 18 instytucji naukowych, prowadzących badania w obszarach polarnych w celu lepszego poznania zmian zachodzących w ich środowisku przyrodniczym oraz ich oddziaływania na inne obszary Ziemi.

Uniwersytet Gdański kontynuował współpracę partnerską w sieciach badawczych w zakresie tematyki morskiej, takich jak SUBMARINER Network EEIG, EuroMarine Plus, Bałtycka Sieć Naukowa, ALLIANCE. W roku 2017 pracownicy IO UG łącznie uczestniczyli w ponad 30 spotkaniach krajowych i międzynarodowych grup eksperckich. W ramach promocji nauki, badań i technologii morskich w 2017 r. pracownicy Uniwersytetu brali udział w konferencjach i sympozjach naukowych krajowych i międzynarodowych. Łącznie pracownicy Wydziałów Oceanografii i Geografii, Wydziału Ekonomicznego, Wydziału Matematyki, Fizyki i Informatyki, Wydziału Biologii i Wydziału Chemii wzięli udział w 86 konferencjach o tematyce morskiej prezentując 202 tematy.

Współpraca z podmiotami gospodarki morskiej i z administracją różnego szczebla związanych z morzem jest ważnym elementem rozwoju nauki o morzu oraz kształcenia studentów i młodej kadry naukowej. W roku 2017 Uniwersytet Gdański prowadził współpracę m.in. z Polskim Rejestrem Statków S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. Urzędem Morskim w Gdyni, Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej, IMGW PIB, grupą LOTOS, Agencją Rozwoju Pomorza S.A. w Gdańsku.

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.

1.4. Politechnika Gdańska.

Politechnika Gdańska kształci i prowadzi badania, które przyczyniają się do rozwoju gospodarki morskiej w Polsce. Działalność uczelni prowadzona jest na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa, Wydziale Elektrotechniki i Automatyki, Inżynierii Lądowej i Środowiska, Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki oraz w Centrum Morskich Technologii Militarnych.

W 2017 r. na Politechnice Gdańskiej studiowało 14040 studentów na studiach stacjonarnych i 2152 studentów na studiach niestacjonarnych (wg stanu na dzień 30 listopada 2017 r.)

W sposób szczególny z edukacją morską jest związany Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, na którym kształci się 1328 studentów studiów stacjonarnych i niestacjonarnych. Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej współpracuje z wieloma uczelniami i instytucjami w kraju i zagranicą. W ramach współpracy badawczej w 2017 r. pracownicy Wydziału uczestniczyli w wielu projektach naukowych, m.in. wspólnie z pracownikami Akademii Morskiej w Gdyni opracowali metody dotyczące poprawy bezpieczeństwa na morzu, które zostały następnie zaimplementowane w postaci narzędzi badawczych i opisane w kilku artykułach naukowych. W 2017 r. naukowcy z Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej pracowali również nad konstrukcją narzędzia wspomagającego decyzje nawigatora w sytuacji zagrożenia kolidującego, uwzględniającego nawigację na wodach w trudnych warunkach pogodowych.

Wydział również wydaje czasopismo naukowe „Polish Maritime Review”, które dotyczy zagadnień inżynierii oceanicznej z uwzględnieniem ochrony środowiska morskiego. Wydawnictwo należy do jednego z najlepiej punktowanych czasopism na liście filadelfijskiej w zakresie inżynierii oceanicznej.

W publikacji zawarte są również informacje o ważnych wydarzeniach naukowych, a także o współpracy w zakresie prowadzenia działalności międzynarodowej w ramach projektów badań naukowych.

W ramach współpracy nauki z biznesem Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej realizuje liczne przedsięwzięcia naukowo-dydaktyczne m.in. praktyki i staże studenckie, wykłady, studia podyplomowe, w tym zakup wyposażenia laboratoriów. Od 2017 r. pracownicy Uczelni oraz studenci korzystali z nowego stanowiska laboratoryjnego do odsiarczania spalin silnika paliwem pozostałościowym przy użyciu innowacyjnej metody suchego odsiarczania. Nowe stanowisko badawcze zostało zbudowane przy wsparciu środków z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska.

Wydział organizuje w swoim Ośrodku Badawczym w Iławie (International Ship Research Student Center-ISRSC) studenckie obozy naukowe z udziałem studentów obcokrajowców. Ośrodek ISRSC wnosi oryginalny wkład w system kształcenia europejskiego studentów, gdzie realizowany jest unikalny program badawczo-dydaktyczny, badania jednostek szybkich (ślizgi, wodoloty, statki SWATH) oraz badanie samobieżnych modeli statków. W roku 2017 w tym programie uczestniczyło 6 studentów z Niemiec i Danii. Efektem działalności naukowo-badawczej w 2017 r. było zapoznanie studentów z badaniami naukowymi dla jednostek szybkich.

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

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

W uczelni funkcjonują cztery wydziały: Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego, Wydział Mechaniczno-Elektryczny, Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych oraz Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

W 2017 r. w ramach realizowanych zajęć dydaktycznych dla studentów z zagranicy kontynuowano studia pierwszego stopnia na kierunku nawigacja dla 105 kadetów z Arabii Saudyjskiej, Kataru oraz Kuwejtu. Uczelnia prowadziła również wymianę studentów w ramach programu Erasmus+. W roku akademickim 2017/2018 do programu zostało zakwalifikowanych 80 osób, z takich państw jak Czechy, Słowacja, Chorwacja, Bułgaria, Grecja, Hiszpania, Portugalia, Belgia, Niemcy, Włochy oraz Turcja.

Obszary działań naukowo-badawczych realizowanych na Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni to przede wszystkim projekty dotyczące zastosowania nowych technologii obronnych. W 2017 r. zakończono realizację projektu rozwojowego pn. „Morski sieciocentryczny system informacji geograficznej obrazujący sytuację regionu Zatoki Gdańskiej wsparty skalowaną platformą obliczeń rozproszonych”, którego celem była m.in. optymalizacja procesów ochrony ludności i środowiska naturalnego w miejscu wystąpienia zagrożenia oraz projekt badawczy „Optymalizacja hydroakustycznego poszukiwania obiektów podwodnych w aspekcie zagrożenia terrorystycznego akwenów portowych”. W 2017 r. zakończono również projekt rozwojowy pt.: „Autonomiczne biomimetyczne pojazdy podwodne z cichym napędem falowym”, którego celem była budowa nowego typu pojazdów podwodnych, imitujących w swoim ruchu organizmy żywe,

wyposażonych w sensory i oprogramowanie do autonomicznego wykonywania zadań rozpoznania podwodnego.

Pracownicy Akademii Marynarki Wojennej kontynuowali badania dotyczące zintegrowanego, wieloczułnikowego systemu monitoringu i ochrony portu morskiego, technologii wykonania analizy sygnatur pól fizycznych jednostek pływających w aspekcie obrony biernej okrętu, rozpoznania i identyfikacji nawodnych obiektów pływających i niskolegających obiektów powietrznych oraz demonstratora technologii analizy sygnałów radarów impulsowych.

W 2017 r. Uczelnia wdrożyła również projekt celowy dotyczący technologii podwodnych pn. „System wykrywania i przeciwdziałania akustycznemu rozpoznaniu jednostek pływających” oraz zrealizowała projekt badawczy pn. „Badanie pól ciśnienia o małej częstotliwości w środowisku morskim w aspekcie obrony biernej okrętu oraz użycia min na akwenach płytkowodnych”.

Istotnym osiągnięciem Akademii Marynarki Wojennej jest realizowanie zadań inwestycyjnych mających na celu wzbogacenie bazy naukowo-badawczej oraz wyposażenie w środki mające umożliwić realizację priorytetowych kierunków badań. Należy podkreślić również udział Akademii Marynarki Wojennej w zakończonych projektach międzynarodowych, m.in. „Amunicja chemiczna zatopiona w Bałtyku. Poszukiwanie i ocena” realizowany na potrzeby Unii Europejskiej.

Akademia Marynarki Wojennej od wielu lat współpracuje także podmiotami zewnętrznymi z otoczenia społeczno-gospodarczego oraz z jednostkami naukowymi z kraju i zagranicy.

W 2017 r. Akademia Marynarki Wojennej kierowała międzynarodowym konsorcjum składającym się ośrodków badawczych z Niemiec: WTD71 i Fraunhofer Institute, Portugalii: CINAV, Porto University i firmą Ocean Scan oraz Polski: Politechniką Krakowską, Przemysłowym Instytutem Automatyki i Pomiarów oraz firmą PBP Forkos Sp. z o.o. w ramach projektu rozwojowego w Europejskiej Agencji Obrony pn. „Ławica biomimetycznych pojazdów podwodnych dla rozpoznania podwodnego”. Uczelnia kontynuowała również pracę zleconą przez Europejską Agencję Obrony pt.: „Analiza oddziaływania pola fizycznego na wielosensorowe miny niekontaktowe”. Na potrzeby obsługi statków zrealizowano również projekt badawczy pn. „System asystujący kapitanowi w nawigacji podczas operacji w porcie” finansowany przez NCBiR. Akademia współpracuje również z przemysłem stoczniowym realizując projekt dotyczący systemu monitorowania pola hydroakustycznego okrętu oraz programu prób zdawczych układu napędowego okrętu patrolowego ORP „Ślęzak”.

W 2017 r. Akademia uczestniczyła w realizacji projektów międzynarodowych. W ramach programu europejskiego Interreg - Baltic Sea Region wspólnie z Swedish Coast Guard w Karlskronie i innymi podmiotami zewnętrznymi Akademia Marynarki Wojennej realizowała projekt pt.: „Podwodne operacje ratownicze z wykorzystaniem nurków służb państw rejonu Morza Bałtyckiego” (Diving with State Maritime Resources in the Baltic).

1.6. Uniwersytet Szczeciński.

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

W 2017 r. Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Szczecińskiego na kierunkach: Marine and Coastal Geosciences, Geografia morza i wybrzeża, Geografia, Geologia, Gospodarka przestrzenna, Turystyka

i rekreacja, Oceanografia kształcił 375 studentów, w tym na studiach stacjonarnych I stopnia - 226, II stopnia - 117 oraz na studiach doktoranckich - 32 osoby. W ramach rozwoju morskich badań naukowych przedstawiciele Wydziału Nauk o Ziemi realizowali szereg działań ważnych dla realizacji polskiej polityki morskiej. Do działań tych należą m.in. następujące projekty:

- Rozpoznanie zmienności ekstremalnych poziomów wody u wybrzeży Morza Bałtyckiego (wezbrania i obniżenia sztormowe), ich geograficznej lokalizacji, wielkości, częstości występowania, dynamiki zmian oraz czasu trwania.
- Określanie czasowej i przestrzennej zmienności strefy brzegowej Zatoki Pomorskiej oraz wybranych fragmentów wybrzeży innych mórz dla potrzeb zarządzania strefą brzegową.
- Uwarunkowania rozwoju polskiej gospodarki morskiej - implikacje regionalne i lokalne. Analiza krytyczna stanu i możliwości rozwoju polskiej gospodarki morskiej oraz próba uporządkowania wiedzy w tym zakresie z geograficznego punktu widzenia.
- Monitoring środowiska morskiego w rejonie budowy Gazoportu w Świnoujściu i w rejonach zrzutu urobku inwestycji Gazoport Świnoujście.

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

W 2017 r. pracownicy Wydziału Biologii Uniwersytetu Szczecińskiego na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie opracowali raporty o oddziaływaniu na środowisko morskie dla przedsięwzięć pn. „Usuwanie do morza urobku z pogłębienia akwenu związanego z zapewnieniem wejścia do portu w Dziwnowie” i „Usuwanie do morza urobku z pogłębienia akwenu związanego z zapewnieniem wejścia do portu w Mrzeżynie”. Badania dotyczyły stanu bentosu, ichtiofauny, awifauny, osadów dennych z uwzględnieniem zawartości substancji niebezpiecznych.

W 2017 r. pracownicy Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług kontynuowali współpracę z przedstawicielami środowiska portowego w Szczecinie w ramach Projektu „Trans-Port”. Tematyka spotkań branżowych i naukowych dotyczyła wzmocnienia pozycji portu morskiego w Szczecinie i podmiotów związanych z jego funkcjonowaniem jako jednego z najważniejszych biegunów rozwoju miasta Szczecina i regionu oraz istotnego elementu polskiego systemu transportowego. W 2017 r. pracownicy Katedry Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego WZIEU zakończyli badania pt.: „Planowanie strategiczne w portach morskich. Aspekty teoretyczne i praktyczne”.

Wydział organizował również praktyki i wizyty studyjne dla studentów kierunku „Logistyka” na terenie portu morskiego w Szczecinie.

1.7. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

W 2017 r. na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie (ZUT) kontynuowano kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego i drugiego stopnia na kierunkach oceanotechnika (specjalności: projektowanie i budowa okrętów, budowa i eksploatacja siłowni okrętowych), transport (specjalności: zintegrowany transport wodny i lądowy, transport portowy i przemysłowy), inżynieria bezpieczeństwa budowa jachtów oraz klimatyzacja i chłodnictwo oferując nowoczesne, poszukiwane specjalności

zawodowe zaspokajając potrzeby przyszłych pracodawców, w tym z sektora przemysłu okrętowego i sektora „offshore”.

Na wydziale kontynuowano prowadzenie studiów na poziomie post-master (dla osób posiadających tytuł magistra inżyniera) w zakresie hydrodynamiki okrętowej, projektowania jachtów, projektowania statków i technologii ich produkcji, morskiej energetyki wiatrowej oraz mechaniki i projektowania konstrukcji okrętów i technologii budowy. Studia realizowane są w ramach programu Erasmus Mundus przy współpracy konsorcjum sześciu europejskich uczelni, tj. Uniwersytetu w Liège (Belgia), Ecole Centrale de Nantes (Francja), Uniwersytetu w Galati (Rumunia), Uniwersytetu w Genua (Włochy), Uniwersytetu w Rostocku, ICAM w Nantes (Francja). W semestrze zimowym w roku akademickim 2017/2018 studia odbywało 10 osób. Absolwenci otrzymują wiedzę oraz interdyscyplinarne umiejętności techniczne i menadżerskie pozwalające na projektowanie statków przy zastosowaniu zaawansowanych metod wykorzystywanych w badaniach naukowych i przemyśle okrętowym.

Wydział kontynuował również współpracę z wieloma uczelniami europejskimi w zakresie kształcenia okrętowego - studenci odbywają część, najczęściej jeden semestr studiów na innej uczelni, m.in. w Niemczech, Hiszpanii, Szwecji i Turcji w ramach programu Erasmus.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa ZUT od początku istnienia kształci studentów z kierunku „Rybactwo” na studiach I i II stopnia, na którym szczególną uwagę zwraca się na szacowanie i ochronę biotycznych zasobów morskich, zrównoważone rybołówstwo, a także marikulturę. Ponadto w programie na kierunku „Technologia żywności i żywienia człowieka na studiach I stopnia utworzono specjalność „Przetwórstwo organizmów wodnych”, a na studiach II stopnia specjalność „Technologia rybna”. Wspólnie z Wydziałem Techniki Morskiej i Transportu prowadzony jest kierunek studiów I stopnia „Eksploracja mórz i oceanów”.

W roku akademickim 2017/2018 Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa rozpoczął współpracę z Vinh University w Wietnamie w zakresie kształcenia na kierunku rybactwo w ramach programu Erasmus+ z krajami partnerskimi (projekt KA107). Wymiana studentów i pracowników w ramach umowy została zaplanowana na semestr letni 2017/2018.

W 2017 r. Wydział również realizował projekty współfinansowane przez UE ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego zapewniające inwestycje w zrównoważone rybołówstwo.

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

1. Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.

Częścią polskiej polityki morskiej jest polityka RP wobec obszarów położonych w regionach polarnych, tj. w Arktyce oraz w Antarktyce. Polityką Rzeczypospolitej Polskiej w relacji do tych dwóch obszarów zajmuje się Grupa Robocza ad hoc do spraw polarnych, tzw. Polar Task Force (PTF), powołana decyzją Ministra Spraw Zagranicznych w 2011 r. Grupa jest forum dialogu i współpracy przedstawicieli organów administracji państwowej, środowisk naukowych, biznesu oraz organizacji pozarządowych. Podczas spotkania PTF, które odbyło się w dniu 8 grudnia 2017 r., poruszono m.in. kwestię zakończenia prac nad założeniami polskiej polityki polarnej. Ponadto, z inicjatywy MSZ, po raz pierwszy zorganizowano debatę tematyczną poświęconą ewentualnemu wsparciu dla badań naukowych ze strony państwa i przedsiębiorstw, w której wzięli udział: przedstawiciele Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Fundacji Nauki Polskiej oraz Polskiego Konsorcjum Polarnego.

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

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

W ostatnich latach rola Rady Arktycznej znacznie wzrosła i z forum kształtującego decyzje stała się organem je podejmującym (dwie pierwsze prawnie wiążące umowy międzynarodowe: dotyczące poszukiwań i ratownictwa, tzw. SAR, oraz w sprawie reagowania na zanieczyszczenie morza olejami między ośmioma państwami arktycznymi wynegocjowano pod auspicjami Rady Arktycznej; w 2017 roku kontynuowano proces ratyfikacji kolejnej umowy - o współpracy naukowej). Zdecydowana większość tych decyzji oraz rekomendacji politycznych ma swoje źródła i w znacznej mierze kształtowana jest na poziomie sześciu grup roboczych Rady Arktycznej oraz grup zadaniowych. Udział obserwatorów w tych grupach zapewnia nie tylko dostęp do danych naukowych, ale przede wszystkim ma największy wpływ na decyzje Rady. Ma również bezpośrednie przełożenie na ogólne postrzeganie danego państwa-obserwatora, a w konsekwencji na jego rolę w sprawach związanych z obszarem Arktyki. Udział Polski w pracach grup roboczych w 2017 r., podobnie jak w latach poprzednich był znaczący. W 2017 r. Polska kontynuowała uczestnictwo w konferencjach i posiedzeniach organizowanych przez prezydencję amerykańską oraz fińską (od maja 2017 r.) w Radzie Arktycznej, w tym w posiedzeniach Wyższych Urzędników Arktycznych.

W 2017 r. Polska kontynuowała uczestnictwo w konferencjach i posiedzeniach organizowanych przez rezydencję amerykańską oraz fińską (od maja 2017 r.) w Radzie Arktycznej, w tym w posiedzeniach wyższych Urzędników Arktycznych.

W kontekście rosnącej roli Rady Arktycznej Polska popiera wzmocnienie roli i odpowiedzialności Rady za przyszłość Arktyki. W 2010 r. z polskiej inicjatywy zapoczątkowany został regularny dialog Prezydencji Rady Arktycznej z państwami obserwatorami - tzw. Format Warszawski. Format Warszawski to forum, podczas którego państwa obserwatorzy mają szansę na dyskusję pomiędzy sobą oraz z aktualnym przewodnictwem w Radzie Arktycznej. W 2017 r. nie było zaplanowane spotkanie Formatu Warszawskiego.

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

Stałym priorytetem Polski w Arktyce są badania naukowe, a zwłaszcza zapewnienie praktycznej implementacji zasady swobody prowadzenia tych badań w regionie. W 2017 r. kontynuowano realizację licznych międzynarodowych projektów badawczych w Arktyce. Były to przede wszystkim granty z Programu Polsko-Norweska Współpraca Badawcza, dzięki którym realizowane są projekty będące doskonałym przykładem udanej współpracy w wymiarze krajowym oraz międzynarodowym, służące realizacji polskiej polityki morskiej. Polskie stacje polarne obok funkcji naukowej pełnią też w praktyce bardzo istotną rolę ratowniczą, stanowiąc element umacniający bezpieczeństwo w rejonach polarnych.

W październiku 2017 r. delegacja polska, pod przewodnictwem prof. Łukasza Szumowskiego, podsekretarza stanu w MNiSW, brała też udział w posiedzeniu tzw. Arctic Circle w Reykjavíku.

Polska podejmowała też działania dotyczące zaangażowania w sprawy antarktyczne. Od 2017 r. pracownicy Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN uczestniczą w spotkaniach Komitetu Naukowego w zakresie Konwencji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (CAMLR Scientific Committee). W 2017 r. przedstawicielka Polski została wybrana na okres 5 lat na stanowisko Przewodniczącego grupy roboczej ds. monitoringu ekosystemów i zarządzania (WG-EMM). Tematem wiodącym spotkań w 2017 roku była strategia zarządzania połowami kryla, w tym prace nad planem zarządzania za pomocą sprzężenia zwrotnego (matematyczne modele ekosystemalne, wykorzystanie obszarów referencyjnych, wyznaczanie limitów połowowych na podstawie wieloletnich serii danych monitoringowych) oraz plan utworzenia sieci Morskich Obszarów Chronionych. Jeden z planowanych projektów obejmowałby obszar, na którym ulokowana jest Polska Stacja Antarktyczna im. H. Arctowskiego. Strona Polska przekazała do bazy Sekretariatu do spraw Konwencji o Zachowaniu Żywych Zasobów Morskich Antarktyki dane stanowiące podstawę do przygotowania raportu na temat tendencji w populacjach gatunków wskaźnikowych zależnych od kryla oraz ich kondycji.

W trakcie spotkania grupy roboczej ds. monitoringu ekosystemów i zarządzania (WG-EMM) Polska wraz z partnerami przedstawiła cztery dokumenty dotyczące programów monitoringowych i badawczych prowadzonych na Wyspie Króla Jerzego w archipelagu Szetlandów Południowych.

W dniach 22 maja - 2 czerwca 2017 r. w Pekinie odbyło się XL Spotkanie Konsultatywne Państw-Stron Układu Antarktycznego. Przedmiotem spotkania były następujące zagadnienia: funkcjonowanie Systemu Układu Antarktycznego, międzynarodowa współpraca naukowa i logistyczna, opracowanie wieloletniego strategicznego programu pracy, odpowiedzialność za szkody w środowisku antarktycznym, bezpieczeństwo działalności prowadzonej w obszarze antarktycznym, raport Komitetu ds. Ochrony Środowiska, wejście w życie Aneksu VI do Protokołu. W spotkaniu wzięła udział polska delegacja pod przewodnictwem Ministra prof. Łukasza Szumowskiego, który w dniu 23 maja 2017 r. wziął udział wraz z prelekcją w spotkaniu-dyskusji „Nasza Antarktyka – Ochrona i Wykorzystanie”. Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego również odbył spotkanie bilateralne z panem Lin Shanqing (minister ds. polarnych i oceanicznych), które pozwoliło na otwarcie nowego kanału dialogu bilateralnego w zakresie badań polarnych.

W listopadzie 2017 r. została przygotowana ekspertyza nt. założeń zbiorczej polityki polarnej państwa - część antarktyczna, stanowiąca uzupełnienie do przygotowanej pod koniec 2016 r. części arktycznej. Zakończenie prac nad założeniami polityki polarnej państwa i przyjęcie ich przez Radę Ministrów jest przewidziane na rok 2018.

W listopadzie 2017 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Departament Prawno – Traktatowy, wydało publikację pt.: „Układ Antarktyczny - wybór dokumentów z wprowadzeniem”, która została

przygotowana w związku z obchodami 40-lecia założenia polskiej Stacji polarnej im. H. Arctowskiego. Dokumentuje ona dotychczasowe, ponad kilkudziesięcioletnie zaangażowanie Polski, w tym Ministerstwa Spraw Zagranicznych, we współpracę o charakterze m.in. naukowym oraz dyplomatycznym w odniesieniu do Antarktyki.

VII. OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.

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

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

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE ustanawiająca ramy działań Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej - RDSM) z dnia 17 czerwca 2008 r. została transponowana do prawodawstwa polskiego przede wszystkim poprzez ustawę z dnia 4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie z wymaganiami RDSM każde państwo członkowskie UE zostało zobligowane do opracowania dla swoich wód morskich strategii morskiej.

Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej została zmieniona Dyrektywą Komisji (UE) 2017/845 z dnia 17 maja 2017 r. ze względu na doprecyzowanie powiązań pomiędzy wskaźnikami jakości a kryteriami oceny oraz lepszymi powiązaniem elementów ekosystemu, presji antropogenicznych i oddziaływań wywieranych na środowisko morskie ze wskaźnikami jakości.

W dniu 17 lutego 2017 r. rozporządzeniem Ministra Środowiska został przyjęty zestaw celów środowiskowych dla wód morskich. Niniejszy zestaw celów środowiskowych dla wód morskich wraz ze wstępną oceną stanu środowiska wód morskich oraz zestawem właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich stanowią podstawę do opracowania programu działań - Krajowego Programu Ochrony Wód Morskich.

Komisja Europejska w dniu 10 sierpnia 2017 r. zgłosiła robocze uwagi do projektu Krajowego Programu Ochrony Wód Morskich, który został przekazany przez Ministra Środowiska w dniu 14 grudnia 2016 r. Uwagi dotyczyły zagadnień związanych z rybołówstwem oraz konieczności doprecyzowania regulacji, o których mowa w art. 14 RDSM. Uwagi Komisji Europejskiej zostały uwzględnione. W dniu 30 grudnia 2017 r. weszło w życie Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia Krajowego programu ochrony wód morskich (Dz. U. poz. 2469).

W 2017 r. działania podmiotów odpowiedzialnych za wypełnienie wymogów RDSM skupiały się na aktualizacji Wstępnej Oceny Stanu Środowiska Wód Morskich (WOSŚWM). Pod koniec 2017 r. Minister Gospodarki Morskiej oraz Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej przekazali Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska wkłady w zakresie analiz dominujących presji i oddziaływań na wody morskie, w tym presji i oddziaływań antropogenicznych, obejmujące skutki kumulacyjne i synergiczne.

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

W 2017 r. przedstawiciele Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska aktywnie uczestniczyli w czterech grupach roboczych, działających przy Komisji Europejskiej, mających na celu wspólne wdrożenie strategii morskiej. W omawianym roku sprawozdawczym podczas spotkań procedowano następujące kwestie:

- MSCG (grupa koordynacyjna ds. strategii morskiej) - zatwierdzono wytyczne oraz formularze raportowe do aktualizacji ocen stanu środowiska wód morskich oraz celów środowiskowych wód morskich.
- WG GES (grupa ds. dobrego stanu środowiska) - zakończono rewizję decyzji KE ws. definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do RDSM. Grupa skupiła się również na przygotowaniu technicznych wytycznych do przeprowadzania ocen na podstawie art. 8 RDSM oraz wytycznych do przeprowadzenia aktualizacji wstępnej oceny stanu wód morskich, właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska oraz celów środowiskowych.
- WG DIKE (grupa ds. wymiany danych i informacji) - opracowanie wytycznych do raportowania z realizacji działań związanych z ochroną wód morskich. Ponadto rozpoczęto testowanie narzędzi raportowych, które państwa członkowskie będą mogły wykorzystać przy raportowaniu aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich w 2018 r.
- WG POMESA (grupa ds. analiz społeczno-ekonomicznych) - wspólnie z grupami DIKE i GES grupa robocza POMESA przygotowywała wytyczne do raportowania aktualizacji wstępnej oceny stanu wód morskich, właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska oraz celów środowiskowych. Ponadto rozpoczęto prace nad przygotowaniem wytycznych do przygotowania sprawozdań okresowych z postępów we wdrażaniu programów działań zgodnie z art. 18 RDSM.

Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uczestniczyli również w pracach Komitetu do spraw implementacji dyrektywy 1999/32/WE odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. Komitet powołano na podstawie art. 9 Dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG. Komitet wspiera Komisję Europejską w wypracowaniu aktów wykonawczych do dyrektywy.

W dniu 29 marca 2017 r. Prezydent podpisał ustawę z dnia 24 lutego 2017 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 785), która wdraża do prawodawstwa polskiego postanowienia decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiającej zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 41 z 17.02.2015, str. 55).

W 2017 r. swoje prace kontynuowała również podgrupa Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi zajmująca się portowymi urządzeniami do odbioru odpadów (ESSF ds. PRF). Prace podgrupy ESSF PRF poświęcone były omówieniu zakresu zmian dyrektywy 2000/59 w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. UE L 332 z 28.12.2000 str. 81, z późn. zm.), m.in. zapewnienie odpowiedniej przepustowości PRF, zmniejszenie obciążeń

administracyjnych, zharmonizowanie systemu opłat za korzystanie z PRF oraz wpływu różnych wariantów projektowanych zmian ww. dyrektywy.

Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaangażowani byli także w prace grupy ESSF Air, podczas której w 2017 r. omawiano strategię egzekwowania przepisów dotyczących statków, najlepsze praktyki i inteligentne środki wdrażania wymagań. Zajmowano się również zaleceniami dotyczącymi aspektów operacyjnych w obszarach kontroli emisji, omówiono różne podejścia do monitorowania i zapewnienia integralności łańcucha dostaw paliwa statkowego. Przedmiotem zainteresowania grupy były także aspekty związane z wdrażaniem i egzekwowaniem przepisów dotyczących obszarów kontroli emisji NO_x.

Dodatkowo w 2017 r. pracownicy Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej brali aktywny udział w posiedzeniu ekspertów ds. recyklingu statków oraz w posiedzeniu Komitetu powołanego na podstawie art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013). Eksperti oraz Komitet wspierają Komisję Europejską w wypracowaniu rozwiązań pozalegisłacyjnych oraz w wypracowaniu projektów aktów wykonawczych do rozporządzenia. Na spotkaniach omawiane były m.in. kwestie aktualizacji europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków, wykazu materiałów niebezpiecznych, wdrażania wymogów kontroli państwa portu, sprawozdawczości państw członkowskich, a także instrumentu finansowego, który ułatwiłby bezpieczny i racjonalny ekologicznie recykling statków.

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

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

W 2017 r. Polska kontynuowała swój aktywny udział i współpracę w działaniach prowadzonych przez HELCOM, w celu wypełnienia zobowiązań prawnych w zakresie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Za wykonywanie zadań przypisanych ministrowi właściwemu do spraw środowiska wynikających ze zobowiązań Polski jako państwa-strony konwencji helsińskiej do końca 2017 r. odpowiedzialny był Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. Prace HELCOM były prowadzone w ramach 5 grup stałych, 3 grup czasowych oraz szeregu grup zadaniowych w celu maksymalnego wykorzystania potencjału ekspertów i skupienia się na celu nadrzędnym, jakim jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 roku.

HELCOM GEAR - grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego

Głównym zadaniem grupy HELCOM GEAR jest wspieranie państw-stron konwencji w procesie wdrażania poszczególnych elementów strategii morskich w regionie Morza Bałtyckiego z zachowaniem synergii i podejścia ekosystemowego - kluczowego elementu Bałtyckiego Planu Działań (BSAP).

W ramach prac grupy koordynowane są m.in. programy monitoringu, wskaźniki służące ocenie dobrego stanu środowiska, ocena presji na środowisko morskie, a także programy działań. W Polsce za realizację działań w ramach HELCOM GEAR odpowiedzialne były Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (w części dotyczącej ocen stanu i monitoringu) oraz Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej (w części dotyczącej celów środowiskowych dla wód morskich i programów działań).

W 2017 r. prace grupy skupione były głównie na opracowywaniu pierwszej wersji „State of the Baltic Sea report”, przygotowaniach do spotkania ministerialnego HELCOM w 2018 r., badania przyczyn, dla których dobry stan środowiska (Good Environmental Status – GES) nie został jeszcze osiągnięty oraz sprawozdawczości krajowej dotyczącej RDSM.

W ramach grupy GEAR działa także grupa projektowa HELCOM HOLAS II (grupa ds. holistycznej oceny stanu środowiska Morza Bałtyckiego), która ma na celu wsparcie nadbałtyckich państw członkowskich w wywiązaniu się z obowiązków wynikających z Ramowej Dyrektywy ws. Strategii Morskiej. W 2017 r. w pracach grupy HOLAS II aktywny udział brali przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Działania grupy projektowej skupione były na przygotowaniu pierwszej wersji raportu drugiej holistycznej oceny stanu środowiska Morza Bałtyckiego - State of the Baltic Sea report. Oprócz oceny stanu środowiska projekt raportu również zawiera presje działające na ekosystem morski.

Pod auspicjami grupy GEAR działa również sieć ekspercka ds. analiz społeczno-ekonomicznych - HELCOM EN ESA. W posiedzeniach sieci eksperckiej biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W 2017 r. posiedzenia dotyczyły kwestii regionalnych analiz w oparciu o podejście usług ekosystemowych, określenia scenariusza bazowego, wypracowania zaleceń dotyczących prowadzenia regionalnych analiz społeczno-ekonomicznych, a także uwzględnienia wyników regionalnych analiz społeczno-ekonomicznych w opracowaniach krajowych przygotowywanych przez państwa-strony konwencji helsińskiej w ramach RDSM.

HELCOM STATE & CONSERVATION - grupa robocza ds. monitoringu i bioróżnorodności

Głównym zadaniem grupy roboczej HELCOM STATE & CONSERVATION jest zapewnienie koordynacji działań w cyklu monitoring - wskaźnik - ocena oraz podejmowanie działań na rzecz ochrony przyrody Bałtyku. W ramach pracy grupy opracowywane są m.in. zestawy wskaźników podstawowych do oceny stanu środowiska morskiego, w tym do oceny holistycznej Bałtyku z uwzględnieniem indeksów presji, programy monitoringu, jak również narzędzia do wykonywania ocen bioróżnorodności i zanieczyszczenia substancjami niebezpiecznymi. W Polsce za realizację działań w ramach grupy w części dotyczącej monitoringu i ocen odpowiada Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, a w części dotyczącej ochrony bioróżnorodności Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska.

W 2017 r. działania grupy w zakresie ochrony przyrody skupione były głównie na kwestiach związanych z morskimi obszarami chronionymi, planami ochrony siedlisk i gatunków, aktualizacją czerwonej listy HELCOM oraz korektą rekomendacji HELCOM.

Zadania realizowane w 2017 r. były również ukierunkowane na finalizację realizacji zadań w zakresie wskaźników podstawowych i ich operacjonalizacji w ramach projektów HELCOM HOLAS II tak, aby mogły posłużyć do finalnej wersji raportu „State of the Baltic Sea” planowanej do publikacji w połowie 2018 r. dla okresu 2011-2016. W tym celu polscy eksperci biorący czynny udział w pracach grup roboczych w ramach realizacji projektu HELCOM ZEN ZIIM oraz HELCOM PEG wypracowali wartości graniczne dobrego stanu dla wskaźników wykorzystywanych w ocenie siedlisk pelagicznych

w Basenie Gdańskim. Wskaźnik dla oceny fitoplanktonu został przyjęty na poziomie HELCOM do przeprowadzenia drugiej holistycznej oceny stanu środowiska, natomiast procedura przyjęcia wskaźnika w zakresie zooplanktonu będzie kontynuowana w 2018 roku.

HELCOM PRESSURE - grupa robocza ds. zanieczyszczeń pochodzenia lądowego

Głównym zadaniem grupy HELCOM PRESSURE jest koordynacja działań państw-stron konwencji w zakresie presji ze strony lądu i morza na stan środowiska Morza Bałtyckiego. Prace grupy skupiają się na identyfikacji źródeł zanieczyszczeń, w tym zanieczyszczeń lądowych punktowych i obszarowych oraz rekomendacji działań, jakie należy podjąć w celu ograniczenia zanieczyszczeń przedostających się do Bałtyku. Główne czynniki rozpatrywane pod kątem ich negatywnego wpływu na stan środowiska morskiego to biogeny, substancje niebezpieczne, odpady w morzu i hałas podwodny.

W 2017 r. podczas spotkań grupy omawiane były wyniki cyklicznej oceny ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do Bałtyku czyli projektu HELCOM PLC-6, a także kwestie zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego substancjami niebezpiecznymi, hałasem podwodnym oraz postępy we wdrażaniu działań z Regionalnego Planu Działania HELCOM dotyczącego odpadów morskich. Rozpoczęto prace nad formularzem raportowym dla zalecenia dotyczących gospodarowania osadami ściekowymi, podjęto dyskusję i analizy dotyczące dostępności danych o zrzutach nowoidentyfikowanych substancji niebezpiecznych.

W 2017 r. w pracach grupy brali udział przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

HELCOM MARITIME - grupa robocza ds. morskich

Grupa HELCOM MARITIME ma na celu zapewnienie zrównoważonego korzystania ze środowiska morskiego oraz zapobiegania wyciekom zanieczyszczeń ze statków. Do zadań grupy należy zapewnienie poprzez ścisłą współpracę międzynarodową przestrzegania i egzekwowania przyjętych regulacji prawnych, jak również identyfikacja i promocja działań na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń spowodowanych przez transport morski, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa nawigacji. W celu ograniczenia wpływu żeglugi na środowisko morskie w 2017 r. prace grupy skupiły się na ważnych dla ochrony środowiska morskiego Bałtyku sprawach dotyczących wdrażania Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM), m.in. w zakresie procedury udzielania statkom zwolnień na podstawie przepisu A-4 ww. konwencji. Przedmiotem obrad były również zagadnienia związane z odbiorem ścieków ze statków pasażerskich w związku z zaostrożnymi wymogami w zakresie zrzutu ścieków ze statków wprowadzonymi na obszarze Morza Bałtyckiego (od dnia 1 czerwca 2019 r. dla nowych statków oraz od dnia 1 czerwca 2021 r. dla statków istniejących), zgodnie ze zmienionym Załącznikiem IV do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencji MARPOL).

W 2017 r. kontynuowane były prace wspólnej grupy zadaniowej Joint HELCOM/OSPAR Task Group on Ballast Water Exemptions (HELCOM/OSPAR TG BALLAST) działającej w ramach grupy MARITIME. W związku z wejściem w życie w dniu 8 września 2017 r. Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM) w 2017 r. prace grupy skupiły się na kwestiach związanych z udzielaniem statkom zwolnień zgodnie z przepisem A-4 konwencji BWM oraz metodyką prowadzenia badań gatunków obcych w portach opracowaną przez grupę HELCOM/OSPAR TG BALLAST. Ze strony Polski w pracach grupy zadaniowej HELCOM/OSPAR TG

BALLAST biorą przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz urzędów morskich.

W ramach grupy MARITIME funkcjonuje także platforma współpracy i dialogu HELCOM Cooperation Platform on Special Area According to MARPOL Annex IV (CP PRF). Forum współpracy CP PRF utworzone zostało w celu wsparcia administracji państw - stron konwencji helsińskiej, zarządów portów, armatorów oraz miejskich przedsiębiorstw wodociągów i kanalizacji do wprowadzenia na obszarze Morza Bałtyckiego zakazu zrzutu nieoczyszczonych ścieków ze statków pasażerskich, zgodnie ze zmienionym Załącznikiem IV do konwencji MARPOL. W 2017 r. platforma kontynuowała prace prowadzone w ramach projektu „Best Practice Guidance for the handling of waste water in ports”, którego koordynatorem jest Federalny Urząd Żeglugi i Hydrologii (BSH) w Hamburgu. W pracach platformy CP PRF uczestniczą przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, urzędów morskich oraz portów morskich.

W 2017 r. odbyło się pierwsze spotkanie podgrupy GREEN TEAM, która ma być swoistą platformą współpracy między instytucjami sektora publicznego, biznesu morskiego oraz organizacji pozarządowych mających na celu wsparcie rozwoju zrównoważonej żeglugi, nowych technologii oraz paliw alternatywnych w regionie Morza Bałtyckiego. Podgrupa została utworzona celem wypracowania współpracy w zakresie zagadnień związanych z ograniczeniem emisji zanieczyszczeń ze statków oraz przyszłości ekologicznej żeglugi i rozwoju paliw alternatywnych na Morzu Bałtyckim.

W dniach 8-10 sierpnia 2017 r. na wodach terytorialnych Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej odbyły się coroczne międzynarodowe ćwiczenia morskie reagowania na rozlewy olejowe BALEX DELTA 2017, w których wzięły udział służby ratownicze państw nadbałtyckich. Celem ćwiczeń BALEX DELTA 2017 było sprawdzenie gotowości do podjęcia wspólnej akcji przez państwa-strony HELCOM oraz UE w zwalczaniu rozlewu olejowego, w razie wystąpienia poważnego wypadku na Morzu Bałtyckim. Scenariusz ćwiczeń przewidywał reakcję na wypadek na stacjonarnej platformie morskiej i odpowiedź na poważny wyciek oleju. Przedstawiciele MGMIŻŚ uczestniczyli w ćwiczeniach BALEX DELTA 2017 w charakterze obserwatorów na pokładzie morskiego statku ratowniczego m/v KAPITAN POINC zgłoszonego do udziału w ćwiczeniach przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa.

W ramach grupy HELCOM RESPONSE działa również grupa ekspercka ds. reagowania na zanieczyszczenia na brzegu morskim. W pracach grupy EWG SHORE ze strony Polski biorą udział przedstawiciele Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz Państwowej Straży Pożarnej, a także przedstawiciele administracji morskiej.

HELCOM HOD - posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM

Każdego roku odbywają się plenarne posiedzenia Komisji Helsińskiej, zwykle na początku marca. W 2017 r. rozpoczęto przygotowania do odbywającego się co kilka lat spotkania ministerialnego HELCOM w 2018 r. (spotkanie ministrów właściwych do spraw ochrony środowiska wód morskich). Przygotowania te polegały na uzgadnianiu wspólnej deklaracji ministerialnej oraz kierunków dalszych działań w ramach HELCOM. Tematami ujętymi w deklaracji są m.in.: eutrofizacja, śmieci morskie i gospodarka w obiegu zamkniętym, substancje niebezpieczne, hałas podwodny, bioróżnorodność oraz wdrożenie podejścia ekosystemowego.

HELCOM AGRI - grupa robocza ds. zrównoważonego rolnictwa

Celem grupy roboczej HELCOM AGRI jest rozwijanie dialogu między przedstawicielami sektora rolnictwa i środowiska w zakresie zrównoważonych praktyk rolniczych, dzięki którym wpływ rolnictwa na stan wód Morza Bałtyckiego może zostać zminimalizowany. W 2017 r. prace grupy dotyczyły w szczególności następujących tematów: rewizji Załącznika III do konwencji helsińskiej, propozycji standardów w zakresie zawartości azotu i fosforu w nawozach naturalnych, propagowania bilansowania biogenów na poziomie gospodarstwa rolnego, recyklingu biogenów, najlepszych dostępnych technologii w hodowli zwierząt oraz innowacyjnego gospodarowania wodami. W prace grupy zaangażowani byli przede wszystkim przedstawiciele resortu rolnictwa, jak również Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

HELCOM FISH - grupa robocza ds. zrównoważonego rybołówstwa

Głównym celem grupy HELCOM FISH jest wdrażanie ekosystemowego podejścia do rybołówstwa. Jednym z głównych zadań jest również opracowanie wytycznych dla całego sektora rybołówstwa w zakresie działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest aktywnie zaangażowane w prace grupy ds. zrównoważonego rybołówstwa w oparciu o podejście ekosystemowe (HELCOM FISH) oraz podgrupy ds. ryb migrujących (HELCOM FISH-M). Podczas obrad grupy HELCOM FISH w 2017 r. z inicjatywy MGMIŻŚ, dyskutowano nad możliwościami włączenia monitorowania przyłowu gatunków chronionych (ptaków i ssaków) do programu zbioru danych rybackich oraz skompletowano dane nt. prowadzonych testów alternatywnych i bezpiecznych dla środowiska morskiego narzędzi połowowych. Ponadto w 2017 r. grupa podejmowała inicjatywy w zakresie działań i wymiany informacji na rzecz usuwania z morza utraconych narzędzi połowowych, planowania przestrzennego w obszarach morskich, czy interakcji między gatunkami chronionymi - fokami a rybołówstwem. Obie ww. grupy angażują się również w działania na rzecz ochrony i zrównoważonej eksploatacji ryb dwuśrodowiskowych, takich jak łososie, trocie wędrówne i węgorze, a także rewitalizacji rzek pod kątem zapewnienia migracji i efektywnego tarła ryb łososiowatych.

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

W 2017 r. Polska kontynuowała swoje zaangażowanie w realizację Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB), utworzonej w 2009 r. pierwszej strategii makroregionalnej UE. W 2017 r. Polska współkoordynowała 3 z 13 Obszarów Tematycznych Strategii:

- Obszar Tematyczny Biogeny (PA NUTRI) - Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej wspólnie z Finlandią;
- Obszar Tematyczny Innowacje (PA INNO) - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego wspólnie z Estonią i Nordycką Radą Ministrów;
- Obszar Tematyczny Kultura (PA CULTURE) - Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wspólnie z Niemcami.

Na 111 projektów flagowych SUE RMB polskie instytucje były liderami w przypadku 10 inicjatyw. Jednocześnie aż 75 z ogólnej liczby projektów flagowych posiadało polskiego partnera.

Zgodnie z decyzją Ministra Środowiska z 30 marca 2015 r. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej w 2017 r. wykonywał zadania przypisane ministrowi właściwemu do spraw środowiska dotyczące realizacji

zadań wynikających ze zobowiązań Polski jako państwa – strony Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego oraz Koordynatora Obszaru Tematycznego Biogeny. W 2017 r. w ramach prac tzw. Sekretariatu Morza Bałtyckiego KZGW zapewniało udział ekspertów w spotkaniach grup roboczych działających w ramach Wspólnej Strategii Wdrażania ramowej dyrektywy w sprawie strategii morskiej oraz w ramach HELCOM. Jednocześnie KZGW razem z partnerem z Finlandii koordynowało projekty z tzw. obszaru PA Nutri, które dotyczyły ograniczania zrzutów substancji biogenych do morza do poziomów akceptowalnych, zgodnie z zapisami Planu Działań Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

W 2017 r. przedstawiciele Polski byli zaangażowani w wypracowanie zapisów Konkluzji Rady w sprawie realizacji strategii makroregionalnych UE, przyjętych podczas posiedzenia Rady GAC w dniu 25 kwietnia 2017 r. Impulsem do ich przygotowania było pierwsze „Sprawozdanie z realizacji strategii makroregionalnych UE”, które KE przedłożyła Radzie w dniu 16 grudnia 2016 r.

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

W 2017 r. koordynatorzy tych obszarów zorganizowali wspólne seminarium „Przyszłość bezpieczeństwa morskiego i na morzu oraz czystej żeglugi w regionie Morza Bałtyckiego”, które odbyło się 30 maja w Brukseli. Głównym punktem seminarium była debata panelowa z udziałem przedstawicieli Parlamentu Europejskiego (MEP's), którzy przedstawili informacje na temat najważniejszych przyszłych priorytetów w zakresie bezpieczeństwa morskiego i na morzu oraz czystej żeglugi w regionie Morza Bałtyckiego, jak również sposobu, w jaki PA Ship i PA Safe mogą i powinny przyczyniać się do innowacji, wzrostu i zatrudnienia w regionie Morza Bałtyckiego. Odbyło się również 8. posiedzenie Komitetu Sterującego dla Obszaru Tematycznego Czysta Żegluga (PA Ship) oraz 16. posiedzenie Komitetu Sterującego dla Obszaru Tematycznego Bezpieczeństwo (PA Safe).

W trakcie spotkań przedstawiono podjęte działania koordynatorów od ostatnich posiedzeń komitetów, w tym podkreślono udział koordynatora PA Safe w XII spotkaniu Zespołu Roboczego ds. koordynacji wdrażania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w Polsce, które odbyło się 25 maja 2017 r. w Warszawie. Przedstawiciel Trafik podczas spotkania polskiego Zespołu Roboczego przedstawił prezentację na temat PA Safe, informując o specyfice tego obszaru, realizowanych projektach flagowych oraz możliwościach włączenia się w prace PA Safe.

W ramach spotkań komitetów zwrócono również uwagę na bieżące prace KE w zakresie SUERMB, w tym na przyjęte w dniu 25 kwietnia 2017 r. Konkluzje Rady dotyczące realizacji strategii makroregionalnych UE, omówiono projekt Let's Communicate, dyskutowano na temat możliwości uzyskania wsparcia finansowego dla projektów realizowanych w ramach SUERMB oraz potencjalnych nowych projektach flagowych. Poinformowano o zbliżającej się prezydencji szwedzkiej w Grupie ekspertów ds. polityki morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego (CBSS), która rozpocznie się z dniem 1 lipca 2017 r. Priorytetem prezydencji szwedzkiej jest wsparcie realizacji Agendy 2030, w tym szczególnie 14 celu zrównoważonego rozwoju (SDG 14), tj. „chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony”.

9. posiedzenie Komitetu Sterującego dla Obszaru Tematycznego Czysta Żegluga odbyło się w dniu 7 listopada 2017 r. w Gdańsku, natomiast w dniach 8-9 listopada 2017 r. w Gdańsku i w Gdyni odbyło się 17. posiedzenie Komitetu Sterującego dla Obszaru Tematycznego Bezpieczeństwo.

Organizacja Komitetów Sterujących PA Safe i PA Ship w Polsce była związana z seminarium pn. „Biznes w sektorze morskim”. Podczas seminarium zostały omówione korzyści, jakie może przynieść przedsiębiorstwom z sektora morskiego udział w projektach unijnych realizowanych w ramach SUERMB w zakresie Obszarów Tematycznych Żegluga i Bezpieczeństwo.

Ponadto w czerwcu 2017 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych, w porozumieniu z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego, potwierdziło na spotkaniu Narodowych Koordynatorów ds. SUE RMB zainteresowanie organizacją 10-ego Forum SUERMB w Gdańsku w czerwcu 2019 r. Pierwsze spotkanie organizacyjne na temat 10. Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w Polsce w 2019 r. miało miejsce w dniu 16 listopada 2017 r. w MSZ.

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

Na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, urzędów morskich, akademii morskich oraz Polskiego Rejestru Statków S.A. brali udział w 71. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC). Sesja wpisła się w działania IMO prowadzone na rzecz realizacji celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG), w szczególności w zakresie celu SDG 14 (oceany) i SDG 13 (zmiany klimatu).

W wyniku negocjacji przyjęto kilkadziesiąt decyzji, w tym m.in. rozwiązania dotyczące odsunięcia o dwa lata dat stosowania wymagań wynikających z Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencji BWM) wobec statków już eksploatowanych. Uzgodniono również istotną dla Bałtyku interpretację wymagań konwencji w odniesieniu do standardu wymiany wód balastowych.

W zakresie emisji gazów cieplarnianych i przeciwdziałania zmianom klimatu zatwierdzono m.in. wytyczne dotyczące zarządzania globalną bazą danych o zużyciu paliw, a także wytyczne weryfikacji danych przekazywanych do IMO. W wyniku negocjacji wypracowano projekt zarysu globalnej strategii IMO na rzecz redukcji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, która wskazywać będzie m.in. cele redukcyjne dla żeglugi, scenariusze redukcji emisji oraz inne środki na rzecz ograniczania emisji gazów cieplarnianych. Strategia ma być dopełnieniem działań globalnych, które wynikają z przyjętego w grudniu 2015 r. Porozumienia Paryskiego, w którym 195 państw uzgodniło prawnie wiążące światowe porozumienie w dziedzinie klimatu.

Podczas sesji MEPC 71 podjęto również decyzje w sprawie wytycznych, które dotyczą metod redukcji emisji zanieczyszczeń tlenków siarki i tlenków azotu ze statków. Przyjęto także zatwierdzone w 2016 r. poprawki do załącznika Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencji MARPOL), zgodnie z którymi Morze Północne i Morze Bałtyckie uzyskały status obszarów kontroli emisji tlenków azotu i dla statków budowanych od 2021 r. będą na tych obszarach obowiązywać nowe regulacje.

Przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, urzędów morskich, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz Polskiej Żeglugi Morskiej brali również udział w posiedzeniu Podkomitetu IMO ds. Zwalczania i Przeciwdziałania Zanieczyszczeniom (PPR 4), podczas którego omawiane były m.in. zagadnienia dotyczące wód balastowych, zanieczyszczenia powietrza oraz transportu substancji niebezpiecznych.

VIII. BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

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

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

W 2017 r. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa przeprowadziła 274 akcje ratownicze, w tym: 106 akcji ratowania życia na morzu, 29 ewakuacji medycznych, 47 asyst ratowniczych, 7 akcji zwalczania rozlewów olejowych, 85 akcji wyjaśniających. W wyniku podjętych działań poszukiwawczych i ratowniczych uratowano 96 osób.

W 2017 r. jednostki organizacyjne Służby SAR przeprowadziły 285 ćwiczeń poszukiwawczo-ratowniczych, w tym 65 ćwiczeń współdziałania ze śmigłowcami ratowniczymi Marynarki Wojennej RP oraz 6 ćwiczeń we współdziałaniu z jednostkami organizacyjnymi Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Marynarki Wojennej RP, Lotos Petrobaltic, Państwowej Straży Pożarnej, Ochotniczej Straży Pożarnej, Sił Specjalnych, urzędów morskich, Policji, akademii morskich oraz Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego.

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

Doskonaleniu współdziałania międzynarodowego w dziedzinie poszukiwania i ratowania życia na morzu poświęcone było organizowane corocznie ćwiczenie „ZATOKA” z udziałem morskich służb ratowniczych Polski, Rosji i Litwy, a także ćwiczenie „DYNAMIC MERCY”, prowadzone na wodach Zatoki Pomorskiej przez Dowództwo Komponentu Morskiego NATO (MARCOM) z udziałem statków ratowniczych Polski, Danii i Niemiec. Przedstawiciele administracji morskiej i Służby SAR uczestniczyli również w pracach instytucji międzynarodowych w tym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisji Helsińskiej, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Międzynarodowej Federacji Ratownictwa Morskiego (IMRF).

Przedstawiciele Służby SAR, administracji morskiej oraz Państwowej Straży Pożarnej wzięli udział w międzynarodowych ćwiczeniach BALEX DELTA 2017 dotyczących zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Ćwiczenia odbyły się statku ratowniczym MSPiR „M/S Kapitan Poinc” w Rosji w rejonie portu Bałtijsk. Ćwiczenia działań ratowniczych podczas incydentu na morskiej platformie wiertniczej przeprowadzono również w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim. W czerwcu 2017 r. Służba SAR we współpracy ze spółką Lotos Petrobaltic S.A. przeprowadziły ćwiczenia w rejonie platformy wiertniczej Baltic Beta.

Ogółem w 2017 r. przeprowadzono 46 ćwiczeń zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego z wykorzystaniem statków specjalistycznych „M/S Kapitan Poinc” i „M/S Czesław II”.

W 2017 r. dokonano zakupu 8 nowoczesnych łodzi ratowniczych typu RIB dla brzegowych stacji ratowniczych Służby SAR. Łodzie zostały zaprojektowane według wymagań ratowników MSPiR do działania w miejscach, w których dochodzi do największej liczby wypadków morskich z uwagi na występujące tam płycizny i załamywanie się fal morskich.

W dniu 13 grudnia 2017 r. podpisana została umowa pomiędzy Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa i Centrum Unijnych Projektów Transportowych na dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) budowy wielozadaniowego statku ratowniczego przeznaczonego do realizacji zadań w warunkach skażenia i w atmosferze wybuchowej. Docelowym portem stacjonowania statku będzie port w Świnoujściu, co jest związane ze wzmożonym ruchem zbiornikowców przewożących skroplony gaz ziemny do Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu.

Pozostałe działania inwestycyjne poczynione przez MSPiR w 2017 r. dotyczyły modernizacji, napraw i doposażenia statków, łodzi i wozów bojowych eksploatowanych przez ratowników morskich w ekstremalnych warunkach atmosferycznych i hydrometeorologicznych, na które składają się między innymi wysokie falowanie powodujące duże przeciążenia, drgania i uszkodzenia mechaniczne, jak również wiatr, ujemna temperatura i zalodzenie stanowiące zagrożenie dla elektronicznych urządzeń nawigacyjnych i łączności morskiej.

Ponadto w 2017 r. zrealizowano drugi etap modernizacji oprogramowania wspierającego planowanie i prowadzenie akcji poszukiwawczych i ratowniczych SARCAS (Search and Rescue Coordination and Support System) oraz zakupiono wysokiej klasy sprzęt elektroniczny wspierający pracę Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego MSPiR.

2. Działania Straży Granicznej.

Straż Graniczna w celu ochrony morskiego odcinka granicy państwowej, nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich oraz ochrony środowiska morskiego współpracowała m.in. z administracją morską, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Okręgowymi Inspektoratami Rybołówstwa Morskiego, Marynarką Wojenną oraz Krajową Administracją Skarbową.

Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej wykorzystywano statki powietrzne I Wydziału Lotniczego Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej, które w 2017 r. wykonały 74 loty patrolowe oraz 7 lotów doraźnych. Jako uzupełnienie Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN) Straż Graniczna wykonała 1445 patroli wykorzystując jednostki pływające.

W czasie realizacji czynności służbowych na polskich obszarach morskich i w portach funkcjonariusze SG przeprowadzili 910 kontroli jednostek pływających, podczas których stwierdzono 498 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich. Ww. naruszenia dotyczyły:

- przekroczenia granicy państwowej wbrew obowiązującym przepisom – 148 przypadków;
- wejścia w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa – 141 jednostek pływających;
- nietrzeźwych na jednostkach pływających – 22 osoby;
- innych sytuacji dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa – 187 przypadków;

- nieoznakowanych narzędzi połowowych – podjęto 8.265 m.

W 2017 r. jednostki pływające dywizjonów Straży Granicznej również prowadziły działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa w trakcie przejścia do portu, prac rozładunkowych i wyjściu z portu zbiornikowców LNG w Gazoporcie w Świnoujściu, a także statków z materiałami niebezpiecznymi i materiałami promieniotwórczymi podczas załadunku i wyjścia z portów morskich. W dniu 9 listopada 2017 r. Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz Wiceprezes Zarządu Polskie LNG S.A. podpisali „List intencyjny w sprawie stworzenia podstawy do określenia zasad współpracy w zakresie lokalizacji, budowy, stacjonowania i funkcjonowania jednostek pływających SG Morskiego Oddziału Straży Granicznej w rejonie basenu portowego i stanowiska statkowego w Świnoujściu”.

Od stycznia 2017 r. jednostka pływająca Pomorskiego Dywizjonu Straży Granicznej SG-312 znajduje się na liście HELCOM „Bałtyckiej Floty specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń”. W przypadku wykrycia zanieczyszczenia ropopochodnego na polskich obszarach morskich SG-312 będzie mogła samodzielnie lub jako jeden z komponentów prowadzić akcję zwalczania katastrofy ekologicznej.

W ramach „Programu Modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2017 - 2020” Morski Oddział Straży Granicznej otrzymał trzy nowe jednostki pływające, które wykorzystywane są przez Placówkę SG we Władysławowie, Kaszubski Dywizjon SG oraz Wydział Zabezpieczenia Działań Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Część środków finansowych na zakup jednostek pływających pochodziło również z budżetu Straży Granicznej oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W 2017 r. w zakresie realizacji działań podejmowanych w ramach Memorandum o porozumieniu między Departamentem Energii Stanów Zjednoczonych Ameryki a Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrem Finansów Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie współpracy przy zwalczaniu nielegalnego obrotu specjalnymi materiałami jądrowymi i innymi materiałami radioaktywnymi, w Gdyńskim Terminalu Kontenerowym GCT wybudowano instalację radiometryczną, w skład której wchodzi 5 bramek radiometrycznych przeznaczonych do skanowania pojazdów samochodowych wraz z ładunkiem oraz 1 bramka przeznaczona do skanowania pociągów.

W maju 2017 r. Straż Graniczna w ramach umowy ramowej z Agencją UE ds. Szkolenia w Dziedzinie Ścigania (CEPOL) realizowała ćwiczenie pn. „Zapobieganie zagrożeniom w zakresie bezpieczeństwa morskiego pk. NEPTUN 2017”. Zajęcia odbywały się w porcie Kołobrzeg i miały na celu podniesienie wiedzy i umiejętności w zakresie bezpieczeństwa głównych portów morskich w Europie oraz kontroli jednostek pływających, a w szczególności wypracowanie kompleksowego podejścia w zakresie przeciwstawiania się morskiemu zagrożeniu terrorystycznemu oraz zwalczaniu radykalizacji w zakresie transportu morskiego. W kursie uczestniczyli przedstawiciele instytucji i służb 25 państw członkowskich UE wykorzystując jednostki pływające Straży Granicznej, Akademii Morskiej w Szczecinie oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Straż Graniczna we współpracy z Siłami Zbrojnymi RP realizowała wiele działań zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa. Przedsięwzięcia dotyczyły m.in. procedur na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych, przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza, zdolności systemu Obrony Powietrznej, ratownictwa lotniczego i morskiego do przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w ramach systemu bezpieczeństwa narodowego.

W 2017 roku w ramach współpracy z Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Border Control Cooperation - BSRBCC) przedstawiciele Morskiego Oddziału SG uczestniczyli w seminariach i spotkaniach ekspertów Bałtyckiego Komitetu Granicznego. Na wniosek strony norweskiej Polska Straż Graniczna przeprowadziła seminarium ekspertów BSRBCC do spraw lotnictwa oraz wykrywania skradzionych pojazdów. W sierpniu 2017 r. w ramach Planu Współpracy pomiędzy Strażą Graniczną RP a Służbą Graniczną Federalnej Służby Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej na lata 2016-2017 przeprowadzono operację „BALTIC WIND 2017”, której celem była współpraca w sprawowaniu nadzoru i kontroli jednostek sportowo-żeglarskich (jachtów) w zakresie przestrzegania przepisów obowiązujących na obszarach morskich.

Straż Graniczna kontynuowała zaangażowanie w pracach Europejskiego Forum Funkcji Straży Przybrzeżnej (European Coast Guard Functions Forum - ECGFF) oraz uczestniczyła w czterech spotkaniach Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej w Rejonie Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Task Force - BSTF).

W 2017 r. Straż Graniczna brała również udział w przedsięwzięciach organizowanych przez Agencję Frontex. Funkcjonariusze SG testowali nowoczesne technologie wykorzystywane w ramach tzw. Wspólnych narzędzi EUROSUR w ochronie granicy morskiej (Eurosur Fusion Services Baltic Exercise). Ćwiczenia dotyczyły walki z przemytem towarów drogą morską z użyciem statków morskich. Wskazania uzyskiwane przez Frontex w odniesieniu do rejonu Zatoki Gdańskiej porównywano ze wskazaniami Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich. W trakcie ćwiczeń trenowano praktyczny obieg informacji (wymiana informacji oraz system meldunkowy) w sieci EUROSUR pomiędzy krajowymi i lokalnymi centrami koordynacji EUROSUR. Lokalne centrum koordynacji działań w ramach ćwiczenia po stronie polskiej znajdowało się w komendzie Morskiego Oddziału SG w Gdańsku.

Przedstawiciele Kaszubskiego Dywizjonu SG na pokładzie jednostki pływającej fińskiej Straży Przybrzeżnej OPV MERIKARHU uczestniczyli w operacji POSEIDON 2017. Operacja ukierunkowana była na przeciwdziałanie nielegalnej migracji drogą morską w rejonie wybrzeży Grecji i Turcji.

W 2017 r. odbyło się jedno spotkanie na szczęblu Pełnomocników Granicznych Rzeczypospolitej Polskiej Odcinka Bałtyckiego i Federacji Rosyjskiej Odcinka Kaliningradzkiego oraz 7 spotkań na szczęblu Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron. W trakcie spotkań wymieniono informacje dotyczące zdarzeń związanych z ochroną polsko-rosyjskiego odcinka granicy państwowej oraz bieżącej łączności pomiędzy jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednie zadania w ochronie morskiej (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądowej (Mierzeja Wiślana) granicy państwowej.

W październiku 2017 r. funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG zaprezentowali przedstawicielom Sejmowej Komisji ds. Służb Specjalnych rolę Straży Granicznej w zapewnieniu bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej w portach morskich oraz omówili zasady współpracy organów administracji państwowej, morskiej oraz sił zbrojnych, a także zadania realizowane przez Placówkę SG w Szczecinie oraz Wspólną Polsko-Niemiecką Placówkę w Pomellen.

3. Działania Marynarki Wojennej.

W 2017 r. w Marynarce Wojennej (MW) kontynuowano realizację projektów zapisanych w „Programie operacyjnym - zwalczanie zagrożeń na morzu w latach 2013-2022/2030”. Zadania dotyczyły systemu rażenia i zwalczania okrętów podwodnych, wsparcia działań przeciwwminowych, a także monitorowania

żeglugi i sytuacji powietrznej nad obszarami morskimi oraz ochrony stref morskich. Program obejmuje 20 projektów zwiększających potencjał i zdolności MW. Część z nich jest już uruchomiona jako faza analityczno-koncepcyjna, a część planowana jest do uruchomienia zgodnie z przyjętym harmonogramem.

W 2017 r. kontynuowano budowę okrętu patrolowego ORP „ŚLĄZAK” oraz zakończono budowę nowoczesnego niszczyciela min ORP „KORMORAN”. Marynarka Wojenna również opracowywała kolejny system obrony przeciwminowej t. GŁUPTAK.

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

W 2017 r. trwały prace nad utworzeniem konsorcjum i podziałem prac w ramach realizacji projektu OCEAN 2020. Głównym celem przedsięwzięcia jest wypracowanie rozwiązań w zakresie zintegrowanego systemu powiadamiania o sytuacji na obszarach morskich UE, w tym rozbudowa potencjału bezzałogowych platform powietrznych, nawodnych oraz podwodnych w prowadzeniu rozpoznania i nadzoru akwenów morskich znajdujących się na wodach terytorialnych Unii Europejskiej.

Projekt OCEAN 2020 jest najważniejszym ogólnoeuropejskim wojskowym projektem badawczym, który uzyskał finansowanie ze środków unijnych w wysokości ok. 35 mln euro. Do realizacji projektu powołano konsorcjum złożone z 42 partnerów z 15 krajów, którego liderem jest włoska firma Leonardo. Wśród członków konsorcjum, składającego się z europejskich instytucji i firm, Polska reprezentowana jest przez wchodzący w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A. (CTM). Efekty prowadzonych prac finalnie przełożą się na zwiększenie efektywności kontroli obszarów morskich wokół Unii Europejskiej.

Projekt OCEAN 2020 jest pierwszym ogólnoeuropejskim wojskowym projektem badawczym finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Obronnego (EDF). Centrum Techniki Morskiej S.A. uczestniczy w 5 z 6 zdefiniowanych obszarów prac i pełni rolę lidera w jednym z nich - WP-5 Human Factor”.

Ministerstwo Obrony Narodowej wspierało prace w zakresie wzmacniania wymiaru morskiego UE i NATO. Przedstawiciele MON uczestniczyli w dyskusji dotyczącej m.in. przyszłości morskich operacji wojskowych UE (EUNAVFOR Atalanta, EUNAVFOR MED Sophia).

Przyjęty w czerwcu 2017 r. raport z wdrażania Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (EUMSS) z dnia 24 czerwca 2014 r. zawiera informacje o postępie w pięciu zidentyfikowanych przez Komisję Europejską i Europejską Służbę Działań Zewnętrznych kwestiach priorytetowych. W dokumencie podkreślono postęp w zacieśnianiu współpracy cywilno-wojskowej, tj. wypracowano wspólną Agendę współpracy cywilno-wojskowej w zakresie badań w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu. Zadania z zakresu wdrażania EUMSS, które realizuje MON i Siły Zbrojne RP dotyczyły m.in. rozwoju systemów nadzoru morskiego (MSA), w tym CISE (Common Information Sharing Environment), BSRBCC (Baltic Sea Region Border Control Cooperation), MARSUR (Maritime Surveillance), implementacji unijnego Planu Rozwoju Zdolności (CDP), w części dotyczącej zdolności w domenie morskiej oraz wsparcia unijnych operacji morskich takich jak „Sophia” czy „Atalanta”.

W ramach realizacji EUMSS w listopadzie 2017 r. przedstawiciele MON uczestniczyli w organizowanej przez Grecję konferencji nt. bezpieczeństwa na morzu. Wydarzenie było poświęcone pojazdom bezałogowym oraz ustanowieniu partnerstwa strategicznego uczelni morskich.

Zakończono prace nad Strategiczną Koncepcją Bezpieczeństwa Morskiego. Dokument został opracowany pod patronatem Biura Bezpieczeństwa Narodowego i zaprezentowany w dniu 10 lutego 2017 r.

W resorcie obrony narodowej opracowano projekt Planu modernizacji technicznej Sił Zbrojnych RP w latach 2018-2022. Zakłada on pozyskanie nowych jednostek pływających na potrzeby MW RP, zarówno okrętów bojowych, jak i jednostek pomocniczych. Podpisano nowe umowy dotyczące zadań na rzecz modernizacji technicznej MW RP. Umowy obejmują m.in. budowę dwóch nowoczesnych niszczycieli min wraz z trzema pakietami logistycznymi, jednego okrętu ratowniczego RATOWNIK. Zakończono postępowanie na wybór wykonawcy okrętu HOLOWNIK. W 2017 r. kontynuowano proces związany z pozyskaniem zbiornikowca paliwowego SUPPLY. W ramach toczących się faz analitycznych kontynuowano prace związane z pozyskaniem okrętu podwodnego nowego typu ORKA, okrętu obrony wybrzeża MIECZNIK oraz okrętu patrolowego z funkcją zwalczania min CZAPLA.

W 2017 r. w Marynarce Wojennej zorganizowano i przeprowadzono ponad 20 ćwiczeń, w których udział wzięło ponad 2000 marynarzy, 23 okręty i jednostki pływające różnych klas. Najważniejszymi przedsięwzięciami szkoleniowymi realizowanymi w układzie narodowym w 2017 r. było ćwiczenie taktyczne z wojskami pk. DRAGON-17. Celem szkolenia było zgranie funkcjonowania dowództw z działaniami wojsk zgodnie z ich wojennym przeznaczeniem oraz sprawdzenie możliwości ich współdziałania z Wojskami Obrony Terytorialnej i organami administracji publicznej w ramach połączonej operacji obronnej prowadzonej na części terytorium państwa.

Kolejnym istotnym przedsięwzięciem szkoleniowym było ćwiczenie taktyczno-specjalne pk. KAPER-17, polegające na doskonaleniu procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza. Ćwiczenie potwierdziło, że siły i środki dedykowane do reagowania na zaistniałą sytuację kryzysową związaną z zagrożeniem terrorystycznym z morza są przygotowane i zdolne do przeciwdziałania takim zagrożeniom.

W 2017 r. kontynuowano współpracę w ramach polsko-niemieckiego ośrodka kierowania i kontroli działań okrętów podwodnych tzw. COMSUBBALTIC.

W ramach działań Stałego Zespołu Sił Obrony Przeciwminowej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego - Grupa 2, Polski Kontyngent Wojskowy brał udział w działaniach na Morzu Śródziemnym, Morzu Czarnym i Morzu Egejskim. Do operacji użyto ORP „Kontradmiral Xawery CZERNICKI”. Celem projektu było zapewnienie bezpieczeństwa na szlakach morskich i utrzymanie swobody żeglugi oraz wykonywanie zadań w zakresie obrony przeciwminowej, w tym likwidacja min i innych niebezpiecznych obiektów, które mogłyby stanowić zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi.

Przygotowywano Polski Kontyngent Wojskowy PKW EU SOPHIA do operacji wojskowej UE EUNAVFOR MED SOPHIA w południowym rejonie środkowej części Morza Śródziemnego. Operacja polegała na zwalczaniu nielegalnej imigracji i handlu, jak również budowania i szkolenia sił Straży Przybrzeżnej oraz Marynarki Wojennej Libii.

Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM) realizowało zadania w zakresie zapewnienia standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie,

monitorowania stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz zapewnienia ochrony portów i innych obiektów infrastruktury krytycznej przed zagrożeniami terrorystycznymi. W 2017 r. COM-DKM uczestniczyło w 18 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, realizując 21 wylotów dyżurnych statków powietrznych. W ramach działań udzielono pomocy 10 osobom w obszarze polskiej strefie odpowiedzialności SAR i ASAR.

4. Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW), będąc służbą zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i meteorologiczno-oceanograficznego Marynarki Wojennej wykonuje jednocześnie zadania Państwowej Morskiej Służby Hydrograficznej w zakresie hydrografii i kartografii morskiej. W 2017 r. BHMW w ramach realizacji zadań służby państwowej było zaangażowane w szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP, zarówno na forum krajowym, jak i międzynarodowym.

Wypełniając zadania Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych (National Coordinator Navigational Warnings) BHMW uczestniczyło w procesie wymiany Morskiej Informacji Bezpieczeństwa (Maritime Safety Information - MSI) w ramach funkcjonowania podobszaru BALTICO. W 2017 r. BHMW rozpowszechniło łącznie 312 ostrzeżeń nawigacyjnych dotyczących działań na morzu prowadzonych na obszarach morskich RP, w tym zamykanie i ogłaszanie jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa stref i poligonów morskich, operacji holowania platform wiertniczych, niesprawności nawigacyjnego oznakowania stałego i pływającego, prac badawczych wykonywanych przez jednostki polskie i zagraniczne.

Realizując zadania obejmujące prowadzenie bieżącego serwisu publikacji nautycznych BHMW wydało:

- „Spis Światła i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 522),
- „Katalog map morskich i publikacji nautycznych wydawanych przez BHMW” (numer katalogowy 552) – wydawany wyłącznie w wersji PDF,
- Oznakowanie nawigacyjne – System IALA (numer katalogowy 553) jako wznowienie i dodatkowo w wersji PDF.

BHMW kontynuowało opracowywanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie” oraz utrzymywało serwis internetowy ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie strony internetowej BHMW z uwzględnieniem treści ostrzeżeń NAVTEX, Coastal i Local, rozpowszechnianych przez BALTICO, BHMW oraz Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie.

W 2017 r. w zakresie kartografii morskiej BHMW wydało ogółem 12 map morskich, w tym 4 mapy kolekcji międzynarodowej. Ponadto w ramach porozumienia z niemiecką służbą hydrograficzną (Federal Maritime and Hydrographic Agency - BSH) BHMW wydało zestawy map dla małych jednostek na rejon Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego (nr 3022), a także opracowało dwa zestawy obejmujące Zatokę Pomorską i Zalew Szczeciński (nr 3020) oraz rejon polskiego wybrzeża od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej (nr 3021), których druk zaplanowano przed otwarciem sezonu żeglarskiego w 2018 r.

Poza klasycznymi papierowymi mapamiorskimi BHMW również utrzymuje serwis Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC), obejmujący swym zasięgiem polskie obszary morskie. Zgodnie z podpisanym przez Polskę (reprezentowaną przez BHMW) porozumieniem z Norweską Służbą Hydrograficzną (Norwegian Hydrographic Service - NHS) dystrybucję ENC dla celów nawigacyjnych

prowadzono w ramach Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (Stavanger, Norwegia). Ponadto dystrybucję ENC prowadzono w ramach utrzymywanego przez BHMW serwisu narodowego, poprzez który ENC były przekazywane na okręty Marynarki Wojennej.

Kontynuowano modernizację hydrograficznego sprzętu pomiarowego oraz wdrożono do służby łódź hydrograficzną z przeznaczeniem na okręt t. 874. Podnosząc zdolność BHMW w zakresie produkcji map morskich i specjalnych pozyskano nowe oraz uaktualniono dotychczas wykorzystywane oprogramowanie specjalistyczne. Kontynuowano, zapoczątkowany w 2015 r. proces implementacji Systemu Jednolitej Bazy Danych Morskiej Informacji Geoprzestrzennej (HPD), pozwalający na wytwarzanie map morskich i publikacji nautycznych z jednej centralnej bazy danych oraz na bieżąco wykorzystywano wdrożony w BHMW system druku map morskich i specjalnych na żądanie (Print on Demand).

W ramach realizacji projektu HELCOM BHMW koordynowało prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej EEZ (CAT I, CAT II). W 2017 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras o powierzchni około 582 km². Do wykonania pozostało 730 km².

IX. ZRÓWNOWAŻONE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW NATURALNYCH MÓRZ I OCEANÓW.

1. Działalność Wspólnej Organizacji Interoceanmetal.

Wspólna Organizacja Interoceanmetal (IOM) jest podmiotem prawa międzynarodowego, która występuje w obrocie prawno-międzynarodowym jako organizacja międzynarodowa o charakterze rządowym. Zgodnie z podpisanym w dniu 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 2017 r. wydzielono kolejne rejony pierwszej generacji do rozpoznania oraz przeprowadzono analizę topologiczną dna wraz ze wstępną oceną zasobów konkrecji polimetalicznych dla wydzielonych obszarów.

W obszarze rozpoznania tła biologicznego kontynuowano ocenę bioróżnorodności obszaru badawczego IOM w oparciu o systematycznie pobierane próbki fauny. W tym celu zawarto umowę naukową z Uniwersytetem Szczecińskim (Centrum Dydaktyczno-Badawcze Nauk Przyrodniczych), dotyczącą analizy prób meiofauny pobranych w trakcie ekspedycji 2014 roku.

W ramach działalności związanej w techniką wydobywania w 2017 r. przeprowadzono proces wstępnego projektowania i oceny wykonalności prototypu i urządzenia do zbierania konkrecji, które zbudowane w mniejszej skali pozwoliłoby na przeprowadzenie testów w celu oceny efektywności wydobywania konkrecji.

Wspólna Organizacja Interoceanmetal we współpracy z kubańskim instytutem naukowym CIPIMM wykonała testy przetwarzania konkrecji polimetalicznych z użyciem metody ługowania wysokociśnieniowego (high pressure acid leaching). Dodatkowo przy współpracy z czeskim Instytutem Chemiczno-Technologicznym w Pradze prowadzono badania w celu alternatywnego wykorzystania

konkrekcji polimetalicznych jako sorbentu do oczyszczania odpadów płynnych przemysłowych i dalszego wykorzystania metali zebranych w trakcie takiego procesu.

Interoceanmetal brał udział w plenarnych sesjach Rady i Zgromadzenia 23 Sesji Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego uczestnicząc w procesie opracowywania Kodeksu Górniczego dla złóż polimetalicznych w Obszarze objętym konwencją UNCLOS.

X. SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W POLSCE.

Światowy rynek stoczniowy w 2017 r. nadal znajdował się w kryzysie. Portfel zamówień na nowe statki osiągnął historycznie minimalne wartości, a liczba nowych zamówień nadal była bardzo niska, choć wyższa niż w roku 2016. Ceny na nowe statki pozostawały na podobnym poziomie jak rok wcześniej.

Najślabszym punktem światowego rynku okrętowego w 2017 r. była bardzo niska liczba kontraktów na nowe statki, co w konsekwencji doprowadziło do zmniejszenia światowego portfela zamówień w stosunku do 2016 roku o około 22% pod względem nośności, a pod względem liczby o około 25%.

Jedynym pozytywnym aspektem tej trudnej sytuacji na światowym rynku okrętowym, a w szczególności zmniejszania się światowego portfela zamówień, jest zwiększenie w nim udziału (pod względem CGT) stoczni europejskich z 10,9% na koniec 2016 roku do 14,0% na koniec 2017 roku.

W 2017 r. wycofano z eksploatacji i oddano do recyklingu o około 13% mniej jednostek (pod względem liczby) niż w 2016 roku i o 19% mniejszej łącznej nośności. O ponad rok wzrósł średni wiek złomowanych jednostek.

W 2017 r. stocznie dynamicznie rozwinęły się głównie dzięki zwiększeniu zapotrzebowania na jednostki obsługujące rynek offshore oraz zaczęły wykorzystywać szanse, jakie dawało zainteresowanie armatorów napędem LNG. Przykładem jest Stocznia Remontowa Shipbuilding, która wyspecjalizowała się w produkcji jednostek wyposażonych w napęd LNG. Również inne stocznie polskie wykorzystują dobrą koniunkturę na rynku promów. Stocznia CRIST S.A. współpracuje z francuską stoczną STX-France przy wykonywaniu bloków dla dużego wycieczkowca, a także posiada w portfelu zamówień ro-paxa dla Islandzkiego Urzędu Transportu Drogowego. MSR Gryfia S.A. pracowała nad budową ro-paxa dla krajowego armatora - Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Na koniec 2017 r. portfel zamówień polskich stoczni produkcyjnych wyniósł 16 jednostek (wzrost o 20% w porównaniu do 2016 r.).

Istotnym wydarzeniem z punktu widzenia krajowych producentów nowych statków było zamówienie Ministerstwa Obrony Narodowej na dostawę dwóch niszczycieli min typu „Kormoran” i okrętu ratowniczego typu „Ratownik”. W dniu 27 grudnia 2017 r. zostały podpisane umowy w tej sprawie. Sygnatariuszami umowy na budowę dwóch kolejnych niszczycieli min typu Kormoran są Inspektorat Uzbrojenia MON oraz konsorcjum gdańskiej Stoczni Remontowej Shipbuilding (lider) oraz gdyńskich spółek wchodzących w skład PGZ: Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej i PGZ Stoczni Wojennej. Zamówienie na budowę okrętu Ratownik otrzymało konsorcjum spółek PGZ, w tym Stocznia Remontowa Nauta (lider techniczny), PGZ Stocznia Wojenna oraz OBR Centrum Techniki Morskiej.

Według portalu new-ships.com od stycznia do grudnia 2017 r. polskie stocznie dostarczyły 10 kompletnie wyposażonych statków, w tym: 5 promów, 2 statki rybackie, 2 statki towarowe

i 1 żaglowiec szkolny. W porównaniu do danych za rok 2016 r. liczba zrealizowanych statków utrzymała się na tym samym poziomie.

Najciekawszymi jednostkami budowanymi w 2017 r. przez polskie stocznie były:

- Marco Polo – pływający dok, który umożliwi budowę osiedla na wodzie w Monako. Projekt stoczni Crist był elementem prestiżowego międzynarodowego projektu - Extension en Mer de Monaco.
- Elektra – hybrydowy prom typu double-ended ferry zbudowany przez stocznnię Crist dla fińskiego armatora Finnferries. Jest to jedna z nielicznych jednostek z napędem hybrydowym w Europie.
- Johan Sverdrup – jeden z największych projektów realizowanych w ostatnim czasie w segmencie offshore oil & gas w Europie. Polskie firmy były istotnymi dostawcami komponentów służących do zagospodarowania jednego z 5 największych pól wydobywczych na Norweskim Szelfie Kontynentalnym. Energomontaż-Północ Gdynia dostarczył trzy moduły platformy mieszkalnej o łącznej wadze około 3 000 ton. Stocznia Crist dostarczyła natomiast na ten projekt moduł platformy wiertniczej o masie 6 000 ton.

Polskie stocznie remontowe w 2017 r. świadczyły usługi głównie w zakresie przeglądów armatury zaburtowej, wymiany uszczelnień, mycia kadłubów i nadbudówek, piaskowania oraz malowania, przeróbki systemu olejowego, wymiany skorodowanych włazów oraz remontów pędników. Oprócz standardowych prac remontowych polskie stocznie wykonują także skomplikowane przebudowy oraz remonty wynikające z zaostrzających się przepisów żeglugowych, m.in. konwencji o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi.

W stosunku do prognoz na koniec 2016 roku nastąpił spadek liczby wykonanych remontów o 17 mln euro, ale wzrosła ich wartość wykonania - o 74,3 mln euro. Odnotowano także wzrost liczby statków w portfelu remontów o 13 jednostek, a wartość prac remontowych jest wyższa o 97,3 mln euro.

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

W 2017 r. MSR Gryfia wykonała remonty na 215 statkach różnego typu oraz podpisała dwie umowy na budowę nowych jednostek. Pierwsza umowa podpisana w dniu 8 marca 2017 r. z Polską Żeglugą Bałtycką dotyczyła budowy promu pasażersko-samochodowego typu ro-pax. Budowa promu będzie realizowana na pochylni Wulkan na terenie Stoczni Szczecińskiej, gdzie 23 czerwca 2017 r. została położona stępka. W październiku 2017 r. stocznia przekazała armatorowi projekt kontraktowy, jednocześnie strony podpisały zlecenie na wykonanie projektu technicznego jednostki.

We wrześniu 2017 r. MSR Gryfia podpisała umowę na budowę czterech lodołamaczy rzecznych dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. W ramach kontraktu stocznia wybuduje cztery jednostki przeznaczone do pracy na Dolnej Wiśle - będą to trzy lodołamacze liniowe i jeden czołowy.

W segmencie remontów okrętów wojennych MSR Gryfia zrealizowała w 2017 r. remont trałowca bazowego ORP Hańcza, bazującego na co dzień w 8. Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu.

Jednym ze zleceń w segmencie remontów był montaż systemów uzdatniania wód balastowych na statkach niemieckiego armatora - KESS. Zlecenie było związane z wprowadzeniem nowych przepisów IMO o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi.

W 2017 r. w zakładzie w Szczecinie i Świnoujściu remont przeszło łącznie 12 jednostek pasażerskich. Remont tego typu jednostek w Stoczni MSR Gryfia utrzymuje się na stałym poziomie od 2015 r.

- **Stocznia Szczecińska (Szczeciński Park Przemysłowy)**

W styczniu 2017 r. Fundusz Inwestycyjny Zamknięty MARS sfinalizował transakcję nabycia od TF Silesia 100% udziałów Szczecińskiego Parku Przemysłowego (obecnie: Stocznia Szczecińska). Zakup spółki wpisuje się realizację strategicznych założeń grupy, których celem jest m.in. budowa największej grupy stoczniowej w regionie.

W grudniu 2017 r. spółka podpisała dwa listy intencyjne w sprawie budowy nowych jednostek - dwóch masowców dla szczecińskiego armatora Baltramp oraz czterech wielozadaniowych statków dla niemieckiego klienta - firmy Monterola Shipping Company.

- **Stocznia Remontowa Nauta S.A.**

W roku 2017 r. Nauta wyremontowała 117 statków cywilnych i 2 okręty wojenne. Stocznia pozyskała także do realizacji kolejne zlecenia na remonty okrętów wojennych z terminem realizacji w roku 2018.

W segmencie remontów i konwersji statków wykonano zlecenie w zakresie przebudowy specjalistycznej jednostki do instalacji turbin na morskich farmach wiatrowych - Vole Au Vent.

Zakład Nowych Budów zwodował w 2017 r. pięć częściowo wyposażonych statków rybackich i 1 statek rybacki budowany pod klucz - przekazanie jednostki armatorowi planowane jest na rok 2018.

W kwietniu 2017 r. Stocznia Nauta podpisała umowę z koncernem SAAB na budowę statku wywiadowczego dla szwedzkiej marynarki wojennej. Stocznia Nauta będzie odpowiadała za całość prac przy budowie, wodowaniu i wstępnych próbach morskich.

Pod koniec grudnia 2017 r. Stocznia Remontowa Nauta jako lider techniczny konsorcjum w składzie: Polska Grupa Zbrojeniowa — lider, Stocznia Remontowa Nauta - Lider techniczny, PGZ Stocznia Wojenna, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej, zawarła umowę z Inspektorem Uzbrojenia na budowę okrętu ratowniczego RATOWNIK. Wartość kontraktu wynosi 750 mln zł.

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

W 2017 r. PGZ Stocznia Wojenna sfinalizowała transakcję zakupu majątku Stoczni Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej od syndyka spółki.

- **Energomontaż-Północ Gdynia**

W 2017 r. Energomontaż-Północ Gdynia zrealizował projekt Johan Sverdrup. W ramach kontraktu EPG wykonał trzy duże moduły platformy mieszkalnej na pole wydobywcze na Morzu Północnym. łączna waga wykonanych konstrukcji wyniosła około 3 000 ton.

Spółka wykonała również zlecenie związane z budową prototypowych konstrukcji, czego przykładem może być m.in. projekt Kribi – budowa konstrukcji systemu załadunkowo-cumowniczego Submerged Sal with Yoke przeznaczonego na jednostkę Golar Hilli, która będzie pracować na polu wydobywczym u wybrzeży Kamerunu.

W związku z dynamicznym rozwojem morskiej energetyki wiatrowej, EPG coraz częściej uczestniczy w projektach związanych z budową konstrukcji przeznaczonych na morskie farmy wiatrowe. W 2017 r. EPG dostarczał konstrukcje na farmy Arkona i Borkum Riffgrund 2.

- **Stocznia Crist S.A.**

Budowa hybrydowego promu Elektra (P310) dla fińskiego armatora oraz budowa doku pływającego z własnym napędem Marco Polo dla francuskiego odbiorcy to zrealizowane w 2017 r. projekty przez stocznnię Crist.

Spółka zrealizowała również szereg mniejszych kontraktów związanych z dostawą konstrukcji offshore (na projekty Johan Sverdrup i Hornsea Offshore Wind Farm), częściowo wyposażonych kadłubów statków rybackich i offshore oraz bloków kadłubowych dla statków AHTS i rybackich.

- **ST3 Offshore**

W 2017 r. spółka, której 80% udziałów należy do Funduszu MARS, realizowała kontrakt dla duńskiego koncernu energetycznego Ørsted (ex Dong Energy). Projekt zakłada budowę 20 konstrukcji wraz z montażem osprzętu, m.in. wyposażenia w elementy elektryki. Wyprodukowane w Szczecinie jackety montowane będą na morskiej farmie Borkum Riffgrund 2 na Morzu Północnym. Dostawy konstrukcji będą realizowane w pierwszej połowie 2018 r.

- **Remontowa Holding**

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

W 2017 r. stocznia przekazała armatorom 7 jednostek, w tym promy zasilane LNG we flocie armatora, promy pasażersko - samochodowe, kontenerowiec arktyczny, żaglowiec szkolny oraz niszczyciel min ORP „Kormoran”.

W roku 2017 Gdańska Stocznia Remontowa S.A. należąca do Grupy Kapitałowej REMONTOWA Holding, przeprowadziła remonty i modernizacje na ponad 180 jednostkach. Zakres zadań obejmował m.in. instalację odsiarczania spalin (scrubber) oraz oczyszczania wód balastowych (Ballast Water Management), a także przebudowę przestrzeni pasażerskiej na statkach ro-ro i ro-pax.

Stocznia przystąpiła również do realizacji przebudowy pierwszego (Spirit of British Columbia) z dwóch promów pasażersko - samochodowych dla armatora z Kanady (BC Ferries). Stocznia przebudowuje system napędowy statku na zasilanie skroplonym gazem ziemnym (LNG).

W roku 2017 kontynuowano przebudowę zbiornikowca norweskiego na pływający system typu FSO dla sektora offshore w ramach projektu Martin Linge. Stocznia rozpoczęła także realizację dla LOTOS Petrobaltic S.A. projektu przebudowy platformy Petrobaltic na centrum produkcyjne, które docelowo ma pracować na bałtyckim złożu B8.

Pod koniec 2017 r. stocznia podpisała kontrakt na dostawę, montaż i integrację systemów rozpoznania elektronicznego na okrętach ORP Hydrograf i ORP Nawigator oraz naprawę główną i dokową ORP Hydrograf.

- **Stocznia Gdańsk**

W 2017 r. Grupa Stoczni Gdańsk, w skład której wchodzi Stocznia Gdańsk S.A. oraz GSG Towers Sp. z o.o., zakończyła budowę 3 elementów konstrukcji trafostacji przeznaczonych na offshorową farmę wiatrową Hornsea oraz prefabrykację klatek anodowych oraz ościeżnic na farmę wiatrową Walney. Jednocześnie pod koniec 2017 roku Stocznia rozpoczęła kolejny projekt związany z prefabrykacją klatek anodowych oraz ościeżnic na farmę Hornsea. W czerwcu 2017 r. dostarczono konstrukcję offshorową przeznaczoną na farmę Arkona.

W 2017 roku w Stoczni Gdańsk przerobiono 35 tys. ton stali ogółem.

- **Przemysł produkcji jachtów**

Branża jachtowa (produkcja jachtów, osprzętu, usługi) liczy w Polsce około 900 przedsiębiorstw i zatrudnia 35 tys. ludzi. Polskie stocznie jachtowe produkują co roku kilkanaście tysięcy jednostek pływających, zarówno łodzi motorowych, jak i żaglowych. Stocznie jachtowe (100 firm) zatrudniają ok. 4 tys. osób. Ponad 70% jachtów znajduje nabywców za granicą, głównie w krajach Unii Europejskiej, w Ameryce Północnej oraz w Chinach. Atutem polskich przedsiębiorstw są niższe koszty produkcji, wysoka wydajność i jakość budowanych łodzi oraz personalizacja zamówień. Głównymi produktami są łodzie motorowe o 6-9 m długości, z czego wielkość polskiej produkcji jest na drugim miejscu w światowym rankingu w przypadku jachtów do 10 m długości (po USA) oraz pierwsze miejsce w Europie w ramach eksportu łodzi z silnikami zaburtowymi.

Ścisłą czołówkę polskich stoczni jachtowych oprócz Delphia Yachts (Olecko), Galeon (Straszyn) i Sunreef Yachts (Gdańsk) stanowią Balt-Yacht (Żarnowo k/Augustowa), Ostróda Yacht, S-Yachts (Ślepsk) oraz Mazurskie Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Budowlane J.W. Ślepsk (Augustów). Ich udział w polskim rynku stanowi ponad 70%. Portfel zamówień na jachty pod koniec roku 2017 wyniósł 236 sztuk, natomiast wyprodukowano wówczas 366 jachty.

Z kolei w portfelu zamówień na małe jachty motorowe pod koniec 2017 r. znajdowało się 4336 sztuk, a w całym 2017 roku wyprodukowano 5257 takich jachtów. Firmy te wytwarzają sprzęt wysokiej klasy zbudowany z nowoczesnych materiałów oraz wyposażony w najnowsze rozwiązania techniczne. Polskie stocznie produkują jachty nie tylko pod własnymi markami, ale też na zamówienia zagranicznych stoczni, w tym największej na świecie firmy Brunswick.

Przemysł jachtowy w Polsce przeznacza blisko 75% całej produkcji na eksport. Główne rynki zbytu w analizowanym okresie to: Polska, USA, Francja, Niemcy, Norwegia, Holandia, Wielka Brytania, Szwecja i Chiny.

XI. PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE

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

W maju 2017 r. zostało przyjęte Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. poz. 1025), które określa wymogi dla części tekstowej i graficznej opracowywanych planów. Rozporządzenie reguluje m.in. stosowane nazewnictwo, zakres materiałów planistycznych wykorzystywanych w procesie tworzenia planu, zawartość części tekstowej planu oraz części graficznej planu, w tym możliwe do zastosowania podstawowe funkcje akwenów, a także wymogi dotyczące dokumentowania prac planistycznych.

Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich zostaną przyjęte w formie rozporządzenia przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, po wcześniejszym sporządzeniu projektów tych planów przez właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich.

W dniu 20 stycznia 2017 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Zalewu Szczecińskiego oraz dla Zalewu Kamieńskiego, natomiast w dniu 26 września 2017 r. ogłosił zamówienie na opracowanie projektu planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Informacja o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego RP oraz morskich wód wewnętrznych w obszarze portu morskiego w Świnoujściu oraz planów zagospodarowania przestrzennego dla morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Szczecinie, Policach, Dziwnowie oraz Trzebieży wraz z prognozami oddziaływania na środowisko dla ww. planów została ogłoszona do publicznej wiadomości w dniu 9 października 2017 r. przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W 2017 r. w ramach prowadzonego procesu planistycznego „Projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000” odbyły się dwa spotkania konsultacyjne krajowe w Gdańsku i Słupsku i jedno spotkanie międzynarodowe w Warszawie. Celem spotkań była prezentacja opracowanej w 2017 r. wstępnej wersji Projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 (wersja v.0), wraz ze wstępną wersją Prognozy oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000. Uczestnicy spotkań zostali również poinformowani o harmonogramie prac oraz planowanych konsultacjach społecznych.

Ponadto od października do grudnia 2017 r. odbywały się sektorowe spotkania konsultacyjne poświęcone m.in. zagadnieniom dotyczącym tras żeglugowych, przepływu przez obszary morskich farm wiatrowych, poszukiwania i wydobywania ropy, gazu, kruszywa, ochrony przyrody, infrastruktury liniowej, rybołówstwa, turystyki morskiej, ochrony brzegu morskiego, lokalizacji elektrowni jądrowej.

Współpraca w zakresie morskiego planowania przestrzennego była przedmiotem dyskusji w Komitecie ds. Gospodarki Przestrzennej w ramach Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej. W ramach Komitetu funkcjonuje grupa robocza ds. morskiego planowania przestrzennego, której zadaniem jest wymiana informacji, współpraca i konsultacje projektów planów tworzonych po stronie polskiej i niemieckiej. We wrześniu 2017 r. przez stronę polską opiniowany

był niemiecki plan sektorowy Spatial Offshore Grid Plan, obejmujący obszar niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej, wyznaczający obszary dedykowane dla powstania farm wiatrowych.

2. Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym.

Komitet ds. Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB (the Committee on Spatial Planning and Development of the Baltic Sea Region) jest forum współpracy międzynarodowej w obszarze planowania przestrzennego i rozwoju, obejmującym wszystkie kraje bałtyckie oraz Białoruś. Kraje członkowskie są reprezentowane przez ministrów odpowiedzialnych za rozwój i planowanie przestrzenne. Niemcy biorą udział w tej współpracy również poprzez reprezentantów regionów nadmorskich (landów), a Rosja dodatkowo przez instytut naukowy. Pracom Komitetu Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB przez cały 2017 r. przewodniczyła Szwecja, którą reprezentował BOVERKET - Szwedzka Krajowa Rada Mieszkalnictwa, Budownictwa i Planowania pod auspicjami Szwedzkiego Ministerstwa Przedsiębiorczości i Innowacji.

Najważniejszym zadaniem realizowanym przez VASAB w 2017 roku było z jednej strony dalsze wdrażanie Długookresowej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego (Long-term Perspective on Spatial Development in the Baltic Sea Region - LTP/BSR) oraz realizacja Deklaracji Tallińskiej, z drugiej zaś prace nad aktualizacją LTP/BSR i dostosowaniem jej do wyzwań przyszłości.

Realizując powyższe zadania VASAB, w 2017 roku strona Polska uczestniczyła i współorganizowała kilka wydarzeń. W dniu 31 stycznia 2017 roku w Skanör oraz 19 maja 2017 roku w Vaxholm odbyło się posiedzenie Komitetu ds. Planowania Przestrzennego i Rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego VASAB poprzedzone spotkaniami Troiki VASAB: Polski, Szwecji i Łotwy. Przedmiotem posiedzeń była wymiana doświadczeń w zakresie systemów planowania przestrzennego, w tym morskiego planowania przestrzennego, poszczególnych państw członkowskich VASAB. Omawiano także plan pracy długookresowej perspektywy rozwoju przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego VASAB w perspektywie 2050 roku, z uwzględnieniem projektów badawczych ESPON, w szczególności BT2050 (Terytorialne scenariusze dla Regionu Bałtyckiego) zgłoszonego przez VASAB do Programu ESPON oraz system monitoringowy VASAB-TeMo. Po posiedzeniach Komitetu miały miejsce warsztaty. Tematem spotkania w dniu 1 lutego 2017 r. w Skanör było „Połączone społeczeństwo - bałtyckie warsztaty inteligentnych miast”. W dniu 18 maja 2017 r. w Sztokholmie warsztaty dotyczyły „Inteligentnego rozwoju obszarów miejskich i wiejskich - połączone społeczeństwo Regionu Morza Bałtyckiego”. W 2017 r. warsztaty odbyły się również w Polsce. W dniu 14 listopada 2017 r. w Warszawie odbyły się warsztaty na temat „Łącznik Regionów Morza Północnego i Bałtyckiego” (North Sea Baltic Connector of Regions, NSB CoRe).

Ważnym elementem wyżej wymienionych spotkań były dyskusje dotyczące inteligentnych miast i innowacyjnych technologii prowadzących do rozwoju miast, inteligentnych partnerstw miejsko-wiejskich, możliwości wykorzystania cyfryzacji, internetu rzeczy (IoT) i innych inteligentnych rozwiązań w celu osiągnięcia pożądanego rozwoju regionu Morza Bałtyckiego. Ponadto warsztaty warszawskie, zorganizowane wspólnie z Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyńskiego Polskiej Akademii Nauk, posłużyły do rozwinięcia wspólnej, przestrzennej wizji rozwoju regionów, logistyki i mobilności korytarza: Morze Północne-Morze Bałtyckie. Przestrzenna wizja jest rozwijana w ramach projektu NSB CoRe, którego głównym celem jest zwiększenie dostępności obszaru wschodniego Bałtyku w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego. Skupia on swą działalność wokół korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne-Bałtyk, którego kluczowym elementem jest linia kolejowa E75 - Rail Baltica. Projekt koncentruje się na

wspieraniu przedsiębiorczości w korytarzu, tworzeniu i promocji punktów dostępu w postaci stacji kolejowych oraz centrów logistycznych, a także na zagadnieniach planowania przestrzennego, służących wykorzystaniu nowego korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne-Bałtyk do obsługi połączeń lokalnych. Po raz pierwszy opracowywana jest przestrzenna wizja europejskiej sieci transportowej, a także poszukiwane są podejścia do efektów synergicznych wspólnego planowania przestrzennego i transportu.

Oprócz posiedzeń Komitetu ds. Planowania Przestrzennego i Rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego VASAB, przedstawiciele Polski uczestniczyli w spotkaniu ad hoc VASAB w dniu 24 lutego 2017 roku w Kopenhadze. Na spotkaniu podkreślono znaczenie dalszej współpracy w trzech głównych obszarach zainteresowań VASAB: morskiego planowania przestrzennego, dostępności i współpracy miasto-wieś. Podczas spotkania odbyła się dyskusja na temat aktualizacji długoterminowej perspektywy rozwoju przestrzennego regionu Morza Bałtyckiego oraz Konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój, planowanej na 2019 rok.

Komitet ds. Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB wspólnie z Komisją Helsińską (HELCOM), będącą organem wykonawczym Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego zawartej w Helsinkach w dniu 22 marca 1974 r., powołał w październiku 2010 r. wspólną Grupę roboczą HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego. Obecnie współprzewodniczącym prac Grupy jest przedstawiciel Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W 2017 r. odbyły się dwa posiedzenia Wspólnej Grupy Roboczej, w maju w Sztokholmie oraz w listopadzie w Warszawie. Podczas 15-tego wspólnego posiedzenia Grupy roboczej HELCOM-VASAB w Warszawie dyskutowano na temat koordynacji polityki regionu i wykorzystania podejścia ekosystemowego w morskim planowaniu przestrzennym. Spotkania Grupy mają na celu wymianę informacji o etapie, na jakim znajduje się opracowywanie morskich planów zagospodarowania przestrzennego w poszczególnych krajach oraz informowanie o postępach we wdrażaniu zapisów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135). Podczas spotkania w listopadzie poddano dyskusji rekomendacje projektu „Baltic SCOPE” dla współpracy transgranicznej w ramach morskiego planowania przestrzennego, a także przedstawione zostały prowadzone i planowane projekty dotyczące morskiego planowania. W ramach spotkania został stworzony kalendarz zawierający informacje o planowanych wydarzeniach, warsztatach oraz spotkaniach konsultacyjnych prowadzonych przez państwa bałtyckie. W maju 2017 r. odbyły się nieformalne konsultacje projektu szwedzkiego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, w których strona polska wzięła udział. Uczestnicy listopadowego spotkania w Warszawie również dyskutowali o pierwszej wersji raportu „Stan Morza Bałtyckiego” (State of the Baltic Sea) udostępnionego przez HELCOM, koncentrując się na podejściach i rezultatach, które mogą wspierać morskie planowanie przestrzenne i być pomocne dla sporządzenia planów przestrzennych obszarów morskich.

W 2017 r. kontynuowano prace podgrupy ekspertów HELCOM-VASAB ds. danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego (Maritime Spatial Planning Data Expert Sub-Group). Odbyły się trzy posiedzenia, podczas których podejmowano działania służące wypracowaniu wspólnych dla całego obszaru Morza Bałtyckiego rekomendacji w zakresie wymiany danych przestrzennych na potrzeby morskiego planowania przestrzennego. Wymiana danych przestrzennych niezbędna będzie w szczególności podczas współpracy transgranicznej przy sporządzaniu morskich planów zagospodarowania przestrzennego, których opracowania wymaga Dyrektywa Parlamentu

Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Do końca 2018 roku powinien zostać opracowany raport podsumowujący prace grupy i przedstawiający rekomendacje dla HELCOM-VASAB Maritime Spatial Planning Working Group (Maritime Spatial Planning Data Expert Sub-Group jest zespołem utworzonym w ramach ww. grupy, składającym się z ekspertów z zakresu informacji geograficznej z poszczególnych krajów obszaru Morza Bałtyckiego).

W październiku 2017 r. przedstawiciele Polski wzięli udział w cyklicznym spotkaniu Grupy ekspertów Komisji Europejskiej ds. morskiego planowania przestrzennego, które miało miejsce w Brukseli. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele nadmorskich państw członkowskich oraz reprezentanci kilku organizacji mających status obserwatorów. Spotkanie miało na celu wymianę informacji na temat zaawansowania prac dotyczących przygotowywania morskich planów zagospodarowania przestrzennego w poszczególnych krajach członkowskich. Tematami szczególnie dyskutowanymi podczas spotkania była współpraca międzynarodowa, wymiana danych i doświadczeń oraz sposoby angażowania interesariuszy podczas całego procesu tworzenia morskich planów przestrzennych.

3. System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).

Projekt SIPAM jest kolejnym krokiem związanym z szeregiem działań podejmowanych na poziomie ogólnokrajowym, jak i lokalnym dotyczących wdrażania dyrektywy INSPIRE (Dyrektywa 2007/2/WE ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej). Rozwiązanie techniczne zastosowane w projekcie sprawia, że projekt SIPAM będzie interoperacyjny na poziomie różnych projektów realizowanych zgodnie z tą dyrektywą w Polsce, jak i innych krajach Unii Europejskiej (np. geoportal.gov.pl, geoserwis.gdos.gov.pl, inspire.gios.gov.pl, geo.stat.gov.pl).

W dniu 2 listopada 2017 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podpisało umowę z Centrum Projektów Polska Cyfrowa na dofinansowanie projektu „System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)”. Projekt został dofinansowany w ramach Działania 2.3 „Cyfrowa dostępność i użyteczność informacji sektora publicznego”, Poddziałania 2.3.1 „Cyfrowe udostępnienie informacji sektora publicznego ze źródeł administracyjnych i zasobów nauki” Program Operacyjny Polska Cyfrowa - typ I projektu: cyfrowe udostępnienie ISP ze źródeł administracyjnych. Wartość projektu to około 6 mln zł.

Głównym celem projektu jest cyfryzacja i udostępnienie danych gromadzonych przez administrację morską do ponownego wykorzystania, poprzez digitalizację zasobów analogowych, integrację i harmonizację danych oraz zbudowanie cyfrowego repozytorium, a także upowszechnienie informacji na temat zgromadzonych w systemie zasobów poprzez promocję wśród odbiorców. Cel główny został doprecyzowany poniższą listą celów szczegółowych:

- zwiększenie dostępności zbiorów danych będących w dyspozycji administracji morskiej,
- poprawa jakości, harmonizacja i zapewnienie interoperacyjności danych administracji morskiej,
- zwiększenie możliwości ponownego wykorzystania danych administracji morskiej.

Realizacja projektu związanego z budową systemu informacji przestrzennej administracji morskiej (SIPAM) wynika z procesu wdrażania dyrektywy INSPIRE w obszarze przetwarzania danych przestrzennych przez jednostki administracji publicznej na różnych szczeblach i umożliwi stworzenie rozwiązania gwarantującego każdemu użytkownikowi dostęp do danych przestrzennych dotyczących obszarów morskich w jednolitym formacie zapewniającym wzajemną spójność. Harmonizacja danych

usprawni działania administracji oraz podmiotów zewnętrznych poprzez szybki dostęp do jednolitych danych przestrzennych oraz łatwe ich wyszukiwanie.

XII. RYBOŁÓWSTWO.

1. Wspólna Polityka Rybołówstwa.

Celem Wspólnej Polityki Rybołówstwa (WPRyb) jest wprowadzenie warunków pozwalających na zapewnienie lepszej przyszłości zarówno zasobom ryb, jak i łowiskom, a także środowisku morskemu. WPRyb posiada olbrzymi potencjał w zakresie tworzenia fundamentów zrównoważonego rybołówstwa uwzględniającego ekosystemy i jednocześnie dostarczając konsumentom zdrowych produktów rybnych wysokiej jakości, przyczyniając się tym samym do rozwoju przedsiębiorstw produkujących i przetwarzających ryby.

2. Informacja o polskiej flocie rybackiej.

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 2017 r. flota bałtycka liczyła 831 statków rybackich, o łącznej zdolności połowowej 15 978,74 GT i 62 570,58 kW.

W dniu 31 grudnia 2017 r. polska flota dalekomorska obejmowała 3 statki rybackie operujące wyłącznie na wodach poza Morzem Bałtyckim oraz poza polskimi morskimi wodami wewnętrznymi. Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 11 580,56 GT i 13 716 kW.

Działalność połowowa polskich statków w zakresie połowów dalekomorskich w 2017 r. wynikała z realizacji działań, które umożliwiały przepisy następujących aktów prawnych:

- 1) rozporządzenia Rady (UE) nr 2017/127 ustalającego uprawnienia do połowów na 2017 r. dostępne w wodach UE oraz – dla statków UE – na określonych wodach nienależących do UE,
- 2) rozporządzenia Rady (UE) nr 2016/2285 ustalającego na lata 2017 i 2018 uprawnienia do połowów dla unijnych statków rybackich dotyczące niektórych stad ryb głębokowodnych,
- 3) pochodzące z porozumień dwustronnych Unii z krajami trzecimi.

Na mocy ww. dokumentów Polska otrzymała uprawnienia do połowów w 2017 r., które wykorzystwała prowadząc połowy, bądź wymieniając kwoty połowowe głównie z Niemcami, Wielką Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią i Portugalią.

Głównymi rejonami prowadzenia działalności połowowej w roku 2017 były obszary zarządzane przez: Komisję Rybołówstwa Północno-Wschodniego Atlantyku (NEAFC), obszar Strefy Chronionej Rybołówstwa wokół Svalbardu oraz obszary wyłącznych stref ekonomicznych Norwegii, Mauretanii, Maroka i Namibii.

Spośród podstawowych gatunków bałtyckich, tj. łosoś, śledź, szprot, troć i ryby płaskie szczególnie istotne dla polskich rybaków są połowy dorsza, które podlegają wielu ograniczeniom.

Na obszarze północnego Atlantyku polskie statki prowadziły połowy dorsza i halibuta grenlandzkiego (obszar wokół Svalbardu) oraz dorsza, czarniaka i karmazyna (wody norweskie). W obszarze wód wyłącznych stref ekonomicznych Mauretanii oraz Maroka statki połowiły gatunki pelagiczne.

Jeden statek pod polską banderą prowadził połowy na wodach Namibii w oparciu o licencje komercyjne.

Polskie połowy dalekomorskie w 2017 r. wyniosły na północnym Atlantyku - 19 992 tony (błękitek, dorsz, halibut grenlandzki, czarniak, karmazyn), na obszarze Maroka i Mauretanii - 12 486 ton (gatunki pelagiczne), na wodach Namibii - 38 173 tony (gatunki pelagiczne poławiane w oparciu o licencje komercyjne).

3. Zarządzanie żywymi zasobami morza.

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

W 2017 r. kontynuowano rozmowy w sprawie przysługujących Polsce ogólnych kwot połowowych, szczególnie dorsza stada wschodniego. Przyznane Polsce kwoty połowowe nie zapewniają wielu armatorom opłacalności prowadzonej działalności gospodarczej. Wśród przyczyn złej sytuacji dorsza bałtyckiego są prowadzone połowy paszowe, czyli przemysłowe (masowe) połowy ryb oraz połowy przy użyciu trału w strefie brzegowej. W celu ochrony zarówno żywych zasobów, zwłaszcza strefy przybrzeżnej i rybołówstwa na niewielką skalę w drodze rozporządzenia zostały wprowadzone ograniczenia w stosowaniu sprzętu ciągnionego i włączono do strefy 6 Mm od brzegu.

Ze względu na niewielką skalę prowadzonych połowów przez polską flotę rybacką o długości całkowitej poniżej 8 m, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpoczęło negocjacje z Komisją Europejską w sprawie wyłączenia z konieczności odliczania połowów tą kategorią floty rybackiej z ogólnych kwot połowowych.

W 2017 r. w Polsce wprowadzono zakaz połowów szprota od dnia 11 czerwca do 10 września oraz kwotę połowową dla tobiasza i dobijaka, a po wyczerpaniu kwoty połowowej dobijaka całkowity zakaz połowów tego gatunku, który obowiązywał od połowy lipca okresu sprawozdawczego do końca 2017 roku. Dodatkowo wprowadzono zakaz używania narzędzi ciągnionych 6 mil morskich w celu ochrony zasobu ryb w wodach przybrzeżnych.

MGMiŻŚ uruchomiło pomoc finansową dla polskich rybaków w zakresie ochrony dorsza w ramach realizacji Programu Operacyjnego „Rybnictwo i morze” (PO RYBY 2014-2020).

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

W dniu 11 stycznia 2017 r. Komitet Monitorujący Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze” przyjął trzy uchwały w sprawie zatwierdzenia propozycji kryteriów wyboru operacji do dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR) z zakresu Zintegrowanego

Nadzoru Morskiego, Promowania ochrony środowiska morskiego i zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich i przybrzeżnych oraz Poprawy wiedzy na temat stanu środowiska morskiego w ramach art. 80 ust. 1 lit. a, b, c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego.

W 2017 r. trwały intensywne prace nad przyjęciem rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze”. Ze względu na wiele uwag do treści projektu rozporządzenia proces legislacyjny rozporządzenia został wydłużony. Ostatecznie wskutek ustaleń podjętych podczas spotkania dwustronnego między Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i Ministerstwem Środowiska oraz po uzupełnieniu projektu o wybrane uwagi Ministerstwa Środowiska, rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 sierpnia 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 6. Wspieranie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej, zawartego w Programie Operacyjnym "Rybacktwo i Morze" zostało ogłoszone w dniu 1 września 2017 r. (poz. 1679). Zgodnie z rozporządzeniem pomoc finansową w ramach priorytetu 6. przyznaje się na realizację operacji w ramach trzech działań, tj. Zintegrowanego Nadzoru Morskiego, Promowania ochrony środowiska morskiego i zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich i przybrzeżnych oraz Poprawy wiedzy na temat stanu środowiska morskiego.

Po przyjęciu rozporządzenia rozpoczęto przygotowywanie procedur, zasad sprawozdawczości, instrukcji oraz wytycznych związanych z wdrażaniem Programu Operacyjnego „Rybacktwo i Morze” 2014 – 2020 w zakresie Priorytetu 6., w tym opracowano wzory wniosków o dofinansowanie, wniosku o opinię, umowy o dofinansowanie oraz wniosków o płatność wraz z instrukcjami ich wypełniania w celu rozpoczęcia naborów w I kwartale 2018 r.

5. Rynek ryb w Polsce w 2017 r.

5.1. Przetwórstwo ryb.

Na koniec września 2017 r. przetwórstwem ryb w kraju zajmowały się 263 zakłady dopuszczone do handlu wewnątrz Wspólnoty, spośród których 78 posiadało uprawnienia do eksportu do krajów trzecich. Jednocześnie działało ponad 908 podmiotów mogących sprzedawać swoje wyroby na krajowym rynku. Były to głównie gospodarstwa rybackie i firmy zajmujące się sprzedażą ryb słodkowodnych. Szacuje się, że około 70 przedsiębiorstw mogących sprzedawać swoje wyroby na rynku krajowym zajmowało się wstępną obróbką i przetwórstwem ryb. Największe firmy zajmujące się przetwórstwem ryb w kraju zrzeszone są w Stowarzyszeniu Przetwórców Ryb. Organizacja ta zrzesza 65 członków.

Szacuje się, że w 2017 r. podmioty przetwarzające ryby wyprodukowały około 525 tys. ton produktów o wartości około 10,80 mld zł, w porównaniu z 515,8 tys. ton o wartości 10,28 mld zł w 2016 r. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone lub zakonserwowane (239 tys. ton), filety świeże i mrożone (107,5 tys. ton) oraz ryby wędzone (92 tys. ton).

Wstępne dane odnośnie wyników finansowych w przetwórstwie rybnym pozwalają na stwierdzenie, że sektor jest bezpieczny pod względem płynności finansowej. Mierniki rentowności sprzedaży wskazują, że sytuacja ekonomiczna i finansowa w sektorze przetwórstwa ryb stale się poprawia. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 18 tys. osób.

5.2. Konsumpcja ryb.

Szacunkowe spożycie ryb i owoców morza w Polsce wyniosło w 2017 r. około 12,40 kg/osobę (13,11 kg w 2016 r.). Najchętniej kupowane gatunki to: mintaj (2,68 kg/osobę), śledź (2,45 kg/osobę), dorsz (1,12 kg/osobę), makrela (0,83 kg/osobę), łosoś (0,75 kg/osobę).

5.3. Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.

W dniach 25 - 27 kwietnia 2017 r. delegacja z Polski uczestniczyła w targach „Seafood Expo Global” w Brukseli, współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR). Zadanie zrealizowano w ramach Priorytetu 5. „Wspieranie obrotu i przetwarzania”, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybackstwo i Morze”. Działanie umożliwiło promocję Programu Operacyjnego „Rybackstwo i Morze” na lata 2014-2020, promocję polskich produktów rybołówstwa i akwakultury oraz przetwórstwa rybnego, które stanowi bardzo istotny element w sektorze spożywczym polskiej gospodarki. Na stoisku narodowym prezentowano szeroką gamę przetworów rybnych wytworzonych w Polsce, jak również dystrybuowano materiały informacyjne promujące polskie produkty rybne w języku polskim i angielskim. Odbyły się również pokazy kulinarne z wykorzystaniem polskich produktów rybołówstwa i akwakultury.

5.4. Wspieranie organizacji producenckich.

W końcu 2017 r. funkcjonowało 15 uznanych organizacji producentów produktów rybołówstwa i akwakultury. Wszystkie organizacje w 2017 roku realizowały zatwierdzone plany produkcji i obrotu na 2017 rok, zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o organizacji rynku rybnego. W 2017 r. zatwierdzono sprawozdania z wykonania planów produkcji i obrotu ww. organizacji w 2016 roku. Zatwierdzone plany produkcji i obrotu będą podstawą rozliczenia wsparcia dla organizacji producentów ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR), w zakresie działania 5.1 „Plany produkcji i obrotu” w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania”, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybackstwo i Morze”.

5.5. Wymiana handlowa.

Szacuje się, że w 2017 r. wysłano za granicę ok. 490,2 tys. ton ryb i przetworów, o ok. 20 tys. ton więcej w porównaniu z 2016 r. Wartość eksportu wyniosła 1 948 mln euro, co oznacza wzrost o ok. 137 mln euro w stosunku do roku poprzedniego. Na wzrost wielkości eksportu wpływ miały głównie zwiększone obroty rybami świeżymi i mrożonymi. Natomiast relatywnie wysoki wzrost eksportu w ujęciu wartościowym był spowodowany ogólnym wzrostem cen produktów rybnych. Eksportowano głównie ryby mrożone, filety, ryby wędzone oraz konserwy. Pod względem gatunków dominowały łososie (wędzone), śledzie i dorsze. Głównymi rynkami zbytu są kraje UE, głównie Niemcy, Francja, Dania, Wielka Brytania i Włochy.

Import ryb i przetworów w 2017 r. wyniósł ok. 561,7 tys. ton i był o ok. 7 tys. ton mniejszy niż w 2016 r. Na wolumen importu wpłynęła ponownie znacząca ilość sprowadzonego świeżego łososia, śledzia, makreli i tuńczyka. W strukturze importu ryb i przetworów rybnych utrzymuje się wzrostowy trend udziału ryb świeżych. Spadł natomiast udział filetów i ryb mrożonych. Wartość importu wyniosła prawie 2 023 mln euro - dla porównania w 2016 r. wartość importu była o ok. 25 mln euro mniejsza. Wśród gatunków importowano głównie łososie, śledzie, dorsza (produkty wytworzone w oparciu o te gatunki dominują także w eksporcie) oraz mintaje, makrelę, tuńczyki i pstrągi.

XIII. TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2017 r.

Turystyka morska stanowi ważny element w rozwoju turystyki w Polsce. Z roku na rok obserwuje się coraz większą liczbę turystów spędzających czas wolny nad morzem. Według danych GUS w 2017 r. w okresie wakacyjnym (lipiec, sierpień) w obszarze nadmorskim udzielono 8 223,7 tys. noclegów, czyli o 2,6% więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Wzrasta również aktywność rekreacyjna turystów. Jednym ze sposobów odpoczynku jest udział w rejsie statkiem po morzu. Według GUS statkami pasażerskimi przybrzeżnej floty transportowej w komunikacji pomiędzy portami polskimi w 2017 r. przewieziono 294,3 tys. pasażerów, tj. o 4,5% więcej niż w roku poprzednim. Wewnątrzportowe przewozy pasażerów statkami żeglugi przybrzeżnej w 2017 r. wyniosły 520,3 tys. osób czyli o 12% więcej w skali roku, a średnia odległość przewozu jednego pasażera to 5,4 km.

1. Działania Ministerstwa Sportu i Turystyki.

- **Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda”.**

Celem akcji było popularyzowanie bezpiecznego zachowania w wodzie, nad wodą oraz na wodzie podczas letniego wypoczynku. Akcja była skierowana głównie do dzieci i młodzieży szkolnej, rodziców, nauczycieli i wychowawców. Zamierzonym efektem realizowanej akcji było zmniejszenie liczby wypadków podczas letniego wypoczynku, poprzez wykształcenie bezpiecznych zachowań wśród dzieci i młodzieży szkolnej, uprawiających sporty i rekreację wodną.

W 2017 r. wydrukowano 4150 broszur oraz 200 plakatów akcji dotyczących bezpiecznego zachowania w wodzie i nad wodą w okresie letnim oraz 100 tys. ulotek informujących o podstawowych zasadach bezpieczeństwa na zamarzniętych zbiornikach wodnych. Materiały zostały upowszechniane wśród jednostek policji, szkół, przedszkoli oraz organizacji pozarządowych. Ponadto, publikacje zostały również udostępnione w wersji elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa Sportu i Turystyki.

Ministerstwo prowadziło letnią edycję akcji „Bezpieczna Woda” we współpracy z Polską Organizacją Turystyczną oraz Ministerstwem Edukacji Narodowej, przy wsparciu Ministerstwa Zdrowia, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendy Głównej Policji oraz Centrum Turystyki Wodnej Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego.

- **Kampania społeczna dotycząca bezpiecznego wypoczynku — „Bądź bezpieczny nad wodą i w górach”.**

Ministerstwo Sportu i Turystyki wspierało Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze w zakresie upowszechniania i promocji bezpieczeństwa nad wodą oraz w górach wśród uczniów szkół podstawowych. Celem projektu było pokazanie podstawowych elementów udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, a także omówienie zagrożeń mogących wystąpić nad morzem i w górach oraz sposobów ich eliminowania. Ważnym zadaniem było przeprowadzenie szkolenia poszerzającego wiedzę i umiejętności gwarantujące bezpieczne i prawidłowe postępowanie ratunkowe, niezbędne do regularnego prowadzenia szkoleń i ćwiczeń z młodzieżą, zrealizowane dla kadry społecznej i nauczycieli. W 2017 r. przeprowadzono zajęcia w 12 szkołach łącznie dla ok. 1 250 uczniów.

- **Nagroda Przyjaznego Brzegu.**

Ministerstwo Sportu i Turystyki w 2017 r. wspierało organizację Konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu, który organizowany jest od 13 lat przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Polski Związek Żeglarski. Celem konkursu jest promocja atrakcji wodnych i turystycznych Polski oraz wyróżnienie miejscowości najbardziej aktywnych na tym polu.

W konkursie premiowane były inwestycje służące turystyce wodnej, takie jak budowa i modernizacja marin żeglarskich i stanic wodnych, szlaków wodnych, działania poszczególnych osób, klubów i stowarzyszeń, samorządów oraz innych instytucji i organizacji na rzecz rozwoju turystyki wodnej. Pracom jury przewodniczył wiceprezes Zarządu Głównego PTTK, uczestniczyli w nich przedstawiciele Ministerstwa Sportu i Turystyki, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Polskiej Organizacji Turystycznej, Polskiego Związku Żeglarskiego i Centrum Turystyki Wodnej PTTK.

Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu odbywał się pod patronatem honorowym Ministra Sportu i Turystyki, który przyznał nagrodę główną - Grand Prix. Nagroda została wręczona podczas Targów Wiatr i Woda 2017 Starostwu Powiatowemu w Drawsku Pomorskim za ukazanie na nowo piękna Jeziora Drawskiego, jego historyczną eksplorację, wspaniałe wydawnictwa i organizację wielu ciekawych imprez wodniackich.

2. Działania Polskiej Organizacji Turystycznej.

W 2017 r. Polska Organizacja Turystyczna, jako partner stowarzyszony, kontynuowała realizację projektu „Baltic Sea Tourism Center - Sustainable development structures for ACTIVE TOURISM”. Projekt realizowany jest w ramach Programu Interreg Południowy Bałtyk 2014-2020. Projekt zakłada stworzenie efektywnej i samofinansującej się struktury zarządzania turystyką w obszarze Morza Bałtyckiego poprzez utworzenie Centrum Turystyki Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Tourism Centre - BSTC). BSTC będzie służyć jako biuro łącznikowe zrzeszające kluczowych interesariuszy w celu zrównoważonego i odpowiedzialnego rozwoju turystyki i współpracy w regionie Południowego Bałtyku.

Polska Organizacja Turystyczna podejmuje wiele inicjatyw na rzecz promocji turystyki morskiej zarówno w kraju, jak i za granicą. W 2017 r. Zagraniczny Ośrodek Polskiej Organizacji Turystycznej (ZOPOT) w Niemczech prezentował informacje na temat walorów turystycznych polskich obszarów morskich podczas konferencji, targów i innych wydarzeń społeczno-kulturalnych m.in. Kieler Woche i Altonalia w Hamburgu.

ZOPOT w Szwecji uczestniczył w zlocie żaglowców Tall Ship Races 2017 w Halmstad w Szwecji oraz w Kotka i Turku w Finlandii. Podczas powyższych wydarzeń Organizacja przeprowadziła akcję informacyjną na temat atrakcji turystycznych w Polsce, w tym obszarów nadmorskich dla 1,2 mln uczestników Tall Ship Races 2017 w Szwecji i Finlandii.

ZOPOT w Austrii prezentował polską turystykę nadmorską m.in. poprzez reklamy zewnętrzne pod hasłem „Turystyka wodna i rowerowa w Polsce”. Organizacja udostępnia w mediach społecznościowych informacje o polskich obszarach morskich, w tym wydarzeniach kulturalno-sportowych odbywających się nad polskim wybrzeżem.

3. Działania Głównego Inspektora Sanitarnego.

Wpisując się w ramy kierunków priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej Główny Inspektor Sanitarny realizował cele polityki morskiej w zakresie rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej poprzez nadzór nad tworzeniem korzystnych warunków do rekreacji i miejsc bezpiecznego kąpienia się dla turystów i osób wypoczywających wzdłuż całego wybrzeża morskiego. Takimi miejscami są kąpieliska wyznaczone każdego roku uchwałami rady gmin. Podmiotami zaangażowanymi w organizację kąpielisk są ich organizatorzy, organy samorządowe, jak również organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej, które są odpowiedzialne za ochronę społeczeństwa przed potencjalnym wystąpieniem zanieczyszczeń zarówno przypadkowych, jak i długotrwałych, które mogą mieć wpływ na jakość wody w kąpieliskach.

W 2017 r. w celu zapewnienia jak najlepszej jakości wody w kąpieliskach były one kontrolowane przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie parametrów mogących mieć negatywny wpływ na osoby kąpiące się. Monitoring jakości wody obejmował prowadzenie badań we wszystkich kąpieliskach w Polsce przed otwarciem sezonu kąpielowego, a także każdorazowo w przypadku zaistnienia sytuacji mogącej powodować pogorszenie jakości wody. Ponadto zgodnie z obowiązującymi przepisami organizator kąpieliska był odpowiedzialny m.in. za wykonywanie badań wody, poprzez pobieranie nie mniej niż czterech próbek w sezonie kąpielowym dla każdego zarządzanego przez niego kąpieliska oraz dokonywał wizualnej oceny wody. W 2017 r. dla wszystkich kąpielisk wyznaczonych w sezonie kąpielowym były wydawane oceny bieżące jakości wody w kąpielisku, a po jego zakończeniu każde kąpielisko zostało sklasyfikowane w celu nadania jednolitych w UE statusów jakości wody.

Corocznie w celu zapewnienia aktywnego rozpowszechniania aktualnej informacji dotyczącej jakości wody w kąpieliskach oraz dostępnej infrastruktury kąpieliskowej, Główny Inspektorat Sanitarny zgodnie z przepisami art. 163c ust. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1121, z późn. zm.) prowadzi Serwis kąpieliskowy.

Serwis kąpieliskowy w sezonie kąpielowym 2017 r. był na bieżąco aktualizowany w terminie 15 czerwca - 30 września, zgodnie z czasem trwania sezonu kąpielowego. Celem serwisu jest przede wszystkim natychmiastowe przekazywanie i rozpowszechnianie informacji o jakości wody w kąpieliskach podczas trwania letniego wypoczynku osób przebywających na kąpieliskach w celu zminimalizowania ryzyka zdrowotnego osób z nich korzystających. Na podstawie sprawozdania z badania jakości wody prowadzonego dla każdego kąpieliska państwowy powiatowy inspektor sanitarny dokonał bieżącej oceny jakości wody, w celu określenia jej przydatności do kąpieli.

W 2017 r. serwis kąpieliskowy cieszył się dużym zainteresowaniem przede wszystkim wśród osób planujących wyjazd w okresie letnim nad Morze Bałtyckie i miał bez wątpienia wpływ na rozwój turystyki w miejscowościach, które posiadały kąpieliska, jak również przyczynił się do podniesienia bezpieczeństwa zdrowotnego osób korzystających z kąpielisk.

Oprócz nadzoru i tworzenia korzystnych warunków do bezpiecznego korzystania z kąpeli w morzu przez osoby wypoczywające wzdłuż całego wybrzeża morskiego, Główny Inspektor Sanitarny wykonuje zadania związane z:

- nadzorem sanitarnym nad jednostkami pływającymi zawijającymi do podległych portów, w ramach którego wydawane są certyfikaty Kontroli Statku i Zwolnienia z Zabiegów Sanitarnych (Ship Sanitation Control Exemption Certificate) oraz Certyfikaty Medyczne (Medical Certificate). Łączna liczba wydanych ww. certyfikatów w 2017 r. to 261;

- nadzorem sanitarnym nad portami i przystaniami oraz nad jednostkami pływającymi (promy pasażerskie, holowniki, kutry rybackie, statki wycieczkowe);
- nadzorem nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcijnymi i deratyzacyjnymi wykonywanymi na terenie obiektów portowych i na statkach;
- wykonywaniem obowiązków wynikających z międzynarodowych przepisów zdrowotnych i konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę, w tym wykonywanie szczepień ochronnych wymaganych w ruchu międzynarodowym - w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie prowadzony jest jeden z nielicznych w kraju, referencyjny punkt szczepień ochronnych dla marynarzy oraz osób podróżujących do wszystkich krajów świata. W 2017 r. GSSE wykonała łącznie 527 szczepień;
- poradnictwem z zakresu medycyny podróży i szczepień obowiązkowych i zalecanych oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych (w 2017 r. udzielono 1206 porad);
- kontrolą, zapobieganiem i nadzorem nad przypadkami zachorowań na choroby zakaźne zawleczone drogą morską, przeprowadzaniem wywiadów i dochodzeń epidemiologicznych;
- współdziałaniem przy organizowaniu i kierowaniu akcją sanitarną w przypadku zaistnienia stanów masowego zagrożenia i stanów awaryjnych na obszarze wód terytorialnych;
- nadzorem nad warunkami sanitarnymi transportu pasażerskiego na przejściach granicznych morskich;
- nadzorem nad jakością wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi w środkach transportu morskiego. W 2017 r. pobrano 83 próbki wody pitnej ze zbiorników statków morskich oraz jednostek żeglugi śródlądowej do badań mikrobiologicznych;
- uczestnictwem w dopuszczeniu do użytku statków morskich;
- uzgadnianiem lub opiniowaniem dokumentacji projektowej pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych dotyczących budowy oraz zmianą sposobu użytkowania statków morskich.

4. Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Narodowe Muzeum Morskie (NMM) w Gdańsku jest państwową instytucją kultury, działającą na podstawie Statutu nadanego przez jego organizatora - Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Do głównych zadań Narodowego Muzeum Morskiego należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego przez ukazywanie działalności społeczeństw na morzach i oceanach oraz wodach śródlądowych, ze szczególnym uwzględnieniem tradycji morskich Rzeczypospolitej Polskiej, polskiej techniki morskiej, a także krzewienie wartości artystycznych i estetycznych oraz ochrona kulturowego dziedzictwa morskiego.

W 2017 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku kontynuowało realizację dwóch wystaw czasowych. Pierwszą, organizowaną przez Holding „Remontowa” S.A., pt.: „Statki. Nasza pasja” poświęcono wirtualnej podróży po terenie stoczni, podczas której można było zajrzeć do wnętrza statków oraz przeprowadzić wirtualną inspekcję tankowca. Druga wystawa pt.: „Matki i statki” prezentowała materialne i niematerialne dziedzictwo kulturowe związane z obyczajem morskim, jakim jest ceremoniał chrztu statku (okrętu), w tym przedstawiała sylwetki matek chrzestnych.

W 2017 r. w ramach współpracy międzynarodowej Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku uczestniczyło w pracach Komitetu ds. Dziedzictwa Regionu Bałtyku (Baltic Region Heritage Committee) oraz brało aktywny udział w pracach dwóch Grup Roboczych tego zespołu: Grupy ds. Nadmorskiego Dziedzictwa oraz Grupy ds. Archeologii Podwodnej. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku jest również partnerem projektu „Baltic Sea Region Integrated Maritime Cultural Heritage Management”, finansowanego z programu Interreg Baltic Sea Region.

Na przełomie maja i czerwca 2017 r. w Paryżu odbyło się spotkanie w sprawie Konwencji UNESCO o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego. W trakcie obrad przyjęto rezolucję w sprawie postępowania w przypadku sytuacji nadzwyczajnego zagrożenia dziedzictwa podwodnego (konflikty, katastrofy naturalne i konsekwencje zmian klimatycznych). Dyskutowano o nieinwazyjnych sposobach udostępniania dziedzictwa podwodnego w celach turystycznych, a także o konieczności zachowania go in situ oraz o sytuacjach, w których jego wydobycie może być jednak uzasadnione. Przedstawicielka Polski w swoim wystąpieniu poinformowała o dużym zagrożeniu dla dziedzictwa podwodnego na Bałtyku ze względu na brak wytycznych dotyczących metod usuwania z dna morza starych sieci rybackich.

W 2017 r. Narodowe Muzeum Morskie we współpracy z Międzynarodową Radą Muzeów (International Council of Museums OM-CC) zorganizowało seminarium pt.: „2nd Northern European workshop and networking on maritime museum exhibitions”. Tematyka prezentacji przedstawicieli NMM dotyczyła m.in. „Nothing is impossible - methods of education for disabled persons pursued in the National Maritime Museum in Gdańsk”, „Virtual Open-Air Museum of Wrecks in the Gulf of Gdańsk. 3D digitization of underwater archaeological sites”.

Poza wymienionymi działaniami NMM uczestniczyło w wielu konferencjach, seminariach, spotkaniach oraz warsztatach, w tym również o charakterze międzynarodowym związanych z realizacją polskiej polityki morskiej, a także realizowało kilka projektów europejskich.

W styczniu i listopadzie 2017 r. delegaci NMM odbyli wizytę studyjną w Muzeum Śledzia w Siglufjörður i Muzeum Morskim w Reykjavíku w Islandii. Uczestnicy wizyty studyjnej uczestniczyli m.in. w warsztatach skutniczych, omówili zagadnienia związane z przechowywaniem zabytków, zagospodarowaniem przestrzeni magazynowych oraz kontrolą warunków klimatycznych w nich panujących. Przeprowadzono seminarium na temat problemów konserwacji na przykładzie wybranych zabytków z drewna, ze skóry, jak i zabytków z żelaza. Wizyty studyjne zrealizowano ze środków Funduszu Współpracy Dwustronnej - część „a” dla Programu „Promowanie różnorodności kulturowej i artystycznej w ramach europejskiego dziedzictwa kulturowego” w ramach Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014.

W 2017 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku kontynuowało realizację projektu „Wirtualny Skansen Wraków Zatoki Gdańskiej. Ewidencja i inwentaryzacja podwodnego dziedzictwa Archeologicznego”. Celem prac była ewidencja i inwentaryzacja z użyciem najnowocześniejszych podwodnych metod dokumentacyjnych 4 wraków jednostek pływających z Zatoki Gdańskiej: F32.6 „Helena”, F32.8, F53.18, F53.26. W trakcie prac wykonana została dokumentacja rysunkowa, fotograficzna oraz video obiektów. W 2017 r. zakończono prace podwodne, podczas których pozyskano zabytki ruchome zalegające na stanowiskach, opracowano wyniki badań, a dokumentację z przeprowadzonych prac przekazano Pomorskiemu Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku jest inicjatorem i pomysłodawcą przedsięwzięcia pn. „Projekt Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych”. W 2017 r. kontynuowano prace w ramach grupy muzeów

rzecznych. W dniach 4-6 września 2017 r. w Muzeum Techniki w Wiedniu odbyło się czwarte spotkanie Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych, podczas którego omawiano opracowane przez NMM kwestionariusze dotyczące historycznych statków muzealnych i wystaw czasowych.

XIV. DZIAŁALNOŚĆ URZĘDÓW MORSKICH W 2017 r.

1. Urząd Morski w Gdyni.

1.1. Realizowane projekty i inwestycje.

Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA nr POIS.03.02.00-00-0014/17

Celem projektu jest wybudowanie toru wodnego na Martwej Wiśle wraz z wymienionym i zaktualizowanym oznakowaniem nawigacyjnym oraz przebudowanie i wyremontowanie nabrzeża Martwej Wisły i Motławy. Projektowany odcinek toru wodnego o długości 2 153 m jest przedłużeniem toru wodnego zbudowanego w etapie II: „Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie” o długości 6 592 m.

W ramach realizacji projektu, 31 sierpnia 2017 r. został złożony wniosek o dofinansowanie, a 8 listopada 2017 r. zostało wszczęte postępowanie na „Usunięcie obiektów podwodnych znajdujących się na dnie Martwej Wisły w Gdańsku”. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego nr 3.2-9

Projekt realizowany w ramach współpracy przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. W ramach projektu Urząd Morski w Gdyni zrealizuje jeden etap projektu pod nazwą „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etapy II”, a Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zrealizuje dwa etapy projektu pod nazwą „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etapy I – Rozbudowa Obrotnicy nr 2 z przebudową Nabrzeża Gościnnego” oraz „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etapy III – Pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia”. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku nr POIS.03.02.00-00-0004/16

Inwestycja polega na modernizacji toru podejściowego do Portu Północnego w Gdańsku. W celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi na rozbudowywanym torze podejściowym planowane jest także powstanie dodatkowej obrotnicy, która umożliwi bezpieczne wprowadzanie statków do portu, przeprowadzenie robót podczyszczeniowych w miejscu występowania mielizn oraz zaktualizowanie oznakowania nawigacyjnego. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni nr POIS.03.02.00-00-0002/16

Celem projektu jest dostosowanie wyposażenia Urzędu Morskiego w Gdyni do aktualnych wymogów dotyczących ochrony środowiska, technologii i ergonomii pracy. Projekt obejmuje zakup specjalistycznych jednostek hydrograficznych wraz z wyposażeniem w postaci nowego systemu

gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation nr POIS.03.02.00-00-0006/16

W 2017 r. kontynuowano prace w ramach projektu obejmujące m.in. wymianę i modernizację systemów oznakowania nawigacyjnego stanowiącego infrastrukturę zapewnienia dostępu do portów, stworzenie narzędzi dla ustanowienia krajowego systemu e-Navigation oraz dostosowanie informatycznych systemów bezpieczeństwa morskiego do zadań związanych z wymianą informacji w ramach sieci europejskich. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku, nr POIS.03.02.00-00-0010/17

W 2017 r. kontynuowano prace w ramach inwestycji polegającej na modernizacji układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym. Rozbudowa układu falochronów odpowiadających za osłonięcie wschodniej strony Portu Północnego przebiegać będzie na terenie około 232 ha. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej nr POIS.02.01.00-00-0027/17

Rozpoczęty w 2017 r. projekt polegać będzie na zabezpieczeniu przeciwpowodziowemu dużych obszarów Krynicy Morskiej przed szkodliwym działaniem powodzi od strony Zalewu Wiślanego. Zakończenie realizacji projektu planowane jest do 2020 roku.

Ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego nr POIS.02.01.00-00-0026/17

Głównym elementem przedsięwzięcia jest odbudowa ostróg na odcinku od 0,3 km we Władysławowie do 12,3 km w Kuźnicy. Planowane jest odtworzenie 135 ostróg. Przewidziany do odbudowy system ostróg zostanie wykonany z pali drewnianych. Odnowiony system będzie się składał z około 144 ostróg.

Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyk powodziowych od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Gdyni nr POIS.02.01.00-00-0023/17-00

Rozpoczęty w 2017 r. projekt polega na weryfikacji i aktualizacji metodyki opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego oraz przeglądzie i aktualizacji map od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych. Aktualizacja map będzie obejmować przygotowanie właściwych danych wejściowych, przeprowadzenie modelowania hydraulicznego oraz wygenerowanie nowych map zagrożenia powodziowego, a następnie map ryzyka powodziowego w postaci bazy danych przestrzennych oraz wizualizacji kartograficznych.

Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie, GMDSS-PL

W 2017 r. trwały prace nad przygotowaniem projektu budowy systemu łączności, obejmującego swym zasięgiem cały Polski obszar poszukiwania i ratownictwa (SAR) oraz Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej EEZ. Budowa systemu GMDSS oparta jest na budowie dwóch niezależnych systemów radiotelekomunikacyjnych: pracujących w paśmie V oraz w paśmie pośredniofalowym MF, zgodnie

z wytycznymi Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu SOLAS. Sterowanie pracą radiostacji oraz prowadzenie nasłuchu będzie się odbywało zdalnie, za pośrednictwem łączny światłowodowych Pomorskiej Magistrali Telekomunikacyjnej. Utrzymanie i obsługa systemu będą w całości realizowane przez polską administrację morską.

Projekt planu zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000 nr POWR.02.19.00-00-PM01/15

Projekt jest realizowany przez Urząd Morski w Gdyni we współpracy z Urzędem Morskim w Słupsku i Szczecinie. Celem projektu jest opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, który obejmie morze terytorialne oraz wyłączną strefę ekonomiczną, a także morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej. W 2017 r. podpisano umowę w sprawie dostawy infrastruktury komputerowej wraz z infrastrukturą serwerową dla realizacji projektu.

Projekty planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów portowych, Zalewu Wiślanego oraz projekty planów szczegółowych dla wybranych akwenów nr POWR.02.19.00-00-PM01/17

Celem projektu jest opracowanie projektów planów zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozami dla wód portowych Gdańska, Gdyni, Władysławowa, Helu, Elbląga i wód Zalewu Wiślanego oraz projektów planów szczegółowych z prognozami dla morskich wód Zatoki Gdańskiej i obszaru położonego na wschód od ławicy Słupskiej. W dniu 30 maja 2017 r. zawarte zostało porozumienie o dofinansowaniu z Instytucją Zarządzającą Programem Operacyjnym Wiedza Edukacja Rozwój. Okres realizacji projektu 2017 r. - 2020 r.

Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską

W dniu 21 lutego 2017 r. podpisano umowę na wykonanie prac projektowych m.in.: opracowanie koncepcji, projektu budowlanego i wykonawczego, raportu oddziaływania na środowisko, wykonanie badań geotechnicznych, badań modelowych falowania i ruchu rumowiska. W 2017 roku odebrano koncepcję, badania geologiczne - inżynierskie oraz raport o oddziaływaniu na środowisko. W związku z realizacją przedsięwzięcia podpisano również umowy dotyczące zleconych badań i opracowań w zakresie inwentaryzacji przyrodniczej, na sprawowanie nadzoru naukowo-technicznego podczas opracowywania projektów obiektów hydrotechnicznych, mostowych i drogowych oraz na założenie geodezyjnej osnowy szczegółowej dla przedsięwzięcia. Łącznie w roku 2017 r. wydatkowano kwotę 3 500,00 tys. zł.

Ochrona brzegów morskich

Kontynuowano zadanie dotyczące ochrony brzegów morskich obszaru Zalewu Wiślanego, Mierzei Wiślanej i Zatoki Gdańskiej oraz Półwyspu Helskiego. W 2017 roku wykonano m.in. remont umocnienia na Cyplu Helskim (36,0-36,6 km), sztuczne zasilanie brzegu w rejonie Kuźnica-Jurata oraz w rejonie Władysławowo-Kuźnica, umocnienie brzegowe w Kątach Rybackich - Krynicy Morskiej, remont umocnienia brzegowego w Mechelinkach i Westerplatte. W ramach prac również lotniczy skaning laserowy obszarów wybrzeża morskiego i przybrzeżnych morskich wód wewnętrznych. Dla zadania została wykonana kontrola półroczna stanu technicznego budowli umocnienia brzegu.

1.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

Działania Urzędu Morskiego w Gdyni w związku z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego wynikają z przepisów art. 42 ust. 2 pkt. 32 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205, z późn. zm.) oraz art. 4 i art. 36 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2017 r. poz. 2187, z późn. zm.). Zadania administracji morskiej dotyczą ochrony wraków statków objętych zakazem nurkowania, nadzoru nad wrakami statków udostępnianych do pletwonurkowania, pozwoleń na przeszukiwanie statków lub ich pozostałości oraz prowadzenia badań archeologicznych na polskich obszarach morskich.

W 2017 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni po uzgodnieniu złożonego wniosku z Komendantem Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz po zaopiniowaniu wniosku przez Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej wydał dziesięć pozytywnych decyzji administracyjnych zezwalających na przeszukiwanie wraków statków (pozostałości wraków statków) oraz jedną negatywną decyzję na przeszukiwanie wraka statku. Ponadto, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał trzy pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych na polskich obszarach morskich.

Sprawy pletwonurkowań na wrakach statków na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, regulowane są zarządzeniami Dyrektorów Urzędów Morskich w sprawie pletwonurkowania na wrakach statków. W 2017 r. „Wykaz wraków statków udostępnionych do pletwonurkowania” zawierał 40 wraków leżących na głębokości od 2,5 m do 79,0 m. Ponadto w 2017 r. zinwentaryzowano hydrograficznie 15 wraków statków oraz obiektów podwodnego dziedzictwa archeologicznego.

2. Urząd Morski w Słupsku.

2.1. Realizowane projekty i inwestycje.

Przebudowa Nabrzeża Gdyńskiego w porcie Łeba

Dnia 17 sierpnia 2017 r. w ramach przebudowy Nabrzeża Gdyńskiego w porcie Łeba podpisano kontrakt w zakresie umocnienia dna z materacy i koszy gabionowych na całym odcinku nabrzeża, tj. 206,8 mb. Zadanie inwestycyjne zakończone w 2017 roku.

Budowa umocnienia dna wzdłuż falochronu zachodniego w porcie Łeba

Konieczność działań interwencyjnych w zakresie budowy umocnienia wzdłuż Falochronu Zachodniego w porcie Łeba podyktowany jest zagrożeniem utraty stateczności budowli. W dniu 17 sierpnia 2017 roku podpisano kontrakt na realizację pierwszego z trzech etapów umocnienia dna wzdłuż falochronu. Zadanie jest w trakcie realizacji.

Ochrona brzegów morskich – Przebudowa opaski brzegowej na wysokości Jarosławca

W pierwszym półroczu 2017 r. Urząd Morski w Słupsku podpisał umowę na realizację robót budowlanych w zakresie przebudowy opaski brzegowej. W roku 2018 po zatwierdzeniu ustawy budżetowej UM w Słupsku niezwłocznie rozpocznie procedurę przetargową na wykonawcę robót budowlanych dla kolejnego odcinka brzegu morskiego w zakresie budowy budowli hydrotechnicznej liniowej.

2.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

W obszarach administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku wg danych na koniec 2017 r. znajduje się 9 obiektów objętych ewidencją podwodnych stanowisk archeologicznych. W roku 2017 nie odnotowano przypadków łamania zakazu penetracji wnętrza obiektów podwodnego dziedzictwa archeologicznego, naruszania ich struktury oraz wydobywania zalegających na nich oraz w ich otoczeniu elementów.

Morskie stanowiska archeologiczne

EPSA	Stan rozpoznania	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Typ obiektu	Datowanie
B84.2	Oględziny 2016	55° 06' 38.5008" N	016° 53' 25.8209" E	Wrak drewnianego żaglowca	XV w.
B92.1	Oględziny 2011	55° 02' 23.6009" N	016° 28' 41.3295" E	Ładunek dział	XVIII w.
B92.2	Oględziny 2011	55° 02' 14.6909" N	016° 29' 11.9995" E	Wrak drewnianego żaglowca	XVIII w.
B95.1	do inwentaryzacji	55° 04' 38.3039" N	017° 10' 36.3082" E	Wrak drewnianego żaglowca	?
B97.2	do inwentaryzacji	55° 05' 16.3680" N	017° 29' 10.3203" E	Wrak drewnianego żaglowca	XVIII/XIX w.
E05.1	do inwentaryzacji	54° 57' 19.8018" N	017° 09' 2.3999" E	Wrak drewnianego żaglowca	?
E26.2	do inwentaryzacji	54° 44' 41.6494" N	017° 19' 17.6774" E	Wrak drewnianego żaglowca	?
E35.3	do inwentaryzacji	54° 41' 0.2295" N	017° 05' 13.8588" E	Wrak drewnianego żaglowca	?
E06.2	Oględziny 2010	54° 57' 47.9504" N	017° 14' 40.5199" E	Wrak drewnianego żaglowca	XIV/XV w.

Wraki – groby wojenne

Stan rozpoznania	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Obiekt	Dodatkowe informacje
Cmentarzyska	55° 13 25.0007 N	016° 40 46.9997 E	General von Steuben	grób wojenny

Obiektem podwodnym spoza listy, na którym wprowadzono zakaz nurkowania jest wrak statku „General von Steuben” - mogiła wojenna. Wykonywane w 2017 r. loty patrolowe nad polskimi obszarami morskimi (samoloty Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Straży Granicznej) nie odnotowały zdarzeń związanych nurkowaniem na wraku statku - mogile wojennej.

W październiku 2017 r. w ramach prowadzonych badań środowiskowych, ekipa pomiarowa Instytutu Morskiego w Gdańsku dokonała odkrycia pozostałości 3 nowych wraków, prawdopodobnie statków drewnianych/metalowych, których część może posiadać wartość historyczną. O odkryciu

powiadomiono BHMW w Gdyni, Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz DUM w Słupsku.

W listopadzie 2017 r. w trakcie prowadzenia badań środowiskowych przez Instytut Morski w Gdańsku, zarejestrowany został nienaniesiony na mapach BHMW wrak pogłębiarki (wrak stalowy o szerokości ok. 10,5 m i długości ponad 50 m, rozłożony na obszarze 56 x 18 m, kadłub przełamany w części rufowej, odwrócony dnem do góry), o czym powiadomione zostało BHMW w Gdyni oraz DUM w Słupsku.

W 2017 r. na obszarach morskich będących we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku wydano jedno pozwolenie na prowadzenie badań archeologicznych w trybie art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Wyżej wymieniona decyzja dotyczyła Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, które prowadziło badania na współczesnej kotwicy patentowej z łańcuchem, wraku niemieckiego promu desantowego (AZP 14-15/20) oraz wraku stalowej jednostki - znajdujących się w rejonie wejścia do portu Kołobrzeg.

3. Urząd Morski w Szczecinie.

3.1. Realizowane projekty i inwestycje.

Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m

W 2017 r. podpisano umowę na aktualizację studium wykonalności i programu funkcjonalno – użytkowego. Uzyskano zapewnienie finansowania dla postępowań przetargowych dla nadzoru i monitoringu przyrodniczego, świadczenia usług Inżyniera Kontraktu dla inwestycji „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”, projektowania i realizacji robót wykonawczych oraz wykonania dokumentacji projektowo – kosztorysowej „Modernizacji obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie. W dniu 29 grudnia 2017 roku ogłoszono przetarg na projektowanie i realizację robót wykonawczych „Modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”.

Przebudowa Nabrzeża Skarpowego – Niskiego w Morskim Porcie Rybackim w Trzebieży

Zrealizowane zadanie w 2017 r. polegało na zabezpieczeniu nabrzeża o długości 49,3 m przed erozją oraz poprawie bezpieczeństwa. Zakres prac obejmował wykonanie stalowej ścianki szczelnej, oczepu żelbetowego ścianki, ciągu komunikacyjnego wzdłuż nabrzeża oraz wyposażenie nabrzeża w niezbędne elementy, tj. odbojnice elastomerowe, drabinki ratunkowe, pachoły i rozki cumownicze, stojak sprzętu ratunkowego.

Przebudowa infrastruktury dostępowej do portu w Policach

Projekt polega na pogłębieniu toru podejściowego na Kanale Polickim oraz pogłębieniu i poszerzeniu Kanału Kępińskiego oraz umocnieniu skarp wyspy Kiełpiński Ostrów. W 2017 roku opracowano studium wykonalności wraz z kartą informacyjną, uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia oraz złożono wnioski o dofinansowanie. Zakończenie realizacji przedsięwzięcia planowane jest w 2020 roku.

Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy

Rozpoczęte w 2017 r. przedsięwzięcie polega na przebudowie toru podejściowego do Stepnicy na obszarze wewnętrznych wód morskich. W 2017 roku opracowano studium wykonalności wraz z kartą informacyjną, uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia oraz złożono wnioski o dofinansowanie. Zakończenie realizacji przedsięwzięcia planowane jest w 2019 roku.

Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających

W 2017 r. w ramach rozwoju sieci drogowej TEN-T i transportu morskiego rozpoczęto prace przygotowawcze do budowy dwóch wielozadaniowych jednostek pływających. W 2017 roku zawarto umowę o dofinansowanie oraz ogłoszono nabór na wykonawcę projektu.

Zakup jednostek pływających służących poprawie bezpieczeństwa na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Projekt obejmuje zakup dwóch łodzi pneumatycznych RIB i jednej łodzi hydrograficznej RIB. Łodzie pneumatyczne będą służyć do kontroli oznakowania nawigacyjnego, inspekcji i kontroli akwenów oraz współdziałania w akcjach ratowniczych celem zapewnienia bezpieczeństwa na torach wodnych, a łodzią hydrograficzną będą prowadzone pomiary batymetryczne i monitorowanie głębokości na torach wodnych celem zapewnienia bezpiecznej nawigacji na akwenach. Dodatkowo będą zakupione stawiacze pław oraz szalandy z regulatorem. W dniu 15 grudnia 2017 roku podpisano umowę na sporządzenie studium wykonalności dla projektu.

Baltic SCOPE

W 2017 r. zakończono realizację projektu Baltic SCOPE - Towards coherence and cross-border solutions in Baltic Maritime Spatial Plans, który był realizowany w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego. Działania objęte projektem stanowiły realizację jednego z celów Zintegrowanej Polityki Morskiej UE. Zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r., wszystkie kraje nadbałtyckie mają zostać objęte planami zagospodarowania przestrzennego obszarów Bałtyku do roku 2021. W 2017 roku zakończono prace merytoryczne i przygotowano ostateczną wersję dokumentów, w tym raportów, opracowań i broszur promocyjnych. Dodatkowo przetłumaczono na język polski broszurę „Rekomendacje dla morskiego planowania przestrzennego w aspekcie transgranicznym”.

PanBaltic SCOPE

Rozpoczęto prace przygotowawcze do realizacji projektu PanBaltic SCOPE. Projekt ma na celu wsparcie wdrożenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich oraz zadań określonych w Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego, inicjatywy „Niebieska Gospodarka”, a także Strategii „Europa 2020”. Celem projektu „Pan Baltic SCOPE” będzie również osiągnięcie spójności w planowaniu przestrzennym obszarów morskich w regionie Morza Bałtyckiego pomiędzy krajami sąsiednimi oraz stworzenie trwałych mechanizmów podejścia ekosystemowego, udostępniania danych oraz integracji działań na styku woda-łód. Planuje się wykorzystanie doświadczeń i rekomendacji opracowanych podczas projektu „Baltic SCOPE” (2015-2017). Liderem projektu jest Szwedzka Agencja Zarządzania Zasobami Morskimi i Wodnymi (SwAM). Urząd Morski

w Szczecinie przy wsparciu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Urzędu Morskiego w Gdyni pełni rolę partnera projektu, jako przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej. W 2017 r. rozpoczęto prace zmierzające do podpisania umowy partnerskiej pomiędzy Urzędem Morskim w Szczecinie, a Liderem Projektu.

Plan zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1: 200 000

W ramach działań zrealizowanych w 2017 roku wykonano analizę uwarunkowań do prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu planu oraz zaprezentowano wstępną wersję (v.0) projektu Planu wraz ze wstępną wersją prognozy oddziaływania na środowisko na XXVIII posiedzeniu Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej RP. W 2017 r. również odbyły się dwa krajowe spotkania konsultacyjne z interesariuszami w ramach procedury opracowywania projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 i prognozy oddziaływania na środowisko. Dodatkowo od października do grudnia 2017 roku miały miejsce branżowe spotkania konsultacyjne poświęcone dyskusjom nad zapisami w projekcie planu.

Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (morskich wód wewnętrznych) dla Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego

Kontynuowano prace w ramach Opracowanie projektów planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (morskich wód wewnętrznych) dla Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego. W 2017 r. opublikowano ogłoszenia informujące o przystąpieniu do sporządzenia projektów planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych wraz z załącznikami graficznymi oraz gromadzono materiały planistyczne, niezbędne do uwzględnienia w studiach uwarunkowań i w projektach planów.

Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich – porty w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Projekt obejmuje opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Policach, Dziwnowie i Trzebieży wraz z prognozami oddziaływania na środowisko i wszystkimi wymaganymi prawem uzgodnieniami i konsultacjami społecznymi. W ramach działań zrealizowanych w 2017 r. zdefiniowano precyzyjne granice obszarów, jakie zostaną objęte poszczególnymi planami dla poszczególnych portów morskich, ogłoszono informacje o możliwości sporządzenia projektów planów zagospodarowania przestrzennego. W grudniu 2017 r. odebrano opracowania studiów uwarunkowań do projektów planów zagospodarowania przestrzennego do wszystkich pięciu portów i przystąpiono do ich weryfikacji dla przeprowadzenia prezentacji i dyskusji z interesariuszami.

System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)

Liderem projektu jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a partnerami urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Głównym celem przedsięwzięcia jest cyfryzacja i udostępnianie danych przestrzennych gromadzonych przez administrację morską poprzez digitalizację zasobów analogowych, integrację i harmonizację danych oraz zbudowanie cyfrowego repozytorium, a także upowszechnienie informacji na temat zgromadzonych zasobów poprzez promocję wśród odbiorców. W 2017 r. podpisano porozumienie o dofinansowaniu projektu oraz rozpoczęto procedurę zamówienia zgodnie z ustawą prawo zamówień publicznych.

Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża

W 2017 r. w ramach realizacji projektu uzyskano decyzję środowiskową i pozwolenie na budowę. Podpisano umowę o dofinansowanie oraz przeprowadzono zamówienie publiczne i podpisano umowę z wykonawcą zabezpieczeń i sztucznego zasilania brzegu. Zakończenie realizacji projektu planowane jest w 2019 roku.

Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Szczecinie

Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego wynika z zapisów Ustawy Prawo wodne i jest niezbędna dla wykonania postanowień unijnej Dyrektywy Powodziowej. W 2017 r. podpisano umowę o dofinansowanie oraz umowę z wykonawcą zadań w ramach projektu.

Wdrożenie innowacyjnych e-usług o wysokim poziomie dojrzałości w zakresie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (REJA 24)

Celem projektu jest stworzenie jednego rejestru (elektronicznej bazy danych) jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m z uproszczonym procesem rejestracji i aktualizacji danych. W 2017 r. złożono wniosek o dofinansowanie. Zakończenie realizacji zadania planowane jest w 2019 roku.

Program ochrony brzegów morskich

Zakończone w 2017 r. prace polegały na zabezpieczeniu strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Szczecinie. Zbudowano opaskę brzegową pomiędzy Niechorzem a Rewalem oraz wykonano sztuczne zasilanie brzegu w Niechorzu i Rewalu. Opracowano dokumentację geodezyjną do sztucznego zasilania brzegów w Niechorzu, Międzyzdrojach i Międzywodziu wytyczne do sztucznego zasilania brzegu w Międzyzdrojach i Rewalu oraz na odcinku Niechorze-Rewal. Zlecono również aktualizację danych do Systemu Informacji Przestrzennej UMS oraz wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej odcinka brzegu morskiego pomiędzy Niechorzem, a Rewalem. W ramach oznakowania obszarów Natura 2000 wykonano 16 tablic urzędowych.

Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019 – 2028

W dniu 1 grudnia 2017 r. Prezes Rady Ministrów podpisał Uchwałę nr 204/2017 Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie ustanowienia Programu Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028. Program będzie finansowany z budżetu państwa. Celem programu jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic.

3.2. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

Zakres czynności związanych z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego obejmował współpracę z Zachodniopomorskim Urzędem Ochrony Zabytków w Szczecinie dotyczącą przekazywania informacji na temat znalezisk podwodnych odkrytych na wodach będących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. W 2017 r. nie odkryto żadnego nowego wraku oraz nie wydawano pozwoleń na nurkowanie na wrakach. Prowadzony wykaz wraków statków znajdujących się na obszarach morskich należących do właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego

w Szczecinie jest udostępniony na stronie internetowej <http://www.ums.gov.pl/bezpieczenstwo-morskie/jachty-morskie.html>. Lokalizacja wraków jest również przedstawiona na mapie. W 2017 roku na liście było 30 wraków, z których trzy posiadają wartość historyczną.

W 2017 r. przedstawiciele Urzędu Morskiego w Szczecinie uczestniczyli w pracach Grupy Roboczej ds. Krajowego Systemu Wymiany Informacji o Wrakach i Zespołu ds. Informacji Nautycznej.

XV. ZARZĄDZANIE MORSKIE.

1. Międzyresortowy Zespół do spraw polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

W 2017 r. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP odbył trzy posiedzenia. Podczas XXVII posiedzenia, które odbyło się w dniu 27 stycznia 2017 r. głównym tematem dyskusji była ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego, w tym prace zmierzające do ratyfikacji przez Polskę Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego. Wśród omawianych na posiedzeniu tematów znalazły się również informacje dotyczące projektów z obszaru gospodarki morskiej przygotowanych przez MGMIŻŚ, które zostały włączone do Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, m.in. projekt flagowy „Batory”. Przedstawiono też propozycje zmian w zakresie przepisów regulujących rejestrację jachtów.

W dniu 21 czerwca 2017 r. odbyło się XXVIII posiedzenie Zespołu, podczas którego zaprezentowano wstępny projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000. Podczas dyskusji poruszone zostały również zagadnienia najważniejszych kwestii spornych i konfliktów, związanych z przyszłym wykorzystaniem przestrzeni morskiej.

Zrównoważone wykorzystanie zasobów morskich było przedmiotem rozmów na XXIX posiedzeniu Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, które odbyło się w dniu 23 listopada 2017 r. W spotkaniu oprócz przedstawicieli resortów wzięli udział: Pełnomocnik Rządu ds. Polityki Surowcowej Państwa oraz Dyrektor Wspólnej Organizacji Interoceanmetal (IOM). W trakcie spotkania omawiano informacje dotyczące „Programu Rozpoznania Geologicznego Oceanów” – PRoGeO, udziału Polski w działalności Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego ONZ (International Seabed Authority) oraz działalności IOM.

2. Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

W 2017 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Podczas obrad Zespołu omawiane były m.in. kwestie dotyczące systemu zabezpieczeń społecznych oraz zwolnień podatkowych marynarzy, ustawy o pracy na morzu, pracy na statkach rybackich, morskich praktyk studenckich. Ponadto w 2017 r. w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego odbyły się dwa posiedzenia zespołu roboczego ds. ustawy o pracy w rybołówstwie, który pracował nad projektem ustawy o pracy na statkach rybackich.

XVI. Zakończenie

Przygotowany „Raport z realizacji polityki morskiej RP w 2017 r.” stanowi kompleksowe podsumowanie działalności administracji publicznej, uczelni oraz innych instytucji zaangażowanych w realizację polityki morskiej państwa.

W 2017 r. weszła w życie ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, przygotowana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zawierająca przepisy dotyczące prawa podatkowego, funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych oraz dostępu do środków z Unii Europejskiej. Dzięki ustawie została otwarta nowa perspektywa rozwoju przemysłu stocznioowego w Polsce oraz ośrodków badawczo-rozwojowych związanych z budownictwem okrętowym. Ustawa stworzyła również szansę na większe zapotrzebowanie na wykwalifikowanych pracowników tej branży na rynku pracy.

W wyniku aktywnego udziału przedstawicieli MGMIŻŚ w pracach zespołów zadaniowych powołanych w celu realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju m.in. rozpoczęto realizację programu Batory, który obejmuje budowę promów pasażersko-samochodowych typu ro-pax. Określono również w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa zakres planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

W dniach 25-26 października 2017 r. Warszawa stała się miejscem II Spotkania Ministrów Transportu oraz Forum Biznesu wraz z „16+1” Działania w zakresie gospodarki morskiej, w ramach projektu „16+1” dotyczą współpracy pomiędzy głównymi portami morskimi, wspierania budowy klastrów przemysłowych na obszarach nadmorskim i wzmacniania współpracy w zakresie rozwoju infrastruktury, w tym rozwoju transportu intermodalnego i centrów logistycznych.

Na szczelbu UE w ramach grup roboczych dyskutowano na temat rozwoju inicjatywy „Blue Growth”, działań w zakresie realizacji celów zrównoważonego rozwoju Agendy 2030 oraz zintegrowanej polityki UE wobec Arktyki. Istotnym tematem spotkań była również kwestia międzynarodowego zarządzania oceanami w związku z intencją KE, która zwróciła uwagę na potrzebę stworzenia silniejszego systemu zarządzania oceanami. Priorytetami prezydencji estońskiej w Radzie były m.in. innowacyjna ekonomia, bezpieczeństwo na morzu oraz zrównoważony rozwój.

Na szczelbu krajowym, oprócz wprowadzonych ułatwień dla przedsiębiorców branży stoczniowej, ważnym wydarzeniem było wejście w życie specustawy o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 metra oraz ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw.

Według danych GUS obroty ładunkowe w 2017 r. w portach morskich wyniosły 78,4 mln ton, tj. o 7,6% więcej niż w 2016 r. Przeładunki w 2017 r. w porcie w Gdańsku wyniosły ponad 34 mln ton, tj. najwięcej spośród wszystkich portów w Polsce. W Gdańsku przeładowywanych jest obecnie ponad 43% towarów transportowanych do Polski drogą morską, co umacnia pozycję portu w regionie Morza Bałtyckiego. Natomiast pod względem udziału procentowego największy wzrost obrotów ładunkowych w 2017 r. odnotowano w Świnoujściu, tj. o 17%.

W porównaniu z rokiem poprzednim w 2017 r. wzrost obrotów ładunków odnotowano w kategorii kontenerów dużych – o 15,6% głównie w porcie w Gdańsku i Gdyni, pozostałe ładunki drobnicowe tj. 13,4% oraz o 11,9% w kategorii masowe ciekłe. W strukturze obrotów ładunkowych w 2017 r.

największy udział miały ładunki masowe suche – 33,6% (w tym węgiel i koks – 11,7%), ładunki masowe ciekłe – 27,2% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 22,5%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 21,9%.

Wg GUS, w relacji pomiędzy portami obcymi i polskimi morską flotą transportową przewieziono 7079,5 tys. ton ładunków, tj. o 12,7% więcej niż w 2016 r. Pomiędzy portami obcymi przewieziono 988,8 tys. ton ładunków, tj. o 27,7% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim, natomiast pomiędzy portami polskimi – 134,2 tys. ton, tj. o 25,4% więcej. Przewozy wewnątrzportowe stanowiły 0,6% ogółu przewiezionych ładunków morskiej floty i wyniosły 51,3 tys. ton.

Dobre wyniki przeładunków to w dużej mierze wynik wielu inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez polskie porty, a także rozwijającego się zaplecza logistycznego umożliwiającego obsługę coraz większej ilości towarów przeładowywanych i składowanych na terenach portowych oraz poza nimi. Biorąc pod uwagę dynamikę wzrostu przeładunków w ostatnich latach ambitne plany rozwojowe zapisane w strategiach rozwoju polskich portów mają realne szanse na realizację w perspektywie dekady.