

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ - 41065 – 01
Nr ewid. 10/2001/P/00/171 LSZ

INFORMACJA

**o wynikach kontroli realizacji zadań administracji
rządowej w zakresie rybołówstwa morskiego**

SPIS TREŚCI

1.	CHARAKTERYSTYKA KONTROLI	1
2.	SYNTEZA USTALEŃ KONTROLI I OCEN KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI	2
3.	UWAGI I WNIOSKI.....	8
II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA		9
1.	CHARAKTERYSTYKA STANU PRAWNEGO KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI.....	9
2.	UWARUNKOWANIA EKONOMICZNO – ORGANIZACYJNE.....	16
2.1.	<i>w rybołówstwie bałtyckim</i>	16
2.2.	<i>w rybołówstwie dalekomorskim</i>	18
3.	ISTOTNE USTALENIA KONTROLI.....	21
3.1.	<i>Organizacja i funkcjonowanie organów administracji rybołówstwa morskiego</i>	21
3.2.	<i>Działalność administracji rządowej w sferze organizacyjno – ekonomicznej rybołówstwa morskiego</i>	26
3.2.1.	Określanie założeń i celów polityki państwa wobec rybołówstwa morskiego.....	26
3.2.2.	Zakres zaangażowania administracji rządowej w tworzenie warunków dla rybołówstwa morskiego	28
3.2.3.	Przekształcenia strukturalne, w tym własnościowe, w podmiotach rybołówstwa dalekomorskiego	32
3.2.4.	Działalność terenowych organów administracji rybołówstwa morskiego	33
3.3.	<i>Realizacja systemowych form wsparcia dla rybołówstwa morskiego</i>	53
3.4.	<i>Stan i wyniki działalności rybołówstwa morskiego</i>	60
3.4.1.	Rybołówstwo bałtyckie	60
3.4.2.	Rybołówstwo dalekomorskie	62
III. PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI		66
WYKAZ SKONTROLOWANYCH JEDNOSTEK.....		
PODSTAWOWE AKTY PRAWNE.....		

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. Charakterystyka kontroli

Nr kontroli P/00/171

Temat kontroli

Realizacja zadań administracji rządowej w zakresie rybołówstwa morskiego.

Cel i zakres kontroli

Celem kontroli, przeprowadzonej z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli, było dokonanie oceny wykonywania przez administrację rządową zadań w zakresie rybołówstwa morskiego (bałtyckiego i dalekomorskiego), ze szczególnym uwzględnieniem wykonywania zadań w sferze:

- określania założeń i celów polityki Państwa wobec rybołówstwa morskiego,
- wdrażania instrumentów ekonomicznych, prawnych i organizacyjnych, sprzyjających rozwojowi tej dziedziny gospodarki,
- wykonywania funkcji nadzoru administracyjnego w dziedzinie rybołówstwa morskiego,
- udzielania podmiotom rybołówstwa morskiego pomocy w rozwiązywaniu ich problemów, zwłaszcza w zakresie współpracy międzynarodowej (dostęp do łowisk w strefach ekonomicznych innych państw),
- przygotowania rybołówstwa morskiego do procesów integracyjnych z Unią Europejską,
- inicjowania proefektywnościowych przemian strukturalnych, w tym własnościowych w rybołówstwie morskim,

Kontrola przeprowadzona została w okresie wrzesień – grudzień 2000 r. i objęła w szczególności lata 1998 – I półrocze 2000.

Uzasadnienie podjęcia kontroli

Efektywność polskiego rybołówstwa morskiego w zmienionych po 1989 r. warunkach gospodarowania była wycinkowo badana przez Najwyższą Izbę Kontroli w 1994 r., w ramach kontroli realizacji zadań Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w zakresie funkcjonowania administracji i gospodarki morskiej. Wymieniona kontrola wykazała złą sytuację ekonomiczną większości podmiotów rybołówstwa morskiego. Było to zarówno konsekwencją nieodwracalnych zjawisk i procesów zachodzących w rybołówstwie światowym (zawłaszczanie najwydajniejszych łowisk przez państwa nadbrzeżne), jak i skutkiem niedostatecznego

uwzględniania w polityce ekonomicznej Rządu szczególnych uwarunkowań tej dziedziny gospodarki¹.

Stan rybołówstwa morskiego był w ostatnich latach przedmiotem wielu interpelacji poselskich, a także licznych publikacji, krytycznie oceniających działalność administracji rządowej wobec tego sektora gospodarki.

Jednostki objęte kontrolą

Kontrolą objęto ogółem 14 jednostek organizacyjnych, w tym:

- Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi,
- Ministerstwo Skarbu Państwa,
- Morski Instytut Rybacki w Gdyni,
- Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki.
- 3 przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich (w tym 1 spółka),
- 3 okręgowe inspektoraty rybołówstwa morskiego,
- 3 oddziały Polskiego Koncernu Naftowego,
- Przedsiębiorstwo Usług Morskich „Ship – Service” w Szczecinie.

Wykaz skontrolowanych jednostek przedstawiono w załączniku nr 1 do informacji.

Uczestnicy kontroli

W kontroli uczestniczyły następujące jednostki organizacyjne NIK: Departament Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, Delegatura w Gdańsku oraz Delegatura w Szczecinie, która była jednocześnie jednostką koordynującą kontrolę.

2. Synteza ustaleń kontroli i ocen kontrolowanej działalności

Wyniki kontroli wskazują, że działalność Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, odpowiedzialnego do 1999 r. za nadzór nad rybołówstwem morskim była niespójna i niekonsekwentna. W rezultacie nie doprowadziła ona do stworzenia warunków sprzyjających właściwemu funkcjonowaniu i podnoszeniu efektywności tej dziedziny gospodarki, uznanej w Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa w Unii Europejskiej za jedną z priorytetowych gałęzi polskiej gospodarki.

Poprawy w tym zakresie nie przyniosło - jak dotychczas - przejęcie, od września 1999 r., nadzoru nad rybołówstwem morskim przez Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Długotrwały proces przejmowania zadań i kompetencji z gestii Ministra TiGM, poprzedzony likwidacją już w 1998 r. Departamentu Rybołówstwa Morskiego w MTiGM, ograniczał sprawności funkcjonowania organów administracji rybołówstwa morskiego, zarówno na szczeblu centralnym jak i terenowym, a w konsekwencji spowodował także opóźnienia i nieprawidłowości w realizacji

¹ Informacja o wynikach kontroli realizacji zadań Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w zakresie funkcjonowania administracji i gospodarki morskiej (TŻŁ – 41002 – 94).

szeregu pilnych zadań dotyczących tego sektora, objętych również zobowiązaniami Polski wobec Unii Europejskiej.

W efekcie stan ten skutkował opóźnieniami we wdrażaniu przedsięwzięć niezbędnych dla poprawy efektywności i konkurencyjności polskiego rybołówstwa morskiego w okresie przedakcesyjnym.

Jednocześnie sprzyjał on powstawaniu warunków do działań nierzetelnych w zakresie kontroli połowów w polskich obszarach morskich oraz w prowadzeniu ewidencji statków rybackich i statystyki połowów, działań nielegalnych, zwłaszcza w sferze przepisów i konwencji o ochronie zasobów ryb morskich oraz w obrocie handlowym rybami, a także do działań korupcyjnych w obrocie paliwami zakupionymi po cenach specjalnych.

1. W latach 1998 – 2000 utrzymywał się regres polskiego rybołówstwa morskiego. Połowy ryb morskich spadły o ponad 27 % (z 274 tys. ton do 199 tys. ton), przy czym wpłynął na to spadek połowów dalekomorskich, ze 167 tys. ton do 76 tys. ton. W stosunku do szczytowego okresu rozwoju tej dziedziny gospodarki, przypadającego na połowę lat 70-tych, połowy ryb morskich były w tych latach trzy - czterokrotnie niższe (wówczas wynosiły ponad 800 tys. ton, w tym ok. 600 tys. ton stanowiły połowy dalekomorskie).

W październiku 2000 r., z powodu złej sytuacji ekonomiczno – finansowej, w stan likwidacji postawione zostało jedno z trzech przedsiębiorstw połowów dalekomorskich, tj. PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, a w marcu 2001 r. ogłoszona została jego upadłość. W konsekwencji tego polska flota dalekomorska, licząca jeszcze w 1998 r. 32 trawlerzy - przetwórnice, zmniejszyła się do 18 statków.

Rezultatem upadłości PPDiUR „Gryf” była także m.in. utrata pracy przez ponad 1.100 osób, zamieszkałych w większości w regionach nadmorskich, zaliczanych do obszarów o wysokim bezrobociu. Do tego czasu w rybołówstwie morskim (bałtyckim i dalekomorskim) zatrudnionych było bezpośrednio - bez zakładów przetwórstwa rybnego i podmiotów świadczących usługi na rzecz rybołówstwa – ok. 8 tys. osób. (*str. 17-18, 31-33, 61-64*)

2. Minister TiGM, odpowiedzialny za kreowanie polityki Państwa wobec rybołówstwa morskiego², nie określił – do czasu pozostawania nadzoru nad rybołówstwem morskim w jego gestii, tj. do września 1999 r. - założeń i celów tej polityki. Nie doprowadził także do wdrożenia systemu ekonomiczno - finansowego

² Art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 67, poz.407 ze zm.) określał, że Minister TiGM wykonuje swoje zadania poprzez:

- 1.) opracowywanie założeń polityki państwa w zakresie transportu i gospodarki morskiej;
- 2.) udział w planowaniu społeczno-gospodarczym i finansowym,
- 3.) inicjowanie przedsięwzięć i tworzenie warunków ekonomiczno-finansowych, organizacyjnych i technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania transportu, jego systemów i gospodarki morskiej,
- 4.) zapewnianie warunków i udział w kształtowaniu zasad współpracy gospodarczej z zagranicą oraz inicjowanie i realizacja porozumień międzynarodowych w zakresie w zakresie transportu i gospodarki morskiej,
- 5.) tworzenie warunków rozwoju rybołówstwa morskiego oraz racjonalnego korzystania z zasobów morza.

dostosowanego do uwarunkowań rybołówstwa morskiego. Podporządkowanie tej dziedziny gospodarki ogólnie obowiązującym zasadom w zakresie opodatkowania i kredytowania uniemożliwiało podmiotom rybołówstwa morskiego zgromadzenie środków na modernizację przestarzałej floty łowczej i tym samym powodowało ich niekonkurencyjność wobec rybołówstwa krajów Unii Europejskiej, wspomaganego rozbudowanym systemem protekcjonizmu państwowego. Uzyskana przez rybaków w poprzednich latach możliwość otrzymania kredytu preferencyjnego na skup i przechowywanie ryb morskich oraz możliwość zakupu paliwa po cenach specjalnych stanowiły niewątpliwie ważną pomoc, jednak sposób realizacji tych form pomocy ograniczał niejednokrotnie ich efektywność i dostępność dla podmiotów rybołówstwa morskiego. (str. 26-33, 52-58)

Niedostateczna była efektywność wsparcia udzielanego przez organy administracji rządowej (Ministra TiGM, a od września 1999 r. Ministra RiRW) przedsiębiorstwom połowów dalekomorskich w zakresie uzyskiwania dostępu do łowisk w strefach ekonomicznych państw nadbrzeżnych. Od 1995 r. podstawę działalności tych przedsiębiorstw stanowiły połowy mintajów w strefie ekonomicznej Federacji Rosyjskiej na Morzu Ochockim i Morzu Beringa, prowadzone w ramach polsko – rosyjskiej umowy międzyrządowej. Jednak w rezultacie niedostatecznego zabezpieczenia w wymienionej umowie interesów polskich armatorów połowy te stawały się dla nich coraz mniej opłacalne. Działalność wymienionych organów, mająca na celu wspomaganie przedsiębiorstw dalekomorskich w poszukiwaniu alternatywnych łowisk, ograniczała się w ostatnich latach do przeprowadzenia rozpoznania, m.in. w Peru, Angoli i Mauretanii, jednak bez konkretnych rezultatów. Zapowiedź władz Federacji Rosyjskiej, że od 2002 r. floty obcych państw nie będą mogły prowadzić połowów w jej strefie ekonomicznej na Morzu Ochockim i Morzu Beringa, stwarza w tej sytuacji realną perspektywę braku możliwości znalezienia, przez pozostałe jeszcze 2 przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich, zatrudnienia dla znacznej części statków. (str. 29-31, 61-64)

3. Równie nieskuteczna była działalność organów administracji rządowej na rzecz przemian strukturalnych, w tym własnościowych, w przedsiębiorstwach połowów dalekomorskich. Do czasu kontroli nie nastąpiła prywatyzacja PPPiH „Dalmor” S.A. w Gdyni, pomimo, że przedsiębiorstwo to zostało skomercjalizowane już w 1992 r. Opóźnienia w prywatyzacji PPPiH „Dalmor” S.A. były rezultatem m.in. nietrafnego wyboru przez Ministerstwo Skarbu Państwa w 1996 r. firmy dla opracowania analiz przedprywatyzacyjnych. Firma ta nie wywiązała się odpowiednio z powierzonego jej zadania. Materiały przedprywatyzacyjne wykonane przez kolejną firmę, wyłonioną w I kw. 2000 r. w wyniku przeprowadzonej procedury zamówień publicznych, były na etapie ich analizowania w MSP.

Pozostałe dwa przedsiębiorstwa dalekomorskie, tj. PPDiUR „Gryf” i PPDiUR „Odra”, pozostawały przedsiębiorstwami państwowymi. Minister SP odstąpił od zamiaru komercjalizacji tych przedsiębiorstw ze względu ze na ich złą sytuację ekonomiczno – finansową. Brak określonych perspektyw dalszego funkcjonowania przedsiębiorstw dalekomorskich uniemożliwiał w praktyce ich prywatyzację bezpośrednią. (str. 31-33)

4. Opóźnienia w przejmowaniu zadań w zakresie rybołówstwa morskiego przez Ministra RiRW spowodowały m.in., że końca 2000 r. stan organizacyjny i kadrowy Departamentu Rybołówstwa w MRiRW w istotnym stopniu odbiegał od założeń docelowych i jednocześnie od zobowiązań Polski wobec UE, zawartych w Stanowisku negocjacyjnym w obszarze „Rybołówstwo”. Zobowiązania te dotyczyły m.in. utworzenia już od połowy 1999 r. silnej administracji rybackiej, traktowanej przez stronę unijną jako jednej z podstawowych gwarancji, że Polska jest w stanie podjąć zadaniom stawianym przez Wspólną Politykę Rybacką³. (str. 21-22, 26-27)

Konsekwencją powyższego były także nieprawidłowość i opóźnienia w realizacji innych zadań objętych zobowiązaniami wobec UE, w tym dotyczących opracowania, do lipca 1999 r., założeń polskiej polityki strukturalnej w obszarze rybołówstwa, zawierających analizę stanu gospodarki rybnej oraz określających kierunki jej restrukturyzacji i koszty realizacji. Wobec niedotrzymania wymienionego terminu Komitet Integracji Europejskiej, na posiedzeniu w dniu 2 listopada 1999 r., zobowiązał Ministra RiRW do opracowania dokumentów określających politykę strukturalną w rybołówstwie oraz narodową strategię rybołówstwa, w terminie do końca 1999 r.

Ostateczna wersja dokumentu „Polska polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa na lata 2000 - 2006” przyjęta została przez Radę Ministrów w kwietniu 2000 r., w trybie pilnym, a następnie przekazana - z uwagi na zobowiązania terminowe - Komisji Europejskiej, pomimo wykazanych przez poszczególne resorty braków i niespójności występujących w tym dokumencie. Dotyczyły one m.in. nieuwzględnienia na lata 2000 - 2003 finansowania kwot połowowych, modernizacji i odnowy floty rybackiej, urządzeń w portach rybackich, promocji produktów rybnych, badań naukowych oraz wsparcia socjalnego dla rybaków odchodzących z zawodu czasowo lub na stałe. (str. 26-28)

Do końca 2000 r. nie zostały zakończone prace nad dokumentem „Narodowa Strategia Rybołówstwa”. Kolejna wersja tego dokumentu, z lipca 2000 r., była ostatnią przekazaną do zaopiniowania zainteresowanym resortom i urzędom oraz organizacjom i przedsiębiorstwom rybackim. Nadesłane do MRiRW uwagi także wykazały istotne braki tego dokumentu i były w znacznej mierze powtórzeniem uwag przekazanych już wcześniej do ww. „Polskiej polityki strukturalnej...”. (str. 26-28)

Minister RiRW nie zapewnił terminowej realizacji zobowiązań wobec UE dotyczących utworzenia - nie później niż do końca 2000 r. - rejestru statków, prowadzenia przez Departament Rybołówstwa statystyk rybackich, powołania służb kontroli jakości handlowej surowców i produktów rybnych, zorganizowania trzech aukcji rybnych w Ustce, Kołobrzegu i Władysławowie, a także dostosowania legislacyjnego w zakresie zarządzania i kontroli zasobów oraz regulacji rynku rybnego. (str. 21-22, 27-30, 60)

³ Rozporządzeniem Rady Nr 3760/92 EWG z dnia 20 grudnia 1992 r. (zmienionym Rozporządzeniem Rady Nr 1181/98 WE z dnia 4 czerwca 1998 r.) ustanowiony został wspólny system rybołówstwa morskiego i akwakultury, zwany Wspólną Polityką Rybacką.

Minister RiRW nie zapewnił także nowoutworzonym, we wrześniu 1999 r., Okręgowym Inspektoratom Rybołówstwa Morskiego niezbędnych warunków organizacyjnych i kadrowych a także obsługi prawnej, finansowej i technicznej.

Do końca grudnia 1999 r. Inspektoraty te funkcjonowały w strukturach Urzędów Morskich podległych Ministrowi TiGM. Ich obsługę finansową również prowadziły Urzędy Morskie, co pozbawiło Ministra RiRW wpływu na finansowanie działalności nowopowstałych struktur, a Inspektoratom utrudniało finansowanie niezbędnych wydatków. (*str. 22-25, 47-50*)

Minister RiRW dopiero w grudniu 1999 r., a więc po 4 miesiącach od powołania Inspektoratów, ustanowił ich ramowe statuty, a do listopada 2000 r. nie miały one zatwierdzonych regulaminów organizacyjnych. (*str. 22*)

Działalność Inspektoratów utrudniał brak przepisów wykonawczych, regulujących ustawowy zakres i zasady sprawowania nadzoru nad wykonywaniem rybołówstwa morskiego. Brak odpowiedniej obsady kadrowej oraz ograniczenia pracy w godzinach nadliczbowych, wynikające m.in. z przepisów o służbie cywilnej, uniemożliwiały całodobową organizację pracy Inspektoratów. Minister RiRW dopiero po rocznym funkcjonowaniu Inspektoratów określił wzór legitymacji i odznaki służbowej inspektorów, które są ustawową i formalną podstawą przeprowadzania kontroli. Skutkowało to m.in. brakiem kontroli prawidłowości prowadzenia połowów, a w konsekwencji także brakiem wiedzy o rzeczywistych wielkościach połowów. (*str. 38-45, 47-52*)

Do końca 2000 r. nie przygotowano projektu rozporządzenia Rady Ministrów o zasadach współdziałania inspektorów rybołówstwa morskiego m.in. ze służbami kontroli żywności, organami Policji, Straży Granicznej i administracji morskiej. Ograniczało to zakres nadzoru oraz możliwość skoordynowania kontroli przestrzegania przepisów o rybołówstwie morskim na polskich obszarach morskich oraz na terytorium kraju, zwłaszcza w portach morskich, transporcie, zakładach przetwórstwa rybnego i punktach handlowych. Stwarzało tym samym warunki m.in. do nielegalnego i nieopodatkowanego obrotu rybami. (*str. 40-42, 48-49*)

Niewłaściwe i nieprecyzyjne określenie w przepisach sposobu i miejsca składania raportów połowowych oraz nie ustalenie przez Ministra RiRW obowiązków sprawozdawczych w zakresie gospodarki rybnej, przy braku monitoringu połowów powodowało, że Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego oraz MRiRW nie posiadały własnych danych o rzeczywistej ilości i rodzajach połowów bałtyckich i dalekomorskich. Wiedzę o ilościach i gatunkach złowionych ryb czerpano z informacji Morskiego Instytutu Rybackiego, sporządzanych na podstawie m.in. nie zweryfikowanych przez inspektorów rybołówstwa raportów połowowych. Uniemożliwiało to ustalenie rzeczywistego wykorzystania przyznanych Polsce kwot połowowych limitowanych gatunków ryb bałtyckich, które według oficjalnej statystyki nie były w pełni wykorzystane. (*str. 38-45, 59-60*)

Nieprawidłowości w funkcjonowaniu Inspektoratów oraz brak właściwego nadzoru ze strony Ministra RiRW powodował, że organy administracji rybołówstwa morskiego nie posiadały historycznej i bieżącej wiedzy o ilości zaewidencjonowanych i eksploatowanych kutrów oraz łodzi rybackich. Nieterminowe wydanie przepisów spowodowało nieprawidłowości w wydawaniu licencji połowowych. Ewidencja

jednostek prowadzona była nierzetelnie, nieterminowo i niezgodnie z przepisami co m.in. było powodem nieprawidłowego przydziału kwot połowowych na poszczególne jednostki. (str. 33-38, 45-47)

5. W ocenie NIK sposób realizacji przez organy administracji rybołówstwa morskiego systemowych form wsparcia gospodarki rybnej, tj. dopłat do oprocentowania kredytów na skup i przechowanie zapasów ryb oraz sprzedaży paliwa po cenach specjalnych, nie przynosił zakładanych efektów. Ponadto nieprawidłowości w organizacji sprzedaży paliw po cenach specjalnych stwarzały możliwości korzystania z tej pomocy przez osoby nieuprawnione, co mogło tym samym sprzyjać powstawaniu sytuacji korupcyjnych. Inspektoraty bowiem w sposób niezgodny z przepisami potwierdzały uprawnienia armatorów rybołówstwa morskiego do zakupu tego paliwa i nie dokonywały weryfikacji prawidłowości ich wykorzystania. (str. 52-55)

Zmiany w formie i sposobie naliczania podatku akcyzowego wpłynęły niekorzystnie na kształtowanie się cen paliwa sprzedawanego armatorom rybołówstwa morskiego po cenach specjalnych. Powodowały dodatkowe obciążenie podmiotów sprzedających paliwa, które kosztami zaciągniętych na ten cel kredytów bankowych obciążały rybaków. Było to przyczyną akcji protestacyjnych rybaków oraz ich mniejszego zainteresowania tą formą pomocy na rzecz zakupu tzw. paliwa żeglugowego. Utrudniało to dodatkowo rozliczenie sprzedaży paliwa po cenach specjalnych. (str. 55-57)

6. Krytycznej oceny wymaga opóźnienie uruchomienia w 2000 r. kredytów preferencyjnych na modernizację rybołówstwa morskiego. Było to skutkiem opóźnionego opracowania przez MRiRW „Branżowego programu rybołówstwa na lata 2000 – 2006”, którego brak uniemożliwiał Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa opracowanie zasad udzielania zaplanowanych na 2000 r. kredytów preferencyjnych w wysokości 10 - 15 mln zł. Wymieniony program został opracowany i udostępniony zainteresowanym dopiero we wrześniu 2000 r., a banki dopiero od 31 października 2000 r. były przygotowane do udzielania przedmiotowego kredytu. W konsekwencji wykorzystanie tej dotacji w 2000 r. wyniosło zaledwie 2.176 tys. zł. (str. 28-29, 57-58)

7. Stwierdzone w wyniku kontroli nieprawidłowości i zaniedbania skutkowały ogólną kwotą 77.042 zł, w tym 52.233 zł środków publicznych wydatkowano z naruszeniem zasad i trybu postępowania przy udzieleniu zamówień publicznych⁴.

Uszczuplenia w dochodach wyniosły 14.722 zł (w tym 10.222 zł w dochodach budżetowych), a inne nieprawidłowości finansowe – 10.087 zł.

NIK podjęła działania w celu odzyskania kwoty głównej 8.097 zł, z czego do dnia 30.03.2001 r. odzyskano 10.714 zł z odsetkami, z tego: 8.214 zł środków budżetowych. (str. 68)

⁴ Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz.U. z 1998 r. nr 119 poz. 773 ze zm.),

3. Uwagi i wnioski

Wyniki kontroli wykazały niezadowalające wykonywanie przez odpowiedzialne organy administracji rządowej zadań w zakresie rybołówstwa morskiego. Było to jedną z istotnych przyczyn pogłębiającego się regresu tej dziedziny gospodarki. Skutkowało także poważnymi opóźnieniami w realizacji przedsięwzięć dostosowawczych w rybołówstwie do Wspólnej Polityki Rybackiej, objętych zobowiązaniami Polski wobec Unii Europejskiej. Niedotrzymywanie wymienionych zobowiązań może utrudnić negocjacje z Unią i ograniczyć możliwości skorzystania przez Polskę z funduszy unijnych, przeznaczonych na pomoc strukturalną dla rybołówstwa krajów członkowskich.

Poprawie sytuacji w zakresie badanej działalności powinna służyć realizacja przez kierowników kontrolowanych jednostek wniosków zawartych w skierowanych do nich wystąpieniach pokontrolnych (*str. 65-66*)

Jednocześnie jednak, celem skuteczniejszego przeciwdziałania zagrożeniom dla dalszego funkcjonowania rybołówstwa morskiego, Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi powinien:

- zapewnić terminową realizację zobowiązań Polski wobec Unii Europejskiej w zakresie przedsięwzięć dostosowawczych w rybołówstwie morskim,
- zwiększyć skuteczność działalności na rzecz poprawy efektywności i konkurencyjności rybołówstwa morskiego w okresie przedakcesyjnym, zwłaszcza w zakresie:
 - dostosowywania systemu ekonomiczno – finansowego obowiązującego w rybołówstwie morskim do uwarunkowań tej dziedziny gospodarki,
 - pomocy udzielanej przedsiębiorstwom połowów dalekomorskich w uzyskiwaniu dostępu do łowisk w strefach ekonomicznych innych państw,
- wzmocnić nadzór nad wykorzystaniem zasobów ryb w polskich obszarach morskich i w tym celu:
 - zapewnić inspektoratom rybołówstwa morskiego prawne, organizacyjne, kadrowe i techniczne warunki do prowadzenia całodobowego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów o rybołówstwie morskim, w tym do kontroli prawidłowości prowadzenia połowów i ich wielkości,
 - ustalić zasady i obowiązki sprawozdawcze w gospodarce rybnej w sposób zapewniający niezbędne i wiarygodne dane w tym zakresie,
 - doprowadzić do prowadzenia przez inspektoraty pełnej i aktualnej ewidencji statków rybackich, umożliwiającej prawidłowy przydział kwot połowowych dla poszczególnych podmiotów oraz sprecyzować współzależność ilości

zaewidencjonowanych statków z ogólnym dopuszczalnym nakładem połowowym,

- **w porozumieniu z Ministrem Finansów i Ministrem Gospodarki zweryfikować dotychczasowy system sprzedaży rybakom paliwa po cenach specjalnych pod kątem „uszczelnienia” tego systemu, oraz zapewnić utrzymanie na względnie stałym poziomie korzyści uzyskiwanych przez rybaków przy zakupie paliwa po cenach specjalnych, niezależnie od obowiązujących aktualnie zasad i form naliczania podatku akcyzowego.**

II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

1. Charakterystyka stanu prawnego kontrolowanej działalności

1.1. Usytuowanie rybołówstwa morskiego w systemie funkcjonowania gospodarki

Do września 1999 r. nadzór merytoryczny nad funkcjonowaniem rybołówstwa morskiego oraz kształtowanie polityki Państwa wobec tego sektora gospodarki znajdowały się w gestii Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej⁵.

Na mocy ustawy z dnia 24 lipca 1999 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw⁶, od dnia 10 września 1999 r. zadania te przejął Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Charakter prawny podmiotów wykonujących rybołówstwo morskie to:

- ♦ w rybołówstwie bałtyckim: prawie w całości sektor prywatny; rybacy posiadający własne kutry (ew. łodzie), bądź osoby fizyczne lub spółki użytkujące kutry dzierżawione lub wzięte w leasing z przedsiębiorstw państwowych i spółdzielni rybackich.
- ♦ w rybołówstwie dalekomorskim: dominującą pozycję utrzymywał sektor państwowy, obejmujący 2 przedsiębiorstwa państwowe i 1 jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, w tym:
 - Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „ODRA” w Świnoujściu,
 - Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „GRYF” w Szczecinie (z dniem 19.10.2000 r. postawione w stan likwidacji, a w marcu 2001 r. ogłoszono jego upadłość).

⁵ Ustawa z dnia 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 67, poz. 407).

⁶ Ustawa z dnia 24 lipca 1999 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 70, poz. 778).

Organem założycielskim wymienionych przedsiębiorstw od 1996 r.⁷ był wojewoda szczeciński; obecnie zachodniopomorski.

- Przedsiębiorstwo Połowów, Przetwórstwa i Handlu „DALMOR” S.A. w Gdyni, spółka powstała w maju 1992 r. z przekształcenia b. przedsiębiorstwa państwowego PPDiUR „DALMOR”. Uprawnienia wynikające z akcji w PPPiH „DALMOR” S.A. wykonuje Minister Skarbu Państwa⁸.

Rybołówstwo dalekomorskie wykonywały ponadto 3 spółki reprezentujące kapitał prywatny i dysponujące po 1 statku.

1.2. Obszary morskie RP

Obszarem morskim Rzeczypospolitej Polskiej zwanym „polskim obszarem morskim”⁹ (POM) są:

- morskie wody wewnętrzne¹⁰,
- morze terytorialne - obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich¹¹, liczonych od linii podstawowej morza Bałtyckiego,
- wyłączna strefa ekonomiczna - strefa położona na zewnątrz morza terytorialnego i przylegająca do tego morza. Obejmuje wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrza ziemi, a jej granice określają umowy międzynarodowe.

Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium kraju. Zwierzchnictwo terytorialne rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad tymi wodami oraz na dno morskie wód wewnętrznych i morza terytorialnego, a także na wnętrza ziemi pod nimi.

W wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej przysługują m.in. suwerenne prawa w celu rozpoznawania, zarządzania i eksploatacji żywych zasobów naturalnych, a także ochrona tych zasobów i suwerenne prawa w odniesieniu do innych gospodarczych przedsięwzięć w strefie, oraz inne uprawnienia przewidziane w prawie międzynarodowym. Prawo do podejmowania i prowadzenia połowów w tej strefie przysługuje statkom o polskiej przynależności. Obce statki rybackie mogą

⁷ Na mocy art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące funkcjonowanie gospodarki i administracji publicznej (Dz.U. Nr 106, poz. 497 ze zm.).

⁸ Na mocy art. 2 ust. 5 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz.U. Nr 106, poz. 493 ze zm.).

⁹ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. nr 32, poz. 131 ze zm.).

¹⁰ Morskimi wodami wewnętrznymi są:

- część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, znajdująca się na wschód od granicy państwowej z Republiką Federalną Niemiec, oraz rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin,

- część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową biegnącą od punktu o współrzędnych 54°37'36" szerokości geograficznej północnej i 18°49'18" długości geograficznej wschodniej (na Mierzei Helskiej) do punktu o współrzędnych 54°22'12" szerokości geograficznej północnej i 19°21'00" długości geograficznej wschodniej (na Mierzei Wiślanej),

- część Zalewu Wiślanego, znajdująca się na południowy zachód od granicy państwowej z Federacją Rosyjską na tym Zalewie,

- wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego.

¹¹ 1 mila morska - 1.852 metry.

podejmować i prowadzić połowy w strefie na podstawie umów międzynarodowych lub w razie uzyskania zezwolenia.

1.3. Organy administracji rybołówstwa morskiego

Organami administracji rybołówstwa morskiego (od dnia 10 września 1999 r.¹²⁾ są: Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi (Minister RiRW) oraz Okręgowi Inspektorzy Rybołówstwa Morskiego, sprawujący nadzór nad przestrzeganiem przepisów o rybołówstwie za pośrednictwem inspektorów rybołówstwa morskiego¹³. Okręgowe inspektoraty rybołówstwa morskiego (będące urzędem administracji rządowej niezespolonej) tworzy Minister RiRW. Z dniem 8 września 1999 r. określono siedziby i terytorialny zakres działania Okręgowych Inspektorów Rybołówstwa Morskiego w: Gdańsku, Słupsku i Szczecinie¹⁴ (Okręgowi Inspektorzy).

Poprzednio, organami administracji morskiej byli Minister Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Dyrektorzy Urzędów Morskich w: Gdańsku, Słupsku i Szczecinie.

Inspektorzy uprawnieni są między innymi do kontroli dokumentów, sprzętu rybackiego i ryb na pokładzie, w przetwórnicy oraz w ładowni statku rybackiego o polskiej przynależności połowiających w polskich obszarach morskich i poza nimi oraz statków o obcej przynależności łowiących w polskich obszarach morskich.

1.4. Wykonywanie rybołówstwa morskiego

Rybołówstwo morskie w polskich obszarach morskich mogą prowadzić osoby prawne mające siedzibę w Polsce, osoby fizyczne zamieszkałe w Polsce i jednostki organizacyjne utworzone zgodnie z prawem polskim.

Każdy polski statek podlega ewidencji w okręgowym inspektoracie rybołówstwa morskiego właściwym dla jego portu macierzystego¹⁵. Dla celów ewidencyjnych przyjmuje się, że:

- łodzią rybacką jest statek rybacki o długości całkowitej nie więcej niż 15 m,
- kutrem rybackim jest statkiem o pokładzie ciągłym, którego długość wynosi od 15 do 30 m długości, a moc napędu głównego nie przekracza 611 KW.

Minister RiRW¹⁶ (poprzednio Minister Transportu i Gospodarki Morskiej¹⁷) ustala między innymi:

¹² Art. 36a ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.).

¹³ Ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.).

¹⁴ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 22 września 1999 r. w sprawie określenia siedzib i terytorialnego zakresu działania okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego oraz utworzenia okręgowych inspektoratów rybołówstwa morskiego (Dz.U. nr 80, poz. 915).

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 25 lutego 2000 r. w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji oraz zasad oznakowania statków rybackich, wzoru zaświadczenia o wpisie do ewidencji i nadaniu oznaki rybackiej oraz wysokości pobieranych opłat za wpis do ewidencji i wydanie zaświadczenia o wpisie (Dz.U. nr 15, poz. 193).

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 25 stycznia 2000 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. nr 8, poz. 110),

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 marca 1997 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. nr 39, poz. 247 ze zm.),

- dopuszczalną ilość kutrów i łodzi rybackich (nakład połowowy) dostosowaną do stanu eksploatowanych zasobów,
- zakaz połowu i obrotu ryb o określonych wymiarach oraz okresy ochronne poszczególnych gatunków ryb,
- wymagania sprzętowe dotyczące połowu różnych gatunków ryb.

Łowienie i skup w morzu organizmów morskich oraz połowy sportowo - rekreacyjne wymagają uzyskania licencji połowowej lub sportowej licencji połowowej. Licencje połowowe, na pisemny wniosek armatora, wydaje okręgowy inspektor indywidualnie na każdy statek rybacki i na czas określony. Wykonywanie rybołówstwa w ramach licencji może być ograniczone kwotami połowowymi poszczególnych gatunków ryb.

Minister RiRW corocznie określa ogólny dopuszczalny połów ryb, których zasoby wymagają takiej ochrony. Dotyczy to połowu: dorszy, łososi, śledzi i szprotów¹⁸. Ogólna kwota połowowa dla wszystkich podmiotów wykonujących rybołówstwo, dzielona jest przez Ministra RiRW osobno na łodzie rybackie (nie podlega podziałowi na poszczególne jednostki) oraz na kutry. Rozdziału kwoty połowowej na poszczególne kutry rybackie (w zależności od ich wielkości) dokonuje Okręgowy Inspektor w Słupsku.

Podmioty zagraniczne mogą łowić w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej śledzie i szproty na podstawie zezwolenia¹⁹. Zezwolenia podmiotom zagranicznym wydaje Minister RiRW w uzasadnionych gospodarczo przypadkach, w szczególności przy wystąpieniu nadwyżek połowowych. Kapitan jednostki obcej bandery podczas połowów w polskiej strefie prowadzi dziennik okrętowy i sprawozdawczość połowową zgodnie z polskimi przepisami. Przed wejściem i wyjściem z obszaru polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej kapitan (szyper) statku obcej bandery powiadamia Okręgowy Inspektorat w Słupsku m.in. o pozycji geograficznej oraz ilości i składzie gatunkowym ryb na statku.

Kontrolę prawidłowości połowów prowadzonych przez podmioty zagraniczne od stycznia 2000 r. przeprowadza Okręgowy Inspektor w Słupsku. Poprzednio, kontrolę tą prowadził Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku²⁰.

Wykonujący rybołówstwo morskie obowiązani są do ewidencjonowania połowów a raporty połowowe określające m.in. narzędzia połowowe, miejsca i czas połowu oraz skład gatunkowy i ilość połowu składane są w kapitanacie (bosmanacie) portu lub u właściwego inspektora. Dane zawarte w raportach połowowych podlegają

¹⁸ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 2 lutego 2000 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 2000 r. oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe (Dz.U. nr 9, poz. 125),

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie warunków łowienia organizmów morskich przez podmioty zagraniczne w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (Dz.U. nr 6, poz. 79),

²⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 1998 r. w sprawie warunków łowienia organizmów morskich przez podmioty zagraniczne w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (Dz.U. Nr 84, poz. 539),

weryfikacji i kontroli okręgowego inspektora²¹. Kapitanowie (szyprowie) statków rybackich o polskiej przynależności państwowej wykonujących rybołówstwo i kapitanowie (szyprowie) statków rybackich o obcej przynależności państwowej wykonujących rybołówstwo w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej zobowiązani są do sporządzania i składania raportów połowowych, które stanowią:

- 1) karty dziennika okrętowego statku rybackiego wykonującego rybołówstwo poza polskimi obszarami morskimi (dalekomorskie raporty połowowe), sporządza się codziennie i po zakończeniu rejsu składa się w Okręgowym Inspektoracie w Szczecinie,
- 2) karty dziennika okrętowego statku rybackiego wykonującego rybołówstwo na obszarze Morza Bałtyckiego i Bełtów (kutrowe raporty połowowe) sporządza się po każdym zaciągu i po zakończeniu rejsu składa się inspektorowi lub w najbliższym kapitanacie (bosmanacie) portu,
- 3) miesięczne raporty połowowe łodzi rybackiej, w których wpisy dokonuje się po powrocie z łowiska i dokonaniu wyładunku i składa się inspektorowi lub w najbliższym kapitanacie (bosmanacie) portu.
- 4) dwutygodniowe informacje serwisowe z połowów dalekomorskich przesyłane do Okręgowego Inspektoratu w Szczecinie,
- 5) informacje połowowe wynikające z międzynarodowych umów dwustronnych i wielostronnych dotyczących rybołówstwa morskiego składane w Okręgowym Inspektoracie w Szczecinie.

Dziennik okrętowy statku rybackiego połowiącego na polskich obszarach morskich powinien być zarejestrowany i poświadczony przez Urząd Morski w Słupsku²².

Z dniem 1 lipca 1999 r. utraciło moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej dotyczące sprawozdawczości w gospodarce rybnej²³. Dane statystyczne z tego zakresu przekazywane były do Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Od 1 stycznia 2000 r. Prezes Rady Ministrów określił wzory formularzy sprawozdawczych, kwestionariuszy i ankiet statystycznych stosowanych w badaniach statystycznych ustalonych w programie badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2000 prowadzonych przez Ministra RiRW²⁴.

W celu zwiększenia populacji łososi i troci dokonuje się zarybianie wód Bałtyku narybkiem tych gatunków ryb. Koszty zarybiania polskich obszarów morskich ponoszone są przez budżet państwa oraz podmioty wykonujące rybołówstwo morskie.

²¹ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie zakresu, trybu składania i sposobu weryfikacji raportów połowowych (Dz.U. nr 6, poz. 82),

²² Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 18 kwietnia 1963 r. w sprawie prowadzenia dzienników na polskich statkach morskich (Dz.U. nr 19, poz. 104 ze zm.),

²³ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 lutego 1998 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych w zakresie gospodarki rybnej (Dz.U. nr 31, poz. 165),

²⁴ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 1999 r. w sprawie określenia wzorów formularzy sprawozdawczych, objaśnień co do sposobu ich wypełniania oraz wzorów kwestionariuszy i ankiet statystycznych stosowanych w badaniach statystycznych ustalonych w programie badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2000 (Dz.U. nr 112, poz. 1318 ze zm.),

Do 10 września 1999 r. działała Komisja Zarybieniowa powołana przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. Od marca 2000 r. zadania Komisji przejął Zespół do spraw Zarybiania powołany jako ciało opinodawcze – doradcze Ministra RiRW.

1.5. Konwencje i umowy międzynarodowe w zakresie rybołówstwa morskiego

Polska jest sygnatariuszem (członkiem) między innymi 10 niżej wymienionych międzynarodowych konwencji i organizacji rybackich:

- Konwencja o Ochronie i Zarządzaniu Zasobami Mintaja w Centralnej części Morza Beringa (CCMPRCBS)²⁵ - zawarta 30.05.1995 r. - od 1992 r. wprowadzono moratorium na połowy,
- Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach²⁶, sporządzona 13.09.1973 r.
- Organizacja Rybacka Północno - Zachodniego Atlantyku (NAFO)²⁷ - zawarta 24.10.1978 r. - w ramach tej organizacji strona polska uzyskała możliwość prowadzenia odłowu krewetek przez 100 dni połowowych,
- Porozumienie w sprawie ochrony zasobów łososia w Morzu Bałtyckim²⁸ - zawarte 10.05.1971 r.,
- Układ w sprawie uregulowania połowu gładys (*Pleuronectes platessa*) i fląder (*Pleuronectes flesus*) na morzu Bałtyckim²⁹ - zawarty 17.12.1929 r.,
- Konwencja w sprawie ochrony zasobów biologicznych Południowo-Wschodniego Atlantyku³⁰ - sporządzona 23.10.1969 r.
- Konwencja w sprawie regulowania oczek sieci rybackich i wymiarów ryb³¹, podpisana 20.12.1946 r.
- Międzynarodowa Komisja Rybołówstwa Morza Bałtyckiego (IBSFC)³² - powołana 13.09.1973 r. (powstała w celu realizacji postanowień ww. Konwencji o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach), ustalająca między innymi coroczne limity połowów ryb bałtyckich,

²⁵ Konwencja o ochronie i zarządzaniu zasobami mintaja w centralnej części Morza Beringa, sporządzona w Waszyngtonie dnia 16 czerwca 1994 r. (Dz.U. z 1996 r. nr 125, poz. 589, 590),

²⁶ Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach, sporządzona w Gdańsku dnia 13 września 1973 r. (Dz.U. z 1974 r. Nr 32 poz. 188 i 189; z 1984 r. Nr 17, poz. 78),

²⁷ Konwencja o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na Północno - Zachodnim Atlantyku, sporządzona w Ottawie dnia 24 października 1978 r. (Dz.U. z 1980 r. nr 26, poz. 105 i 106),

²⁸ Porozumienie w sprawie ochrony zasobów łososia w Morzu Bałtyckim, sporządzone w Sztokholmie dnia 20 grudnia 1962 r. (Dz.U. z 1971 r. nr 20, poz. 190 i 191 ze zm.),

²⁹ Układ w sprawie uregulowania połowu gładys (*Pleuronectes platessa*) i fląder (*Pleuronectes flesus*) na morzu Bałtyckim podpisany w Berlinie, dnia 17 grudnia 1929 r. (Dz.U. z 1931 r. nr 30, poz. 207, 208),

³⁰ Konwencja w sprawie ochrony zasobów biologicznych Południowo-Wschodniego Atlantyku, sporządzona w Rzymie dnia 23 października 1969 r. (Dz.U. z 1972 r. nr 19, poz. 133, 134),

³¹ Konwencja w sprawie regulowania oczek sieci rybackich i wymiarów ryb, podpisana w Londynie dnia 5 kwietnia 1946 r. (Dz.U. z 1946 r. nr 61, poz. 338; z 1953 r. Nr 21, poz. 83 i Nr 27, poz. 107 ze zm.),

³² Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Międzynarodową Komisją Rybołówstwa Morza Bałtyckiego o statusie prawnym oraz przywilejach i immunitetach Komisji, podpisana w Warszawie dnia 12 stycznia 1988 r. (Dz.U. z 1989 r. Nr 7, poz. 46 i 47),

- Komisja Rybołówstwa Północno - Wschodniego Atlantyku (NEAFC)³³, - powołana 18.11.1980 r. - w ramach tej organizacji strona polska uzyskała możliwość połowu makreli 1000 ton, karmazyna 1000 ton, śledzi 1000 ton,
- Komisja ds. Zachowania Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (CCAMLR)³⁴ - powołana 19.12.1983 r. - w ramach tej organizacji strona polska odławia kryla z kwoty przyznanej dla wszystkich stron konwencji (2 725 000 ton),

Ponadto Polska zawarła 8 umów dwustronnych z następującymi krajami:

- Norwegią - w dniu 28.03.1977 r. - wielkość kwot połowowych negocjowana jest corocznie (umowa niepublikowana),
- Szwecją³⁵ - w dniu 01.02.1978 r. - następuje coroczna wymiana kwot połowowych,
- Federacją Rosyjską - w dniu 05.07.1995 r. - w ramach tej umowy strona polska, na podstawie płatnych licencji odławia ustaloną corocznie kwotę połowową (umowa niepublikowana),
- Kanadą - w dniu 15.05.1982 r. - aktualnie brak kwot połowowych dla Polski, istnieje możliwość skupu w morzu nadwyżek połowowych pochodzących z jednostek kanadyjskich (umowa niepublikowana),
- Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej - w dniu 01.08.1985 r. - aktualnie brak kwot połowowych dla Polski (umowa niepublikowana),
- Mauretanią - w dniu 24.01.1996 r. - aktualnie brak kwot połowowych dla Polski (umowa niepublikowana),
- Angolą - w dniu 28.04.1977 r. - aktualnie brak kwot połowowych dla Polski (umowa niepublikowana),
- Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną - w dniu 02.10.1997 r. - aktualnie brak kwot połowowych dla Polski (umowa niepublikowana).

1.6. Systemowe formy wsparcia dla rybołówstwa morskiego

W ramach pomocy sektorowej dla żeglugi morskiej (w tym rybołówstwa) Rada Ministrów ustanawiała kontyngenty celne na przywóz olei i paliw żeglugowych do eksploatacji statków morskich w ilości:

- 420.000 ton na 1997 r.³⁶
- 350.000 ton na 1998 r.³⁷
- 300.000 ton na 1999 r.³⁸

³³ Konwencja o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na Północno-Wschodnim Atlantyku, sporządzona w Londynie dnia 18 listopada 1980 r. (Dz.U. z 1980 r. nr 34, poz. 160 i 161),

³⁴ Konwencja o zachowaniu żywych zasobów morskich Antarktyki, sporządzona w Canberze dnia 20 maja 1980 r. (Dz.U. z 1984 r. nr 61, poz. 314 i 315),

³⁵ Porozumienie między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Szwecji o rybołówstwie, sporządzone w Warszawie dnia 1 lutego 1978 r. (Dz.U. nr 23, poz. 102 i 103),

³⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 1996 r. w sprawie ustanowienia kontyngentu celnego na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich (Dz.U. nr 153, poz. 744),

³⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1997 r. w sprawie ustanowienia kontyngentów taryfowych na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich (Dz.U. nr 159, poz. 1069),

- 200.000 ton na 2000 r.³⁹

Rozdysponowanie kontyngentu polegało na wydawaniu pozwoleń, według kolejności składanych wniosków, a ich rozliczenia dokonywano na podstawie dokumentów odprawy celnej i kwitów bunkrowych potwierdzonych przez armatorów.

Ponadto decyzjami Ministra TiGM, a następnie Ministra RiRW, w latach 1997 - 2000 przeznaczono po 40 tys. ton oleju napędowego rocznie dla armatorów rybołówstwa morskiego po cenach specjalnych. Wydanie paliwa do zbiorników stałych statku (od 35 do 200 ton dla kutrów i od 3 do 10 ton dla łodzi rocznie w zależności od wielkości silnika), potwierdzał i weryfikował właściwy Urząd Morski (od stycznia 2000 r. Okręgowi Inspektorzy). Do sprzedaży upoważnione zostały Stacje należące do Okręgowych Dyrekcji Centrali Produktów Naftowych w: Gdańsku, Szczecinie, Słupsku i Olsztynie oraz Przedsiębiorstwo Usług Morskich „Ship - Service” S.A. w Szczecinie.

Odsprzedawanie, odstępowanie i przetaczanie paliwa nabytego po cenach specjalnych było zabronione.

Od 1995 r. przetwórcy ryb posiadają możliwość uzyskania ze środków budżetu państwa dopłat do oprocentowania kredytów bankowych na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich złowionych lub skupionych przez krajowych przedsiębiorców⁴⁰. Od lutego 2000 r. czynności związane z dokonywaniem dopłat Minister RiRW powierzył Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

2. Uwarunkowania ekonomiczno – organizacyjne

W szczytowym okresie rozwoju, tj. w połowie lat 70 - tych, połowy polskiego rybołówstwa morskiego wynosiły ponad 800 tys. ton ryb rocznie, z tego ok. 600 tys. ton stanowiły połowy dalekomorskie i 200 - 220 tys. ton - połowy bałtyckie. Flota łowcza dalekomorska liczyła ponad 130 trawlerów - przetwórní, a flota bałtycka - ok. 500 kutrów i 800 łodzi rybackich.

Od tego czasu następował stały regres rybołówstwa morskiego, będący rezultatem nałożenia się szeregu niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych. Zaliczyć do nich w szczególności należy:

2.1. w rybołówstwie bałtyckim

Roczna produkcja Bałtyku umożliwiała odłowienie około 1 miliona ton ryb, z czego około 10 % stanowią dorsze, 80 % szproty i śledzie, a pozostałe 10 % - płastugi i inne ryby łącznie z zalewowymi⁴¹.

³⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 1999 r. w sprawie ustanowienia kontyngentów taryfowych na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich i jednostek żeglugi śródlądowej (Dz.U. nr 36, poz. 338),

³⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 maja 2000 r. w sprawie ustanowienia kontyngentów taryfowych na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich i jednostek żeglugi śródlądowej (Dz.U. Nr 39, poz. 45),

⁴⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 marca 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad, zakresu i trybu udzielania dopłat do oprocentowania kredytów bankowych na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich (Dz.U. nr 34, poz. 167 ze zm.),

⁴¹ Projekt Narodowej Strategii Rybołówstwa Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi Listopad 1999 r.

W okresie ostatnich 25 lat, w rezultacie intensywnej eksploatacji i niekorzystnych czynników środowiskowych, nastąpiła znaczna degradacja stanu zasobów ryb Morza Bałtyckiego, w tym podstawowych, poławianych na tym akwenie gatunków, tj. śledzi, dorszy i szprotów.

Według ocen Morskiego Instytutu Rybackiego biomasa śledzi zmniejszyła się od połowy lat 70-tych o ok. 50 % (z około 1.600 - 1.800 tys. ton do 700 - 800 tys. ton), przy czym zmniejszenie to spowodowane jest głównie spadkiem biomasy osobniczej, a nie liczebności stada⁴². Biomasa dorszy - decydujących o ekonomice polskich połowów - oceniana w pierwszej połowie lat 80 - tych na 700 tys. ton, spadła w 1999 r. do ok. 140 tys. ton, tj. pięciokrotnie. Spadek populacji dorszy spowodowany jest głównie intensywnością połowów oraz małymi wlewami wód słonych do Bałtyku, co ogranicza rozwój stada. Biomasa szprotów wzrastała do połowy lat 90 - tych, kiedy osiągnęła ok. 1.300 tys. ton, jednak od tego czasu, w rezultacie intensywnej eksploatacji, wystąpiły ponownie tendencje spadkowe, do poziomu 700 tys. ton w 1999 r.

Stany stad tych ryb określane są jako będące poza biologicznie bezpiecznymi granicami⁴³.

W 1973 r. państwa nadbałtyckie zawarły Konwencję o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach⁴⁴. Celem Konwencji jest ścisła współpraca w zakresie ochrony i zwiększenia żywych zasobów Morza Bałtyckiego i Bełtów, uzyskiwanie optymalnej wydajności oraz rozszerzenie i koordynacja badań naukowych. Dla realizacji tych celów ustanowiona została Międzynarodowa Komisja Rybołówstwa Morza Bałtyckiego, składająca się z przedstawicieli państw - sygnatariuszy, w tym Polski.

Wymieniona Komisja i jej grupy robocze m.in. wydają zalecenia ochronne oraz określają tzw. limity połowowe dla poszczególnych państw, tj. maksymalne wielkości połowów podstawowych gatunków ryb na dany rok. Podział ogólnego, dopuszczalnego połowu następuje przy uwzględnieniu przede wszystkim bazy historycznej (wielkości połowów poszczególnych krajów w poprzednim okresie), wielkości strefy i wielkości zarybień (dot. łososi)

Pomimo, że polskie obszary morskie obejmują 34,3 tys. km², co stanowi 8,5 % powierzchni Morza Bałtyckiego, to przy podziale ogólnego limitu połowów Polska otrzymywała m.in. 21,1 % dorszy, 20,9 % śledzi, 26,4 % szprotów przeznaczonych do odłowienia. Było to uzasadnione bazą historyczną i wysoką zasobnością polskiej strefy Bałtyku. Produktywność POM (wielkość połowów na hektar powierzchni) jest około 2 razy większa niż średnia produktywność całego Bałtyku⁴⁵.

⁴² Biologiczne uwarunkowania polskiego rybołówstwa bałtyckiego – Jan Horbowy, Anna Wesołowska – Morski Instytut Rybacki, styczeń 2000 r.

⁴³ Protokół nr 49 Sejmowej Komisji Transportu i Łączności z 15.02.1999 r.

⁴⁴ Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach, sporządzona w Gdańsku dnia 13 sierpnia 1973 r. (Dz.U. z 1974 r. Nr 32, poz. 188 i 189 ze zm.)

⁴⁵ Polska polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa na lata 2000 - 2006, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi Listopad 1999 r.

Relatywnie niska była przyznawana Polsce kwota połowowa łososi - 5 % ogólnego limitu połowów bałtyckich. Wynikało to m.in. z faktu, że Polska przystąpiła do zarybiania łososiami praktycznie dopiero w 1995 r.

Połowy polskiego rybołówstwa bałtyckiego wynosiły w latach 90 - tych ok. 100 -120 tys. ton rocznie, z wyjątkiem lat 1996 i 1997, kiedy osiągnęły poziom 156 i 177 tys. ton. Połowy te były znacznie niższe od przyznawanych Polsce przez Międzynarodową Komisję Rybołówstwa Morza Bałtyckiego kwot połowowych, wynoszących w różnych latach od 165 do ponad 300 tys. ton.

W najwyższym stopniu wykorzystywane były - w niektórych latach nawet przekraczane - kwoty połowowe dorszy, znajdujących zbyt także zagranicą.

Do początku lat 90-tych rybołówstwo bałtyckie wykonywane było przez 5 przedsiębiorstw państwowych⁴⁶, 13 spółdzielni rybołówstwa morskiego oraz przez rybaków indywidualnych. W zmienionych po 1989 r. warunkach gospodarowania państwowe przedsiębiorstwa połowów bałtyckich podjęły działania w kierunku sprywatyzowania działalności połowowej poprzez sprzedaż kutrów rybakom na zasadzie leasingu lub na raty. Wymieniona działalność połowowa była bowiem dla tych przedsiębiorstw z reguły deficytowa. W rezultacie rybołówstwo bałtyckie jest praktycznie w 100 % sprywatyzowane.

2.2. w rybołówstwie dalekomorskim

Zawężanie się bazy surowcowej w wyniku rozpoczętego na przełomie lat 70 - tych i 80-tych procesu zawłaszczania przez państwa nadbrzeżne najwydajniejszych łowisk (występujących zwykle w przybrzeżnych wodach szelfowych), poprzez wprowadzanie 200 - milowych stref ekonomicznych. Ewentualne kontynuowanie połowów na tych łowiskach wiązało się z koniecznością wykupu kosztownych licencji, ograniczających opłacalność połowów. Rosnąca konkurencja i wprowadzane przez państwa nadbrzeżne ograniczenia połowów, uzasadniane koniecznością ochrony zasobów ryb, spowodowały, że większość z tych łowisk stawała się dla polskich przedsiębiorstw w ogóle niedostępna. Dotyczyło to m.in. - stanowiących poprzednio podstawę utrzymania przedsiębiorstw dalekomorskich - łowisk europejskich (Morze Północne) i arktycznych, a następnie łowisk w rejonie Falklandów i na wodach Antarktyki. W latach 80 - tych głównym rejonem działania floty dalekomorskiej było Morze Beringa, pomiędzy rosyjską i amerykańską strefą ekonomiczną. Jednak w 1991 r. zainteresowane strony ogłosiły moratorium połowowe na tym akwenie, uzasadniając to koniecznością biologicznego odnowienia ławic mintajów. W tej sytuacji przedsiębiorstwa dalekomorskie przemieściły swe statki na ostatnie dostępne, odpowiednie do połowów na skalę przemysłową łowiska - na otwartych wodach Morza Ochockiego. Działalność polskiej floty łowczej na Morzu Ochockim od początku napotykała jednak na utrudnienia ze strony władz Federacji Rosyjskiej, które traktowały Morze Ochockie jako rosyjskie morze wewnętrzne.

⁴⁶ Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka” w Kołobrzegu, „Kuter” w Darłowie, „Korab” w Ustce, „Szkuner” we Władysławowie i „Koga” na Helu

Jednocześnie przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich podporządkowane zostały rygorom realizowanego od 1990 r. programu stabilizacji gospodarki, w sytuacji ich nieprzystosowania organizacyjnego do działalności w nowych warunkach. i bez uwzględnienia w polityce podatkowej i kredytowej charakterystycznych dla rybołówstwa morskiego uwarunkowań, wynikających m.in. z sezonowości produkcji. Doprowadziło to na początku lat 90 - tych do całkowitego załamania się ich rentowności. W tej sytuacji podjęły one realizację radykalnych przedsięwzięć naprawczych, mających na celu obniżenie kosztów własnych. Do 1991 r. przedsiębiorstwa te działały w strukturze wielofunkcyjnych kombinatów, zajmujących się - obok połowów - również przetwórstwem, remontami, usługami portowymi, a także szeroko rozbudowaną działalnością socjalną. Przeprowadzona restrukturyzacja doprowadziła do wyodrębnienia się przedsiębiorstw armatorskich skoncentrowanych na działalności połowowej (PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, PPDiUR „Odra” w Świnoujściu). PPDiUR „Dalmor” w Gdyni przekształcone zostało w 1992 r. w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa o strukturze holdingowej. Wdrożone przedsięwzięcia przyniosły znaczące obniżenie kosztów własnych działalności tych przedsiębiorstw i zapobiegły ich upadłości. Jednocześnie wyczerpały one w zasadzie proste rezerwy poprawy efektywności gospodarowania.

Pozostały natomiast aktualnymi podstawowe zagrożenia dla istnienia polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, w tym w szczególności brak dostępu - na ekonomicznie uzasadnionych warunkach - do łowisk odpowiednich do połowów na skalę przemysłową. Podejmowane przez władze Federacji Rosyjskiej działania wskazywały na realną możliwość usunięcia statków polskich armatorów z Morza Ochockiego.

Zapobieżenie takiej ewentualności miała na celu zawarta w lipcu 1995 r. z Federacją Rosyjską międzyrządowa umowa o wzajemnych stosunkach i współpracy w dziedzinie gospodarki rybnej. W zamian za rezygnację z połowów na otwartych wodach Morza Ochockiego polscy armatorzy uzyskali ograniczony dostęp do łowisk w rosyjskiej strefie ekonomicznej Morza Ochockiego i Morza Beringa. Wiązało się to z koniecznością wykupu tzw. limitów połowowych na poszczególne lata i corocznego negocjowania warunków kontynuowania umowy. Wysokość ustalanych w ramach wymienionej umowy opłat licencyjnych powodowała jednak, że połowy były dla armatorów deficytowe. Ponoszone przez nich w związku z tym straty były częściowo kompensowane dopłatami z budżetu Państwa. Strona polska zobowiązana była ponadto wносить opłaty za przyznane kwoty połowowe także w przypadku ich niepełnego wykorzystania, bez względu na przyczyny.

Jakkolwiek strefa ekonomiczna Federacji Rosyjskiej na Morzu Ochockim i na Morzu Beringa była podstawowym rejonem działalności przedsiębiorstw dalekomorskich w ostatnich latach, to uzyskiwane limity połowowe w tej strefie nie pozwalały na pełne wykorzystanie potencjału floty łowczej. Wymienione przedsiębiorstwa poszukiwały w związku z tym również innych łowisk, jednak z ograniczonym rezultatem. Pojedyncze statki eksploatowane były m.in. w strefie ekonomicznej Nowej Zelandii, a także na wodach międzynarodowych, nie gwarantujących odpowiednich wydajności połowowych. Ponadto, obok połowów

własnych, przedsiębiorstwa te dokonywały również skupu ryb, głównie od rybaków rosyjskich i kanadyjskich, celem lepszego wykorzystania przetwórci na trawlerach.

Drugim – obok zawężania się bazy surowcowej – zasadniczym czynnikiem determinującym sytuację rybołówstwa dalekomorskiego był stan floty łowczej. Średni wiek 32 trawlerów eksploatowanych przez przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich w 1998 r. (w stosunku do stanu z połowy lat 70-tych ich liczba zmniejszyła się o 75 %) – wyniósł ponad 17 lat.

W rezultacie flota dalekomorska ustępuje znacznie współcześnie budowanym statkom łowczym pod względem rozwiązań konstrukcyjnych i stosowanych technik połowowych, a w konsekwencji pod względem zdolności połowowych i produkcyjnych. Stanowi to o jej relatywnie wysokiej energochłonności. Słabą stroną polskiej floty dalekomorskiej jest przy tym monokultura połowowo – produkcyjna. Wszystkie trawlerzy przystosowane są do połowów i przetwórstwa tzw. ryb białych, tj. przede wszystkim mintajów. Statki te nie nadają się, także ze względów ekonomicznych, do połowów przemysłowych i przetwórstwa innych, mniej opłacalnych gatunków. Sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw dalekomorskich, prowadzących działalność na pograniczu rentowności lub ze stratami, nie stwarzała możliwości zgromadzenia środków na modernizację floty łowczej. Było to także niecelowe z uwagi na nieodwracalny charakter procesów zawłaszczania łowisk przez państwa nadbrzeżne.

Okres przydatności techniczno – eksploatacyjnej najnowszych z posiadanych obecnie trawlerów wynosi ok. 10 lat. Wyznacza on jednocześnie horyzont czasowy działalności rybołówstwa dalekomorskiego, przy założeniu, że nie wystąpią inne przyczyny wymuszające wcześniejsze zakończenie tej działalności. Nadmienić należy, że przedsiębiorstwa dalekomorskie nigdy nie były w stanie samodzielnie wypracować środków na budowę nowych statków. W poprzednim systemie ekonomicznym inwestycje okrętowe w rybołówstwie morskim finansowane były przy przeważającym udziale środków budżetowych, w ramach centralnych planów inwestycyjnych. Jednocześnie jednak w tym czasie, zwłaszcza do początku lat 80 -tych, nie występował z taką ostrością problem braku dostępu do łowisk.

Konkurencyjność polskiego rybołówstwa morskiego osłabiał także brak w Polsce w latach 90 - tych programu polityki strukturalnej dla tego sektora. Do czasu zawarcia w 1995 r. międzyrządowej umowy rybackiej z Federacją Rosyjską rybołówstwo dalekomorskie nie korzystało – w przeciwieństwie np. do rybołówstwa krajów Unii Europejskiej – z żadnego wsparcia ze strony Państwa. Udzielane przedsiębiorstwom dalekomorskim dopłaty z budżetu do kosztów licencji połowowych w strefie ekonomicznej F.R. stanowiły częściową rekompensatę zwiększonych – w rezultacie zawarcia wymienionej umowy – kosztów działalności tych przedsiębiorstw. W przeliczeniu na 1 tonę wyłowionych ryb dopłaty z budżetu wynosiły w Polsce niespełna 21 dolarów amerykańskich, podczas gdy w krajach Unii Europejskiej średnio ponad 92 dolary, a np. w Irlandii 375 dolarów na 1 tonę⁴⁷.

⁴⁷ Polska polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa na lata 2000 – 2006 – Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Stan polskiego rybołówstwa morskiego był w ostatnich latach przedmiotem licznych publikacji prasowych, zawierających niejednokrotnie również wypowiedzi posłów na Sejm RP oraz przedstawicieli organizacji rybackich. W publikacjach tych krytycznie oceniano działalność organów administracji rządowej odpowiedzialnych za nadzór nad rybołówstwem.

Podnoszono m.in., że w MRiRW rybołówstwem powinny zajmować się osoby, które się na tym znają, a ich działanie powinno mieć odniesienie do rządowej polityki w tym zakresie. Resort powinien dysponować stosownymi środkami i realizować swoją politykę wraz z przedsiębiorstwami morskimi i związkami rybaków⁴⁸.

Wskazywano, że brak wizji państwa odnośnie polityki międzynarodowej, organizacji wewnętrznej i restrukturyzacji najbardziej widoczny jest w rybołówstwie dalekomorskim⁴⁹.

Zwracano uwagę, że niejasne kryteria podziału kwot połowowych sprzyjają procesowi korupcyjnemu. Zarzucano resortowi (MTiGM), że nie posiada podstawowych wiadomości o rybołówstwie, nie prowadzi efektywnej ochrony zasobów, nie kontroluje obcych kutrów naruszających polski obszar połowowy i nie wspiera eksportu.⁵⁰

3. Istotne ustalenia kontroli

3.1. Organizacja i funkcjonowanie organów administracji rybołówstwa morskiego

W okresie objętym kontrolą organy administracji rządowej odpowiedzialne za kreowanie polityki Państwa wobec rybołówstwa morskiego nie były organizacyjnie przygotowane do właściwej realizacji zadań w tym zakresie. Nie w pełni zostały jednocześnie dotrzymane zobowiązania Polski w zakresie wzmocnienia administracji rybackiej i dostosowania jej struktur do wymogów Wspólnej Polityki Rybackiej Unii Europejskiej, wyrażone m.in. w Stanowisku Negocjacyjnym Polski w Obszarze „Rybołówstwo”, przyjętym przez Radę Ministrów w lutym 1999 r.

Działania podejmowane w okresie poprzedzającym przyjęcie wymienionego Stanowiska... skutkowały faktycznie osłabieniem administracji rybackiej. W czerwcu 1998 r. zlikwidowany został bowiem Departament Rybołówstwa Morskiego w MTiGM, jego zadania przekazano do jednej z komórek nowo utworzonego

⁴⁸ Według wypowiedzi posła na Sejm RP pana Stanisława Kopcia, zawartej w artykule „Ryba psuje się od głowy” – tygodnik „Z niedzieli na niedzielę” z dnia 7 lutego 1999 r. (w artykule opisano stan rybołówstwa morskiego przed jego przejęciem przez MRiRW)

⁴⁹ Według wypowiedzi posłów na Sejm RP pani Elżbiety Piel-Mielczarek i pana Stanisława Kopcia, zawartej w artykule „Ryby na niby” – dziennik „Obserwator” z dnia 21 stycznia 2000 r.

⁵⁰ Według wypowiedzi przedstawicieli organizacji rybackich zawartych w artykule „Rybacka godzina prawdy – lawina oskarżeń w MIR” – dziennik „Głos Wybrzeża” z dnia 17 lutego 1999 r.

Departamentu Administracji Morskiej, Żeglugi i Rybołówstwa⁵¹. Departament Rybołówstwa Morskiego w MTiGM przywrócono ponownie w marcu 1999 r.⁵².

Celem poprawy zarządzania rybołówstwem oraz dostosowania przepisów i struktur do Wspólnej Polityki Rybackiej Polska zobowiązała się w Stanowisku negocjacyjnym... m.in. do utworzenia, od dnia 1.07.1999 r., silnego Departamentu Rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej (MRiGŻ). Komisji Europejskiej przekazany został także schemat organizacyjny administracji rybackiej, dostosowany do celów Wspólnej Polityki Rybackiej. Zakładał on obsadę osobową Departamentu Rybołówstwa w liczbie ok. 30 pracowników (w Departamencie Rybołówstwa Morskiego MTiGM zatrudnionych było 7 osób) oraz utworzenie w ramach tego Departamentu 6 wydziałów funkcjonalno – problemowych. Schemat ten zakładał także utworzenie 3 Okręgowych Inspektoratów Rybołówstwa w Gdyni, Słupsku i Szczecinie (dotychczas decyzje Ministra TiGM w zakresie rybołówstwa morskiego realizowały Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie).

Podstawa prawna do przeniesienia problematyki rybołówstwa morskiego do kompetencji Ministra RiGŻ stworzona została w lipcu 1999 r., z mocą obowiązującą od dnia 10 września 1999 r.⁵³.

Przejęcie przez MRiGŻ (od 10 listopada 1999 r. MRiRW) z MTiGM spraw z zakresu rybołówstwa morskiego, wraz z osobami prowadzącymi te sprawy, nastąpiło z dniem 1 listopada 1999 r, natomiast Departament Rybołówstwa w MRiRW utworzony został w marcu 2000 r.⁵⁴ W okresie pomiędzy przejęciem wymienionych spraw a utworzeniem Departamentu Rybołówstwa zadania MRiRW w zakresie rybołówstwa nie były określone.

Do czasu kontroli, tj. do listopada 2000 r. Departament Rybołówstwa w MRiRW był w fazie organizowania i funkcjonował w strukturze bezwydziałowej; w trakcie tworzenia były 3 wydziały. Stan zatrudnienia - 15 osób - był o 50% niższy od zakładanego i zadeklarowanego w Stanowisku..., a 5 pracowników Departamentu legitymowało się zaledwie rocznym stażem pracy w dziedzinie gospodarki morskiej.

Także terenowe organy administracji rybołówstwa morskiego, tj. Okręgowe Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego (utworzone formalnie z dniem 8 września 1999 r. na bazie dotychczasowych Inspektoratów Ochrony Rybołówstwa Morskiego w Urzędach Morskich w: Gdyni, Słupsku i Szczecinie) nie były organizacyjne przygotowane do właściwego wykonywania swych zadań.

Minister RiRW dopiero z dniem 22 grudnia 1999 r. ustanowił statuty Inspektoratów, określając praktycznie tylko ilość i nazwy funkcjonujących wydziałów i stanowisk, a Okręgowi Inspektorzy nie w każdym przypadku określili zakres i zasady funkcjonowania komórek organizacyjnych w nowoutworzonych Inspektoratach.

⁵¹ Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 1998 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie nadania statutu Ministerstwu Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 74, poz. 480).

⁵² Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 marca 1999 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie nadania statutu Ministerstwu Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 29, poz. 273).

⁵³ Ustawa z dnia 24 lipca 1999 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 70, poz. 778),

⁵⁴ Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 marca 2000 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Rolnictwa i Rozwoju Wsi (Dz.U. Nr 16, poz. 208).

- *Departament Rybołówstwa w MRiRW do czasu zakończenia kontroli nie zaopiniował żadnego z trzech projektów regulaminów organizacyjnych poszczególnych Inspektoratów, które przesłano w I połowie 2000 r.*
- *Okręgowe Inspektoraty w Szczecinie i Słupsku do zakończenia kontroli NIK nie posiadały regulaminów organizacyjnych określających strukturę organizacyjną i zakresy działania poszczególnych wydziałów i samodzielnych stanowisk pracy Inspektoratu i placówek terenowych, co uniemożliwiło między innymi opracowanie regulaminu pracy, instrukcji kancelaryjnej i obiegu dokumentów oraz rodzaju, warunków i zakresów pracy na poszczególnych stanowiskach.*

Pomimo zawartych w statutach Inspektoratów postanowień, że kierownictwo sprawuje Okręgowy Inspektor wraz z zastępcą i kierownikami komórek organizacyjnych, Minister RiRW nie przyznał wystarczającej ilości etatów i środków na spełnienie tego wymogu.

- *Wszystkimi trzema Inspektoratami kierowały – do czasu kontroli – osoby, którym powierzono pełnienie obowiązków Okręgowych Inspektorów, bez formalnego powołania. Jednocześnie nie były obsadzone stanowiska ich zastępców.*
- *We wrześniu 2000 r. Inspektorat w Szczecinie otrzymał środki na zwiększenie zatrudnienia o 2 osoby, pomimo zgłoszonego, w kwietniu 2000 r., zapotrzebowaniu na 13 nowych etatów.*
- *Inspektorat w Gdyni, na plan zakładaną obsadę 39 osób (37 etatów), zatrudniał 28 pracowników (27 etatów), a na przewidzianych 3 naczelników wydziałów zatrudniano 1.*

Minister TiGM dopiero w dniu 31 grudnia 1999 r. opublikował rozporządzenie o protokolarnym przekazaniu z Urzędów Morskich, z dniem 1 stycznia 2000 r., składników majątkowych, służących wykonaniu zadań przez Inspektorów⁵⁵. Przekazanie tego majątku nie zawsze odbywało się zgodnie z ww. przepisami i w sposób zapewniający ciągłość funkcjonowania administracji rybołówstwa morskiego.

- *Pracownicy Urzędów Morskich w Słupsku i Gdyni przeniesieni zostali do pracy w Okręgowych Inspektoratach wraz z prowadzoną przez nich dokumentacją dot. rybołówstwa morskiego (obejmującą m.in. ewidencję statków rybackich oraz wydane licencje połowowe), bez sporządzenia protokołów zdawczo – odbiorczych na tą dokumentację.*
- *Dopiero w toku kontroli NIK ujawniono, że w protokołach zdawczo-odbiorczych majątku przejętego przez Inspektorat w Słupsku nie wykazano, będącej na wyposażeniu statku Kontroler-25, łodzi pneumatycznej (pontonu) z silnikiem o wartości ponad 14 tys. zł netto.*
- *Okręgowi Inspektorzy Rybołówstwa Morskiego w Gdyni i Słupsku z dniem 31 grudnia 1999 r. a Inspektor w Szczecinie dopiero w dniu 31 stycznia 2000 r., przejęli z Urzędów Morskich m.in. akta osobowe pracowników przeniesionych z tych Urzędów.*

⁵⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 grudnia 1999 r. w sprawie sposobu przekazania z urzędów morskich składników majątkowych służących do wykonywania zadań przez okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego (Dz.U. Nr 111, poz. 1313).

Minister RiRW nie zapewnił Inspektoratom środków na zorganizowanie obsługi administracyjnej, prawnej, socjalnej i technicznej. Brak obsady komórek finansowo - księgowych skutkowało m.in. nieprawidłowościami w wykonywaniu budżetów Inspektoratów, zwłaszcza w pierwszym okresie ich funkcjonowania.

- *Głównego Księgowego w Inspektoracie w Słupsku zatrudniono w styczniu 2000 r. w Szczecinie - w lutym 2000 r., a w OIRM w Gdyni dopiero w kwietniu 2000 r.*
- *Okręgowy Inspektor w Szczecinie, realizując dochody budżetowe z tytułu wydanych licencji połowowych oraz opłat za wpis do ewidencji i wydanie zaświadczeń, zaniechał pobrania należności za wydane 24 licencje połowowe (w tym 22 licencje na połowy dalekomorskie), a w innym przypadku pobrał opłatę niższą od obowiązującej. Zaniżenie dochodów budżetowych z tych powodów wynosiło łącznie około 3.500 zł⁵⁶. Powodem powyższych nieprawidłowości było m.in. nie ewidencjonowanie dochodów w kartotekach oraz dokonywanie części tych wpłat przez armatorów w Inspektoracie w Słupsku oraz Urzędzie Morskim w Szczecinie.*

Od utworzenia do końca 1999 r. budżet wszystkich Inspektoratów nie został wydzielony z budżetów Urzędów Morskich, które prowadziły ich obsługę finansowo - księgową. Brak samodzielności finansowej Inspektoratów w 1999 r. tj. w czasie rozpoczęcia ich funkcjonowania spowodował między innymi drastyczne ograniczenie wydatków na zakup wyposażenia i działalność powstających struktur.

- *Wydatki Inspektoratu w Szczecinie w okresie od września do grudnia 1999 r. (za wyjątkiem środków na wynagrodzenia i pochodne) wyniosły łącznie 11.252 zł, z czego ponad 6.000 zł wydatkowano na zakup paliwa dla jednostki pływającej.*

Ponadto uchybienia organizacyjne i brak wskazania przez MRiRW rachunku bankowego, na który należy wpłacać dochody budżetowe z tytułu kar wymierzonych za naruszenie ustawy o rybołówstwie morskim spowodowały opóźnienia w terminowym wydaniu decyzji i wyegzekwowaniu należności budżetowych z tego tytułu.

- *Dopiero w okresie od lipca do listopada 2000 r. Inspektorat w Słupsku wydał 25 decyzji o wymierzeniu kar na kwotę 21.100 zł za naruszenie od września 1999 r. do sierpnia 2000 r. przepisów o rybołówstwie morskim. Do zakończenia kontroli na rachunek MRiRW odprowadzono kwotę 4.220 zł tj. 20 % wymierzonych kar.*
- *Inspektorat w Gdyni do listopada 2000 r. nie wymierzył kar armatorom kutrów, którzy w 1998 r. i 1999 r. przekroczyli przyznane im kwoty połowowe łososi (odpowiednio o 163 i 1.655 sztuk)*

Jednocześnie w wyniku m.in. niewłaściwej organizacji pracy nie zawsze egzekwowano terminową zapłatę należności budżetowych wynikających z kar wymierzonych decyzjami administracyjnymi Okręgowych Inspektoratów z tytułu nieprzestrzegania przepisów ustawy o rybołówstwie morskim.

⁵⁶ Ustalenie i pobranie dochodu w wysokości niższej niż wynikająca z prawidłowego obliczenia stanowiło naruszenie dyscypliny finansów publicznych z art. 138 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 155 poz. 1014 ze zm.), nie podlegające jednak - w opisanych wyżej przypadkach - dochodzeniu odpowiedzialności na podstawie przepisów art. 140 tej ustawy.

- *Śłużby finansowe Inspektoratu w Szczecinie nie wysyłały do 2 mieszkańców Szczecina upomnień zobowiązujących do wpłacenia kar pieniężnych w wysokości po 1.000 zł wymierzonych decyzjami z lipca 2000 r. Ponadto z powodu niedostarczenia do księgowości w ewidencji dochodów budżetowych nie ujęto dwóch decyzji z sierpnia 2000 r. (odebranych przez zobowiązanych) o wymierzeniu kar pieniężnych w wysokości łącznej 2.500 zł. Dopiero w wyniku kontroli NIK wymienione 2 decyzje przekazano służbom księgowym i ujęto w ewidencji finansowo księgowej Inspektoratu, a do zobowiązanych wysłano upomnienia, co spowodowało uregulowanie zaległej należności Skarbu Państwa w wysokości 2.500 zł, a wobec pozostałych 2 dłużników wszczęto postępowanie egzekucyjne wysyłając do Urzędu Skarbowego tytuły wykonawcze.*

Brak zapewnienia obsługi administracyjnej i prawnej w Inspektoratach między innymi powodował również przypadki naruszenia przepisów o zatrudnieniu.

- *W świadectwach pracy pracowników Inspektoratów w Słupsku i Szczecinie przejętych we wrześniu 1999 r. z Urzędów Morskich wyszczególniono, że do końca grudnia 1999 r. pracownicy ci byli zatrudnieni w Urzędach Morskich.*
- *Okręgowy Inspektor w Szczecinie dopiero w wyniku kontroli NIK w listopadzie 2000 r. podpisał umowy z czterema mianowanymi pracownikami przejętymi we wrześniu 1999 r. z Urzędu Morskiego. Brak złożenia z dniem przejęcia propozycji nowych warunków pracy i płacy uniemożliwiło tym pracownikom złożenie oświadczeń o przyjęciu lub odmowie przyjęcia proponowanych warunków, co stanowiło naruszenie przepisów art. 23¹ § 5 Kodeksu pracy⁵⁷. Jednocześnie dopiero w listopadzie 2000 r. podpisano umowy z trzema przejętymi pracownikami, którym w marcu i czerwcu 2000 r. wygasły umowy zawarte przez Dyrektora Urzędu Morskiego. Zatrudnianie w Inspektoracie ww. 3 pracowników bez pisemnych umów było niezgodne z przepisami art. 29. § 1 i 3 Kodeksu pracy.*
- *Umowy o pracę z wszystkimi pracownikami zatrudnionymi od września 1999 r. w Inspektoracie w Słupsku podpisano dopiero z dniem 1 stycznia 2000 r.*

Brak doświadczenia pracowników przy jednoczesnym nie zapewnieniu obsługi prawnej w Inspektoratach powodował wydatkowanie środków budżetowych na zakup towarów i usług z naruszeniem zasad i trybu ustalonymi w ustawie o zamówieniach publicznych⁵⁸.

- *W Inspektoracie w Szczecinie przy zakupie sprzętu komputerowego i oprogramowania o wartości 13.284 zł netto (równowartość 3.204 EURO) oraz 2. silników do łodzi o wartości 29.536 zł netto (równowartość 7.319 EURO) zastosowany tryb zamówienia „z wolnej ręki” uzasadniono szczególnym rodzajem dostaw, które można uzyskać tylko od jednego dostawcy. W toku kontroli ustalono, że na rynku występuje więcej firm oferujących omawiane towary. Od dostawców nie żądano przedłożenia oświadczeń wymaganych przepisami art. 22 ust. 2 ww. ustawy o zamówieniach publicznych, jak również z dostawcami nie zawarto umów, co stanowiło naruszenie przepisów art. 74 tej ustawy⁵⁹.*

⁵⁷ Ustawa z 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (tekst jedn. Dz.U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94 ze zm.).

⁵⁸ Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz.U. z 1998 r. nr 119, poz. 773 ze zm.).

⁵⁹ Na wniosek NIK Przewodniczący Resortowej Komisji Orzekającej w Sprawach o Naruszenie Dyscypliny Finansów Publicznych przy Ministrze Rolnictwa i Rozwoju Wsi Postanowieniem nr 1 z dnia 22 stycznia 2001 r.

- *W dniu 31 lipca 2000 r. tj. 12 dni po upływie pierwotnie ustalonego w umowie terminu zakończenia remontu statku dozorczy Kontrolier-25 Okręgowy Inspektor w Słupsku i Główny Księgowy tego Inspektoratu – bez uzgodnienia z inspektorem nadzoru - podpisali aneks do umowy zmieniający m.in. zakres prac i przedłużając okres remontu do 25 sierpnia 2000 r., co stanowiło przedłużenie remontu o ponad 45 % umownego okresu. Do dnia 7 listopada 2000 r. remont tej jednostki nie został wykonany. Ustalono, że główną przyczyną przedłużenia remontu była nieterminowa realizacja prac przez wykonawcę. Przedłużenie remontu jednostki kontrolnej uniemożliwiło kontrolę armatorów morskich w zakresie prawidłowości prowadzenia połowów.*

Niedomagania organizacyjne i brak właściwej obsługi prawnej spowodował również przypadki nieprzestrzegania w 2000 r. zasad i trybu wydawania oraz publikowania zarządzeń porządkowych w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących rybołówstwa na obszarach podległych Okręgowemu Inspektorowi w Szczecinie.

- *W okresie od września 1999 r. do sierpnia 2000 r. z ogólnej ilości wydanych 12 zarządzeń i komunikatów, ogłoszenie 7 z nich nie było poprzedzone zasięgnięciem opinii jednostki naukowo badawczej, a 5 komunikatów nie było poprzedzone wydaniem zarządzeń porządkowych, które winny być skierowane do Wojewody Zachodniopomorskiego celem zaopiniowania i opublikowania w Dzienniku Urzędowym Wojewody Zachodniopomorskiego.*

Minister RiRW do listopada 2000 r. nie podjął działań zmierzających do realizacji zadań wynikających z zobowiązań zawartych w Stanowisku Negocjacyjnym Polski w Obszarze „Rybołówstwo”, dotyczących utworzenia - do końca 2000 r. - krajowego rejestru statków, prowadzenia przez Departament Rybołówstwa statystyk rybackich oraz powołania służb kontroli jakości surowców i produktów rybnych.

W Stanowisku negocjacyjnym Polski w obszarze „Rybołówstwo” zawarty został m.in. następujący zapis:

Stanowisko Komisji Europejskiej wyrażone w Avis 2000 i raporcie z przeglądu prawa w obszarze „Rybołówstwo” w sposób jednoznaczny wskazuje, że najpilniejszym zadaniem dla Rządu RP w sektorze rybołówstwa jest stworzenie silnej, sprawnie działającej administracji rybackiej. Spełnienie tego warunku będzie dla strony unijnej jedną z podstawowych gwarancji, iż strona polska jest w stanie podolać zadaniom stawianym przez Wspólną Politykę Rybacką.

3.2. Działalność administracji rządowej w sferze organizacyjno – ekonomicznej rybołówstwa morskiego

3.2.1. Określanie założeń i celów polityki państwa wobec rybołówstwa morskiego

Z ustaleń kontroli wynika, że do czasu pozostawiania nadzoru nad rybołówstwem morskim w gestii Ministra TiGM, tj. do września 1999 r., nie zostały sformułowane założenia i cele polityki państwa wobec tego sektora. W konsekwencji nie był również realizowany żaden program polityki strukturalnej w rybołówstwie morskim.

W Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa w Unii Europejskiej (NPPC) rybołówstwo zostało określone jako gałąź priorytetowa polskiej gospodarki.

Wobec braku w Polsce kompleksowego programu polityki rybackiej Polska zobowiązała się w wymienionym Stanowisku negocjacyjnym... do opracowania do 1 lipca 1999 r. dokumentu dotyczącego polityki strukturalnej w tym obszarze, zawierającego analizę stanu gospodarki rybnej, określającego kierunki jej restrukturyzacji oraz koszty realizacji.

W protokole przekazania dokumentacji i problematyki rybołówstwa morskiego z MTiGM do MRiRW, z dnia 29 października 1999 r., jako problemy do załatwienia wymieniono m.in. opracowanie „Narodowej strategii rybołówstwa” oraz planu strukturalnego dla rybołówstwa morskiego na lata 2000 – 2006.

Komitet Integracji Europejskiej zobowiązał Ministra RiRW, na posiedzeniu w dniu 2 listopada 1999 r., do opracowania wymienionych dokumentów do końca 1999 r.

W przekazanym Pełnomocnikowi Rządu ds. Negocjacji o Członkostwo w Unii Europejskiej raporcie z dnia 7 marca 2000 r. ze stanu realizacji zobowiązań zawartych w Stanowisku negocjacyjnym..., MRiRW poinformowało, że z uwagi na opóźnienie w przekazaniu problematyki rybołówstwa morskiego z MTiGM do MRiRW wystąpiły opóźnienia m.in. w opracowaniu polityki strukturalnej w sektorze rybołówstwa.

Ostateczną wersję dokumentu „Polska polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa na lata 2000 – 2006” Minister RiRW przekazał w dniu 24 marca 2000 r. Sekretarzowi Rady Ministrów, z prośbą o wniesienie tego dokumentu pod obrady Rady Ministrów w trybie pilnym, ze względu na zobowiązania Polski wobec Unii Europejskiej.

Rada Ministrów przyjęła dokument „Polska polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa na lata 2000 – 2006” w dniu 4 kwietnia 2000 r. (wcześniej, w dniu 13 marca 2000 r. dokument ten został przyjęty przez Komitet Integracji Europejskiej).

Przewidywane w wymienionym dokumencie wykorzystanie środków finansowych na realizację polityki strukturalnej w rybołówstwie w latach 2000 – 2006 wynosi ogółem 1.041.531,3 tys. zł, z tego:

- wydatki budżetowe - 89.943,75 tys. zł,
- udział beneficjentów - 236.313,75 tys. zł,
- środki pomocowe UE - 715.273,8 tys. zł.

Do głównych celów strategicznych polityki narodowej w obszarze rybołówstwa zaliczono m.in.:

- w rybołówstwie bałtyckim: dostosowanie (redukcja) nakładu połowowego, tak aby była zrealizowana zasada samoodnawialności zasobów, pomoc rybakom w restrukturyzacji i modernizacji floty, zorganizowanie rynku rybnego w sposób umożliwiający rybakom korzystanie z udogodnień Wspólnej Polityki Rybackiej;

- w rybołówstwie dalekomorskim: wspieranie starań przedsiębiorstw dalekomorskich o dostęp do łowisk, pilne zakończenie podjętej przez te przedsiębiorstwa w latach 90 - tych restrukturyzacji, opracowanie i wdrożenie planu stopniowej redukcji floty poprzez wycofywanie nieefektywnych trawlerów w drodze złomowania, sprzedaży lub kooperacji kapitałowej z partnerami zagranicznymi, przy wsparciu finansowym z budżetu Polski i UE. W dokumencie stwierdzono m.in., że z uwagi na ciągle duże znaczenie rybołówstwa dalekomorskiego jako pracodawcy i dostawcy produktów rybnych na rynek krajowy, zasadne wydaje się finansowe wspieranie tej działalności do czasu **takiej potrzeby**.

W uwagach wniesionych do tego dokumentu poszczególne resorty wskazywały na jego liczne braki. Dotyczyły one m.in. nieuwzględnienia na lata 2000 - 2003 finansowania kwot połowowych, modernizacji i odnowy floty rybackiej, urządzeń w portach rybackich, promocji produktów rybnych, badań naukowych oraz wsparcia socjalnego dla rybaków odchodzących z zawodu czasowo lub na stałe.

Z datą 3 kwietnia 2000 r., tj. z dniem poprzedzającym przyjęcie dokumentu przez Radę Ministrów, krytyczne uwagi do niego zgłosili jeszcze ministrowie: Transportu i Gospodarki Morskiej, Pracy i Polityki Socjalnej, Skarbu Państwa oraz Rządowe Centrum Studiów Strategicznych. Po przyjęciu wymienionego dokumentu przez Radę Ministrów został on przekazany Komisji Europejskiej.

Podstawowym materiałem wyjściowym do negocjowania ze stroną UE kierunków i wielkości wsparcia wspólnotowego dla polskiego rybołówstwa miał być – stosownie do ustaleń Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej – dokument określający Narodową Strategię w tej dziedzinie. Wymieniony dokument powinien uwzględniać zasadnicze założenia polityki strukturalnej w tym sektorze na lata 2000 – 2006, zwłaszcza dotyczące celów w polskim rybołówstwie i elementów polityki strukturalnej wymagających wsparcia środkami pomocowymi.

Określony przez Komitet Integracji Europejskiej termin opracowania Narodowej strategii rybołówstwa”, tj. do końca 1999 r., także nie został dotrzymany. Kolejne wersje projektu dokumentu MRiRW przekazało do zaopiniowania zainteresowanym resortom i urzędom oraz organizacjom rybackim w kwietniu 2000 r., a następnie w lipcu 2000 r. Zgłoszone uwagi wskazywały na niespójność opracowania oraz liczne błędy i niekonsekwencje. Uwagi te pokrywały się w znacznej części z uwagami zgłoszonymi wcześniej do dokumentu „Polska polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa”. W listopadzie 2000 r. prace nad „Narodową strategią rybołówstwa” nie były jeszcze zakończone.

3.2.2. Zakres zaangażowania administracji rządowej w tworzenie warunków dla rybołówstwa morskiego

W badanym okresie utrzymywał się stan niedostosowania systemu ekonomiczno – finansowego, obowiązującego podmioty rybołówstwa morskiego, do uwarunkowań tej dziedziny gospodarki (wynikających w szczególności z sezonowości produkcji, uzależnienia wyników od czynników klimatyczno – pogodowych

i biologicznych (zasobności łowisk) oraz wysokiej kapitałochłonności inwestycji, (zwłaszcza statków rybackich).

Podporządkowanie wymienionych podmiotów ogólnym zasadom w zakresie opodatkowania i kredytowania (odmiennie niż w krajach Unii Europejskiej) ograniczało możliwość wygenerowania przez te podmioty środków na modernizację przestarzałej floty łowczej, a w konsekwencji osłabiało konkurencyjność polskiego rybołówstwa morskiego.

Założenia „Polskiej Polityki Strukturalnej w Sektorze Rybołówstwa na lata 2000 – 2006”, przyjęte przez Radę Ministrów w kwietniu 2000 r., przewidywały m.in. udzielenie rybakom bałtyckim, jeszcze w okresie przedakcesyjnym, pomocy w formie preferencyjnych kredytów inwestycyjnych. Celem tej pomocy ma być podniesienie konkurencyjności floty rybackiej przed przystąpieniem do UE, poprzez jej częściową modernizację i dostosowanie do odpowiednich dyrektyw unijnych w zakresie warunków sanitarno-higienicznych produkcji i przetwórstwa rybnego oraz bezpieczeństwa pracy na statkach rybackich.

W kwietniu 2000 r. Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (ARiMR) – w porozumieniu z Ministrem RiRW oraz Ministrem Finansów - dokonała podziału limitów do oprocentowania kredytów inwestycyjnych na rok 2000, rezerwując kwotę dopłat na restrukturyzację i modernizację rybołówstwa oraz przetwórstwa rybnego, pozwalającą bankom na wygenerowanie akcji kredytowej na poziomie 10 – 15 mln zł.

Stwierdzono, że kredyty na wymieniony cel nie zostały (do końca października 2000 r.) uruchomione z powodu opóźnień w opracowaniu programu modernizacji rybołówstwa i przetwórstwa rybnego oraz zasad udzielania kredytów. Branżowy Program Rozwoju Rybołówstwa w Polsce na lata 2000 – 2006, stanowiący podstawę do uruchomienia kredytów, został przyjęty przez Kierownictwo MRiRW w dniu 22 maja 2000 r., natomiast potencjalnym kredytobiorcom Program ten przekazano - wraz z opracowanymi przez ARiMR zasadami przyznawania kredytu dopiero we wrześniu 2000 r.

Efektywność ekonomiczna rybołówstwa bałtyckiego ograniczana była również m.in. brakiem w Polsce odpowiednio funkcjonującego rynku rybnego (w tym aukcji rybnych), umożliwiających rybakom sprzedaż ryb po opłacalnych cenach, zwłaszcza w okresach szczytów połowowych. Zorganizowanie rynku rybnego objęte jest zobowiązaniami Polski dot. dostosowania prawa i struktur w rybołówstwie do wymogów Wspólnej Polityki Rybackiej UE; w ramach wymienionych zobowiązań przewidziane jest, w terminie do końca 2002 r., zorganizowanie tzw. systemu pierwszej sprzedaży, jako jednego z ważniejszych elementów rynku rybnego⁶⁰.

Skutki wymienionych przyczyn łagodzone były w pewnym stopniu, zwłaszcza w rybołówstwie bałtyckim, uzyskanymi przez rybaków w poprzednich latach

⁶⁰ Według informacji MRiRW z dnia 7 marca 2000 r. dot. stanu realizacji zobowiązań w obszarze „Rybołówstwo”, przekazanej Pełnomocnikowi Rządu ds. Negocjacji o Członkostwo w UE,

możliwościami zakupu tańszego paliwa (nie obciążonego podatkiem akcyzowym) oraz preferencyjnego kredytu na skup i przechowywanie ryb morskich⁶¹.

Także w przypadku rybołówstwa dalekomorskiego brak odpowiednich rozwiązań systemowych stanowił - obok utrudnionego dostępu do łowisk – istotną przyczynę stałego pogarszania się ich sytuacji ekonomiczno- finansowej.

W badanym okresie przedsiębiorstwa dalekomorskie bezskutecznie występowały do organów założycielskich oraz właściwych ministrów z postulatami dostosowania systemu ekonomiczno-finansowego, obowiązującego w rybołówstwie dalekomorskim, do specyficznych uwarunkowań tej dziedziny gospodarki. Postulaty te dotyczyły m.in.:

- *uznania sprzedaży ryb poza granicami kraju, z burty statku, jako sprzedaży eksportowej. Stworzyłoby to przedsiębiorstwom możliwość korzystania z zerowej stawki VAT, a w konsekwencji – możliwość odliczania podatku naliczonego przy nabywaniu towarów i usług*⁶²,
- *umożliwienia przedsiębiorstwom korzystania w większym zakresie z kredytu preferencyjnego na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich. Dotyczy to zapasów ryb wylowionych i przechowywanych na statkach-przetwórniach, tj. dominującej formy przechowywania zapasów ryb w tych przedsiębiorstwach. Z przyczyn formalno-prawnych nie mogą one uzyskać na utrzymywanie wymienionych zapasów kredytu preferencyjnego*⁶³,
- *zmniejszenie obciążeń przedsiębiorstw składkami na ZUS i na PFRON. Przedsiębiorstwa dalekomorskie ponoszą koszty utrzymania własnej służby zdrowia oraz koszty leczenia rybaków za granicą i powrotu chorych do kraju. Ponadto nie mogą one zatrudniać na statkach osób niepełnosprawnych, co uniemożliwia im uzyskania zwolnienia z wpłat na PFRON.*

Prowadzeniu przez administrację rządową bardziej aktywnej polityki wobec rybołówstwa morskiego nie sprzyjały niewątpliwie ograniczone możliwości budżetu Państwa. Jednocześnie wyniki kontroli wskazują, że skuteczność działalności organów administracji rządowej osłabiana była niewypracowaniem do końca lat 90 - tych koncepcji kierunków restrukturyzacji tego sektora, uwzględniających realne uwarunkowania wewnętrzne i międzynarodowe. W rezultacie tego podejmowane działania miały charakter przedsięwzięć doraźnych, wynikających najczęściej z decyzji kolejnych ministrów odpowiedzialnych za nadzór merytoryczny nad rybołówstwem morskim, a nie z określonych założeń polityki Państwa.

⁶¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 marca 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad, zakresu i trybu udzielania dopłat do oprocentowania kredytów bankowych na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich (Dz.U. nr 34, poz. 167 ze zm.),

⁶² Według przepisów art. 4 pkt. ustawy z dnia 8 stycznia 1993 r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym (Dz.U. Nr 11, poz. 50 ze zm.) – przez eksport towarów rozumie się „potwierdzony przez graniczny urząd celny wywóz towarów z polskiego obszaru celnego w wykonaniu czynności określonych w art. 2 ust. 1 i ust. 3.”,

⁶³ Według przepisów § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 marca 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad, zakresu i trybu udzielania dopłat do oprocentowania kredytów bankowych na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich (Dz.U. Nr 34, poz. 167 ze zm.) – warunkiem uzyskania dopłat do kredytu jest przedstawienie przez kredytobiorcę: dokumentu stwierdzającego przekazanie ryb na statek transportowy oraz dokumentu zakupu ryb lub dokumentu przekazania ryb z połowów własnych do przechowania,

Przykładem takich działań jest m.in. likwidacja w 1998 r. Departamentu Rybołówstwa Morskiego w MTiGM, nie znajdująca uzasadnienia m.in. w kontekście akcesji Polski do członkostwa w UE, a wcześniej – sposób zawarcia umowy międzyrządowej z Federacją Rosyjską w 1995 r. o współpracy w zakresie rybołówstwa.

Niezagwarantowanie w wymienionej umowie możliwie stabilnych i korzystnych dla obu stron warunków współpracy, zwłaszcza w zakresie wielkości kwot połowowych i poziomu opłat za licencje połowowe (wielkości te były ustalane corocznie, a w praktyce narzucane przez stronę rosyjską, na posiedzeniach polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. Gospodarki Rybnej), jak również przyjęcie przez Polskę warunku wnoszenia opłat za ilości ryb zakontraktowanych na poszczególne lata, a nie faktycznie wyłowionych, wskazywało, że celem wymienionej umowy było jedynie przedłużenie egzystencji przedsiębiorstw dalekomorskich, bez względu na stronę ekonomiczną tego przedsięwzięcia. W konsekwencji stałego ograniczania przez stronę rosyjską limitów połowowych oraz podnoszenia opłat za prawo do połowów, realizacja wymienionej umowy nie przyniosła przedsiębiorstwom dalekomorskim korzyści ekonomicznych, pomimo przyznawanych im dopłat z budżetu Państwa do kosztów licencji połowowych. W październiku 2000 r. PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, w wyniku strat ponoszonych na połowach w strefie ekonomicznej Federacji Rosyjskiej, postawione zostało przez Wojewodę Zachodniopomorskiego w stan likwidacji, przy zadłużeniu przewyższającym wartość majątku tego przedsiębiorstwa. Z tej samej przyczyny także pozostałe dwa przedsiębiorstwa dalekomorskie, tj. PPDiUR „Odra w Świnoujściu” i PPPiH „Dalmor” S.A. w Gdyni prowadziły w badanych latach działalność połowową ze stratami.

Zgłaszane przez przedsiębiorstwa dalekomorskie postulaty dotyczące konieczności renegocjacji wymienionej umowy z Federacją Rosyjską nie były uwzględniane, a podejmowane przez MRiRW (poprzednio przez MTiGM) próby wynegocjowania bardziej korzystnych zasad współpracy w ramach umowy, nie przynosiły znaczących rezultatów. Ministerstwa te nie doprowadziły także – pomimo nieskuteczności podejmowanych działań - do wniesienia sprawy współpracy w zakresie rybołówstwa na forum polsko – rosyjskiej Wspólnej Komisji do spraw Gospodarki i Handlu.

W badanym okresie, tj. w latach 1998 – 2000, nie przyniosła również efektów działalność wymienionych ministerstw, mająca na celu wsparcie przedsiębiorstw dalekomorskich w poszukiwaniu alternatywnych łowisk, w strefach ekonomicznych innych państw. Działalność ta ograniczyła się do przeprowadzenia rozpoznania możliwości współpracy w zakresie rybołówstwa w Peru, Angoli i Mauretanii. Zawarte w poprzednich latach, z inicjatywy MTiGM, umowy międzyrządowe w tym zakresie także nie przyniosły przedsiębiorstwom dalekomorskim korzyści ekonomicznych.

- *Na podstawie zawartej w 1995 r. umowy międzyrządowej z Mauretanią działalność połowową w strefie ekonomicznej tego kraju prowadziły 3 statki PPDiUR „Odra” w Świnoujściu i statek PPPiH „Dalmor” S.A. w Gdyni. Działalność ta była jednak deficytowa i w 1997 r. została zawieszona.*
- *Zawarta w 1997 r. międzyrządowa umowa rybacka z Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną, mająca na celu współpracę w zakresie połowów*

kalmarów na wodach koreańskich, nie została zrealizowana z powodu nie wywiązywania się strony koreańskiej z przyjętych zobowiązań. Nieudane próby nawiązania współpracy w ramach tej umowy przedsiębiorstwa dalekomorskie podejmowały w latach 1998 –1999, a PPDiUR „Odra” także w 2000 r. W październiku 2000 r., na nadzwyczajnym posiedzeniu międzyrządowej Komisji Wspólnej, omówiono przyczyny niepowodzenia kooperacji i ustalono zasady współpracy na 2001 r., które mają umożliwić odzyskanie przez PPDiUR „Odra” zaangażowanych w to przedsięwzięcie środków.

Zawarte w Informacji NIK z 1994 r.⁶⁴ wnioski pod adresem Ministra TiGM (wówczas organu założycielskiego prawie połowy przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w tym 2 przedsiębiorstw połowów dalekomorskich), dotyczyły m.in. aktywniejszego wykonywania zadań w rozwiązywaniu problemów przedsiębiorstw tego sektora, w tym związanych z ich działalnością międzynarodową. Wyniki niniejszej kontroli wskazują, że realizacja wymienionych wniosków nie była – w przypadku rybołówstwa morskiego – dostatecznie konsekwentna i skuteczna.

3.2.3. Przekształcenia strukturalne, w tym własnościowe, w podmiotach rybołówstwa dalekomorskiego

Procesy restrukturyzacji i przemian własnościowych w przedsiębiorstwach połowów dalekomorskich, rozpoczęte przede wszystkim z inicjatywy samych przedsiębiorstw w pierwszym okresie transformacji gospodarki, uległy w następnych latach istotnemu zahamowaniu.

Dwa z tych przedsiębiorstw, tj. PPDiUR „Odra” w Świnoujściu i PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, pozostawały przedsiębiorstwami państwowymi, a PPPiH „Dalmor” S.A. w Gdyni była jednoosobową spółką SP, powstałą w 1992 r. w wyniku komercjalizacji b. PPDiUR „Dalmor”. Spółka ta następnie, poprzez sukcesywne tworzenie – na bazie wydziałów lądowych – podporządkowanych jej spółek prawa handlowego, przekształciła się w strukturę o charakterze holdingowym. Pomimo upływu 8 lat od czasu komercjalizacji Spółka nie została sprywatyzowana.

Wyniki kontroli wskazują, że wpływ na ten stan miały zarówno uwarunkowania funkcjonowania wymienionych przedsiębiorstw i ich sytuacja ekonomiczno – finansowa, jak również nie dość konsekwentna i skuteczna działalność właściwych organów administracji rządowej.

Pierwsza, nieskuteczna próba prywatyzacji PPPiH „Dalmor” S.A. podjęta została przez Ministerstwo Skarbu Państwa w 1996 r. Przedsięwzięcie to zakończyło się niepowodzeniem z powodu nietrafnego wyboru doradcy w procesie prywatyzacji – Spółki z o.o. „Cobo – Kontakt” w Warszawie. Wykonane przez tą Spółkę – na podstawie umowy ze stycznia 1997 r. – analizy przedprywatyzacyjne okazały się nieprzydatne ze względu na niską jakość i niekompletność, a ponadto sporządzane były nieterminowo. W rezultacie, w lutym 1998 r., MSP odstąpiło w całości od wymienionej umowy i zażądało od Spółki zapłaty kary umownej w wysokości 6.625 zł (kwota ta nie została jednak – do czasu kontroli – wyegzekwowana).

⁶⁴ Patrz przypis nr 1

W okresie od lutego 1998 r. do kwietnia 1999 r. MSP nie podejmowało żadnych działań związanych z prywatyzacją PPPiH „Dalmor” S.A., a także przez 4 miesiące nie zajęło stanowiska wobec „Koncepcji prywatyzacji PPPiH „Dalmor” S.A.”, przedstawionej przez Zarząd Spółki w listopadzie 1998 r.

Wstrzymanie działań prywatyzacyjnych oraz nie zajęcie stanowiska wobec koncepcji prywatyzacji przedstawionej przez Zarząd Spółki MSP uzasadniało trwającym sporem pomiędzy Zarządem a NSZZ „Solidarność”, jak również istotnymi zastrzeżeniami Departamentu Nadzoru i Prywatyzacji w kwestii zgodności wymienionej koncepcji z ustawą o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.

Działania związane z prywatyzacją PPPiH „Dalmor” S.A. MSP podjęło ponownie w maju 1999 r. Po przeprowadzeniu procedury zamówień publicznych zawarta została, w kwietniu 2000 r., umowa z firmą „NEXUS Coltunsans” Sp. z o.o. w Gdyni na pełnienie funkcji doradcy Ministra w sprawie prywatyzacji PPPiH „Dalmor” S.A. Ustalone w umowie wynagrodzenie dla tej Spółki za opracowanie analiz przedprywatyzacyjnych wynosiło 189,1 tys. zł. Według stanu na październik 2000 r. opracowane przez wymienioną firmę materiały przedprywatyzacyjne oraz propozycje co do restrukturyzacji i prywatyzacji Spółki „Dalmor” były analizowane w MSP.

Bez rezultatu zakończyły się dotychczasowe zamierzenia MSP, mające na celu komercjalizację PPDiUR „Odra” oraz PPDiUR „Gryf”. Ostatnio inicjatywę w tym zakresie MSP podjęło w połowie 1999 r.; wymienione przedsiębiorstwa umieszczone zostały na liście przedsiębiorstw państwowych przewidzianych do komercjalizacji. Z uwagi jednak na ich złą sytuację ekonomiczno-finansową i brak realnych możliwości szybkiej prywatyzację kapitałowej spółek utworzonych w wyniku komercjalizacji – MSP odstąpiło od tego zamiaru.

Prywatyzację bezpośrednią wymienionych przedsiębiorstw uniemożliwiał – w świetle wyników kontroli – przede wszystkim brak określonych perspektyw dalszego ich funkcjonowania, zwłaszcza w zakresie dostępu do bazy surowcowej.

- *W 1997 r. zainteresowanie udziałem w prywatyzacji bezpośredniej PPDiUR „Gryf” zgłaszała niemiecka firma „Flamingo Fich” oraz Zakład Przetwórstwa Ryb „Superfish” Sp. z o.o. w Kukinii. Podstawowym, stawianym przez wymienione firmy warunkiem, było jednak zagwarantowanie wieloletniej, stabilnej działalności przedsiębiorstwa, a w szczególności zapewnienie dostępu do łowisk. Z tego względu prowadzone do I półrocza 1999 r. rozmowy i korespondencja, m.in. z Wojewodą Zachodniopomorskim oraz właściwymi ministerstwami, nie przyniosły rezultatu.*

3.2.4. Działalność terenowych organów administracji rybołówstwa morskiego

3.2.4.1. Ewidencja kutrów i łodzi rybackich

Kontrola wykazała, że organy administracji rybołówstwa morskiego nie posiadały historycznych i bieżących informacji o ilości eksploatowanych statków

rybackich, a ewidencja tych jednostek była niepełna i prowadzona niezgodnie z przepisami. Brak wiedzy o ilości i stanie technicznym eksploatowanych kutrów i łodzi rybackich uniemożliwia realną ocenę rybołówstwa w okresie przygotowawczym do wejścia Polski do Unii Europejskiej.

Ewidencja statków rybackich prowadzona do września 1999 r. m.in. przez Inspektoraty Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie⁶⁵ nie zawierała kompletnych danych o wszystkich jednostkach z terenu ich działania. Urzędy Morskie nie zawsze przestrzegały obowiązujących zasad ewidencji oraz ustalonego przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej limitu dopuszczalnego nakładu połowowego łodzi rybackich⁶⁶.

- *W Księdze ewidencji statków rybackich prowadzonej do końca września 1999 r. przez Urząd Morski w Słupsku (przekazanej do Inspektoratu bez udokumentowania) wpisano jedynie 154 jednostki tj. niecałe 37 % ogólnej ilości 419 statków eksploatowanych na terenie działania Urzędu. W ewidencji tej 2 łodzie rybackie (KOŁ-41 i UST-80) zakwalifikowano jako kutry, a jeden kuter (UST-7), pomimo długości przekraczającej 20 metrów, wpisano jako łódź.*
- *W Księdze ewidencji Urzędu Morskiego w Szczecinie wpisano m.in. 313 łodzi rybackich (69 wiosłowych i 244 motorowych), tj. o 58 więcej niż dopuszczalny limit ewidencjonowanych łodzi (225 sztuk) ustalony przez Ministra TiGM.*
- *Ewidencja statków rybackich prowadzona do 1999 r. w Urzędzie Morskim w Gdyni uległa zniszczeniu i nie została odtworzona. Do Inspektoratu przekazano jedynie częściową dokumentację poszczególnych jednostek rybackich.*

Okręgowi Inspektorzy Rybołówstwa Morskiego podczas ewidencjonowania jednostek rybackich⁶⁷ nie zawsze przestrzegali właściwego zakwalifikowania poszczególnych statków do grupy łodzi i kutrów rybackich. Stwierdzono różnice wielkości mocy silnika jednostek rybackich wykazanych w Księdze ewidencji oraz w zaświadczeniu o wpisaniu statku do ewidencji. Podczas zmian w ewidencji nie żądano od armatorów przedstawienia wymaganych dokumentów. Zapisy w Księgach wprowadzane były opieszale, niestarannie i nierzetelnie, co utrudnia ustalenie rzeczywistej ilości statków rybackich o polskiej przynależności państwowej.

- *Inspektorat w Słupsku rozpoczął ewidencję statków dopiero w lutym 2000 r. i do zakończenia kontroli w Księdze ewidencji nie wpisano jeszcze 105 jednostek (38 kutrów i 67 łodzi), tj. 25 % ogólnej ilości. Z nie wpisanych 105 jednostek, 28 statków zgłoszonych zostało do ewidencji a od armatorów 77 jednostek nie wyegzekwowano stosownych dokumentów. Jednocześnie we wrześniu 2000 r. łódź rybacką (KOŁ-43) wpisano jako kuter. Podczas dokonywania zmian w ewidencji nie wyegzekwowano od armatorów 4 kutrów (CHY-19, UST-92, UST-68 i UST-69) przedstawienia oryginałów poprzedniego zaświadczenia o wpisie i nadaniu oznaki rybackiej.*

⁶⁵ Na podstawie postanowień art. 15 ustawy z dnia 21 maja 1963 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 22, poz. 115 ze zm.).

⁶⁶ Postanowienia § 17a rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 marca 1997 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. nr 39, poz. 247 ze zm.),

⁶⁷ Na podstawie postanowień art. 28 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.).

- *Do końca października 2000 r. Inspektorat w Gdyni wpisał do ewidencji jedynie 310 łodzi i 150 kutrów co stanowiło 60 % łodzi i 82 % kutrów (odpowiednio 521 i 182 eksploatowanych jednostek).*
- *W Inspektoracie w Słupsku wprowadzono do ewidencji 12 jednostek mimo braku kart bezpieczeństwa potwierdzających moc silników łodzi i kutrów podanych przez armatorów we wnioskach. Jednocześnie w Księdze ewidencji 5 z tych jednostek wpisano wielkości mocy silników odbiegające od wielkości podanych w zgłoszeniu do ewidencji. Np.: we wniosku armatora łodzi ŁEB-29 moc silnika określono na 76,3 kW, a w ewidencji wpisano - 138 kW. W przypadku kutra UST-64, pomimo określenia w zgłoszeniu mocy silnika 130 kW, w ewidencji wpisano - 147 KW. Natomiast w przypadku łodzi UST-59, pomimo podania przez armatora mocy 55,2 kW, do ewidencji wpisano moc tego silnika jako 44 kW.*
- *W Księdze ewidencyjnej statków rybackich w Inspektoracie w Szczecinie nie zapisano 3 pozycji, a jedna łódź rybacka ujęta była w niej dwukrotnie. Do ewidencji wpisano 3 łodzie rybackie bez wyegzekwowania od armatorów dostarczenia wymaganych dokumentów i bez wydania zaświadczeń o wpisie.*

Ustalenia kontroli wskazują na wysoką i postępującą w badanym okresie dekapitalizację bałtyckiej floty rybackiej.

- *Na koniec 1998 r. średni wiek kutrów bałtyckich wynosił 30 lat. Tylko 20 jednostek liczyło poniżej 10 lat, a powyżej 30 lat eksploatowanych było 201 kutrów tj. 47,7 % z ogólnej ilości 421 jednostek rybackich.*
- *Według danych Urzędu Morskiego w Gdyni średni wiek zarejestrowanych na koniec 1997 r. łodzi wynosił 17 lat, a kutrów – 31 lat. Średni wiek zarejestrowanych w I półroczu 2000 r. w Inspektoracie w Gdyni łodzi wynosił 13 lat, a kutrów - 34 lata,*
- *Według ewidencji jednostek rybackich prowadzonej w Inspektoracie w Słupsku na dzień 20 października 2000 r. (zawierającej 315 statków, tj. ok. 75 % ogółu jednostek), 133 statki eksploatowane było przez okres do 20 lat, a 182 statki (57,8 % wpisanych) użytkowano ponad 30 lat, w tym 19 jednostek ponad 50 lat.*

Konieczność redukcji polskiej floty bałtyckiej i zaniechania przez część armatorów uprawiania rybołówstwa, powodująca niewątpliwie trudności społeczne wiązać się też będzie z zaangażowaniem środków publicznych na te działania.

Zaniepokojenie budzi fakt, iż MRiRW, mimo wcześniejszych opracowań wskazujących na konieczność zabezpieczenia środków niezbędnych restrukturyzację i ograniczenie liczebności polskiej floty rybackiej w planach sporządzonych do 2006 r. nie uwzględniło zaangażowania środków publicznych m.in. na pomoc udzielaną armatorom w związku z likwidacją statków i koniecznością zmiany działalności.

- *Na brak planów sfinansowania restrukturyzacji polskiej floty bałtyckiej w okresie przedakcesyjnym uwagę zwracał Raport Końcowy Studium Sektorowego Rybołówstwa opracowany we wrześniu 1999 r. przez ekspertów Ministerstwa Spraw Zagranicznych Królestwa Danii oraz Departamentu Rybołówstwa MRiRW.*
- *Przyjęte na wniosek Ministra RiRW, przez Radę Ministrów w dniu 4 kwietnia 2000 r. założenia pn. „Polska Polityka Strukturalna w Sektorze Rybołówstwa na lata 2000 – 2006” (przekazane Komisji Europejskiej) również nie zakładają zaangażowania środków publicznych na modernizację floty rybackiej oraz*

dostosowanie nakładu połowowego do wymogów Unii Europejskiej i stanu zasobów połowowych na Bałtyku.

W toku kontroli ustalono, że Urzędy Morskie i Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego nie wyegzekwowały od armatorów rybackich eksploataowania łodzi i kutrów w ilości zgodnej z dopuszczalnym limitem nakładu połowowego. Negatywnie wpływa to na ekonomiczną efektywność połowów oraz spowoduje zwiększenie problemów rybołówstwa bałtyckiego podczas wstępowania Polski do Unii Europejskiej.

Ilość eksploatowanych (zaewidencjonowanych i oczekujących na wpis do ewidencji) łodzi i kutrów według stanu na 31 grudnia 1999 r. i 30 czerwca 2000 r. przekraczała dopuszczalny limit nakładu połowowego określony zarówno przez Ministra TiGM⁶⁸ jak i Ministra RiRW⁶⁹ dla poszczególnych urzędów morskich oraz Inspektoratów w łącznej ilości 1239 jednostek rybackich (w tym 434 kutry i 805 łodzi).

Według stanu na koniec grudnia 1999 r. eksploatowanych było łącznie 1500 jednostek (438 kutrów i 1062 łodzie), tj. o 21 % statków rybackich (o 4 kutry i o 257 łodzi) więcej niż dopuszczalny nakład połowowy.

- *Przy limicie określonym na 388 statków rybackich (195 kutrów i 193 łodzie) na terenie działania Inspektoratu w Słupsku na koniec 1999 r. eksploatowano 420 jednostek (196 kutrów i 224 łodzie) tj. o ponad 8,2 % statków rybackich więcej.*
- *Na terenie działania Inspektoratu w Szczecinie w okresie tym eksploatowano 360 jednostek (50 kutrów i 310 łodzi) tj. o 19,2 % więcej niż ustalony limit - 302 jednostki (47 kutrów i 255 łodzi).*
- *Na terenie działania Inspektoratu w Gdyni, na koniec 1999 r. przy limicie nakładu połowowego ustalonym na 549 jednostki (192 kutry i 357 łodzi), eksploatowano o 31,1 % statków rybackich więcej (192 kutry i 528 łodzi).*

Na terenie działania Inspektoratów w dniu 30 czerwca 2000 r., przy niezmiennym limicie nakładu połowowego określonym na 1239 jednostek, eksploatowano łącznie 1486 statków rybackich (429 kutrów i 1057 łodzi). Stanowiło to przekroczenie ustalonego limitu o 19,9 % tj. o 247 jednostek (252 łodzie).

- *Na terenie działania Inspektoratu w Słupsku armatorzy eksploatowali łącznie 196 kutrów i 224 łodzie, tj. o 8,2 % (o 1 kuter i o 31 łodzi) więcej niż zakładał nakład połowowy ustalony przez Ministra (195 kutrów i 193 łodzi).*
- *Na terenie działania Inspektoratu w Gdyni, przy nakładzie połowowym ustalonym na 192 kutry i 357 łodzi eksploatowano łącznie 703 jednostki (182 kutry i 521 łodzie), tj. o 28 % więcej.*
- *Na terenie działania Inspektoratu w Szczecinie ilość użytkowanych jednostek rybackich (51 kutrów i 312 łodzi) przekraczała łącznie o 20,2 % limit nakładu połowowego, ustalonego na 47 kutrów i 255 łodzi.*

⁶⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 marca 1997 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. nr 39, poz. 247 ze zm.),

⁶⁹ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa z dnia 25 stycznia 2000 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. nr 8, poz. 110).

Jednocześnie w badanym okresie wydawano również licencje połowowe w ilości przekraczającej nakład połowowy.

- *W 1999 r. Urząd Morski w Gdyni wydał 386 licencji połowowych dla armatorów łodzi rybackich, a w 2000 r. Inspektorat w Gdyni wydał 382 takie licencje, co stanowiło przekroczenie odpowiednio o 8,1 % i o 7,0 % nakładu połowowego łodzi, ustalonego na 357 jednostki.*

Jednym z powodów ww. stanu było nieprecyzyjne określenie w ustawie o rybołówstwie⁷⁰ i przepisach wykonawczych⁷¹ zasad ewidencji nowych jednostek a szczególnie łodzi rybackich (brak możliwości odmowy zarejestrowania) w relacji do limitowanej wielkości dopuszczalnego nakładu połowowego.

Ponadto negatywny wpływ na zwiększenie ilości jednostek rybackich miał również fakt, iż w okresie od grudnia 1996 r. do lipca 1999 r. Minister TiGM nie wykonał ustawowego obowiązku wydania przepisów regulujących rejestrowanie nowych statków rybackich. Przepisy ustawy o rybołówstwie morskim⁷² z dniem 23 grudnia 1996 r. uchylili rozporządzenie Ministra Żeglugi w sprawie rejestracji i oznaczenia morskich statków rybackich⁷³. Minister TiGM dopiero 9 lipca 1999 r. wprowadził nowe zasady rejestracji statków rybackich⁷⁴. Brak tych uregulowań spowodował zwiększenie zaewidencjonowanej ilości jednostek rybackich o polskiej przynależności państwowej o 23 kutry rybackie tj. o ponad 5,7 % (z 403 jednostek w 1996 r. do 426 kutrów w 1998 r.)⁷⁵.

Jednocześnie od 1998 r. corocznie malały wielkości przydzielanych Polsce przez Międzynarodową Komisję Rybołówstwa Morza Bałtyckiego limitów połowowych najbardziej poszukiwanych gatunków ryb (dorszy, łososi, śledzi i szprotów).

- *Wobec limitu na rok 1997 ustalonego w wysokości 301,1 tys. ton, na 1998 r. Polsce przyznano limit w wysokości 269,9 tys. ton, na 1999 r. – 208,8 tys. ton i 199,5 tys. ton na 2000 r. co stanowiło odpowiednio 89,6 %, 69,3 % i 66,3 % limitu połowowego przydzielonego na 1997 r.*

Minister TiGM w ww. zmianie rozporządzenia z dnia 26 maja 1999 r. zatwierdził zwiększoną ilość ewidencjonowanych statków ustalając dopuszczalny nakład połowowy polskiej floty bałtyckiej na 434 kutry i 805 łodzi, co dodatkowo pogłębiło konieczność dzielenia przyznanych Polsce kwot połowowych ww. gatunków ryb na większą ilość armatorów.

⁷⁰ Rozdział 3 i 4 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.).

⁷¹ § 20 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 25 stycznia 2000 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. nr 8, poz. 110).

⁷² Ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.).

⁷³ Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 7 lutego 1964 r. w sprawie rejestracji i oznaczenia morskich statków rybackich (Dz.U. nr 5 poz. 39).

⁷⁴ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 maja 1999 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. nr 57, poz. 607).

⁷⁵ Według analizy ekonomicznej stanu wyjściowego gospodarki rybnej (Tab. 6) Narodowej Strategii Rybołówstwa Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Projekt Marzec 2000 r.

Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości w wydawaniu licencji połowowych na 2000 r. spowodowane było nieterminowym wydaniem przez Ministra RiRW stosownych przepisów oraz niewłaściwą pracą Inspektoratów.

Rozporządzenia w sprawie trybu wydawania licencji połowowych opublikowano 31 stycznia 2000 r. a rozporządzenie dotyczące dopuszczalnego połowu limitowanych gatunków ryb (dorszy, łososi, śledzi i szprotów) ogłoszone zostało przez Ministra RiRW dopiero 11 lutego 2000 r.⁷⁶. Późne wydanie ww. przepisów i krótki czas na ich realizację oprócz spiętrzenia prac w Inspektoratach spowodował też pozbawienie armatorów w pierwszych miesiącach 2000 r. możliwości prowadzenia połowów zgodnie z przepisami.

- *W Inspektoracie w Gdyni wszystkie 563 licencje połowowe wydano po dniu 14 lutego 2000 r., a Okręgowy Inspektor w Słupsku ponad 96 % wydanych licencji (365 z 379) wydał w lutym 2000 r.*

Późne wydanie ww. przepisów i bardzo krótki czas na ich realizację oprócz spiętrzenia prac w Inspektoratach spowodował też pozbawienie armatorów w pierwszych miesiącach 2000 r. możliwości prowadzenia połowów zgodnie z przepisami, a Inspektoraty nie mogły w sposób właściwy prowadzić kontroli w tym zakresie.

- *Według Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni połowy ryb bałtyckich w styczniu 2000 r. wyniosły łącznie 8.427 ton, z czego 7.413 ton stanowiły łosose, dorsze, śledzie i szproty⁷⁷.*

Nieprawidłowości i uchybienia w ewidencji jednostek rybackich były jednym z powodów niewłaściwego ewidencjonowania i niezgodnego z przepisami wydania licencji połowowych armatorom jednostek, które nie były zarejestrowane w Inspektoratach.

- *W Inspektoracie w Słupsku na ogólną ilość 379 wydanych w 2000 r. licencji połowowych, 223 licencji – dla 100 kutrów i 123 łodzi (prawie 59 % wydanych licencji) wydano armatorom statków nie wpisanych do Księgi ewidencyjnej. W wydanych 5 licencjach długości kutrów nie były zgodne ze znajdującymi się w dokumentacji Inspektoratu świadectwami pomiarowymi tych kutrów wydanymi przez Polski Rejestr Statków.*
- *W Inspektoracie w Gdyni z 379 licencji wydanych w tym okresie – 213 licencji (56,2 %) wydano na jednostki nie zarejestrowane.*
- *Okręgowy Inspektor w Szczecinie, z wydanych w 2000 r. łącznie 293 licencji połowowych, 11 licencji wydał dla łodzi rybackich nie ujętych w ewidencji Inspektoratu. W dokumentacji znajdowały się zapisy o wydaniu w 1999 r. licencji, której nie wydano, a w spisach i aktach dotyczących licencji wydanych w 1999 r. i 2000 r. znajdowały się niewypełnione pozycje. Brak było również wniosków*

⁷⁶ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 2 lutego 2000 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 2000 r. oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe (Dz.U. Nr 9, poz. 125).

⁷⁷ Informacja o działalności Morskiej Gospodarki Rybnej w styczniu 2000 r. Zakład Ekonomiki Rybackiej MIR Gdynia Luty 2000 r.

armatorów i licencji wydanych na dwie łodzie (w toku ustalono, że dokumenty te znajdowały się w innych aktach Inspektoratu).

Uchybienia w działalności Inspektoratów stwierdzono również w zakresie wydawania osobom fizycznym licencji na prowadzenie połowów sportowo - rekreacyjnych.

- *W I półroczu 2000 r. w Inspektoracie w Słupsku wydano łącznie 1.379 licencji na sportowy połów ryb uzyskując z tego tytułu opłaty w kwocie ponad 32,8 tys. zł. W Inspektoracie nie ewidencjonowano danych dotyczących okresu wydania tych licencji. Dopiero w toku kontroli wydano zarządzenie wewnętrzne regulujące w Inspektoracie obieg dokumentów związanych z wydaniem licencji na połowy rekreacyjno – sportowe oraz sposób i terminy rozliczenia opłat pobranych z tego tytułu.*

3.2.4.2. Ewidencja połowów

Połowy uzyskane w 1999 r. przez rybaków bałtyckich (wynoszące 128,1 tys. ton) były o 9,4 % wyższe od połowów osiągniętych w 1998 r. (117,1 tys. ton). W I połowie 2000 r. armatorzy zadeklarowali połowy w ilości 96,4 tys. ton ryb.

Ustalenia kontroli podważają jednak oficjalne statystyki tworzone na podstawie raportów połowowych sporządzanych przez armatorów morskich. Raporty te nie zawierają informacji o wszystkich połowach. Dotyczy to w szczególności cennych dla rybaków ze względu na dużą opłacalność połowów dorszy i łososi. Zaniżanie przez armatorów wielkości połowów spowodowane jest brakiem nadzoru nad połowami i wylądunkiem ryb oraz brakiem weryfikowania przez Inspektoraty danych zawartych w raportach.

Inspektoraty w 2000 r. nie posiadały aktualnego rozeznania o rzeczywistej wielkości połowów opartego o własne materiały, a wiedzę o ilościach i gatunkach złowionych ryb uzyskiwały z okresowych informacji Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, sporządzanych m.in. w oparciu o nie weryfikowane raporty połowowe armatorów rybołówstwa morskiego. Informacje te przesyłane są do Okręgowego Inspektoratu w Słupsku, który rozsyła je do Inspektoratów w Gdyni i Szczecinie. Tym samym informacje o wykorzystaniu przez poszczególne jednostki limitów połowowych ustalonych dla dorszy, śledzi, łososi i szprotów Inspektoraty otrzymują z opóźnieniem. Pozbawiało to organy administracji rybackiej możliwości bieżącego i skutecznego nadzorowania prawidłowości wykorzystania przez rybaków przyznanych im kwot połowowych limitowanych gatunków ryb.

Nieprawidłowość ta wynikała z nieskutecznego egzekwowania przez Inspektoraty obowiązku składania raportów przez armatorów oraz spowodowana była tym, iż Minister RiRW nie wydał przepisów regulujących w 2000 r. sprawozdawczość w gospodarce rybnej. Przepisy wymagające przekazywanie danych w tym zakresie do MIR, wydane przez Ministra TiGM⁷⁸ przestały obowiązywać z dniem 1 lipca 1999 r.

⁷⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 lutego 1998 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych w zakresie gospodarki rybnej (Dz.U. nr 31, poz. 165),

W rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów dotyczącym statystyki publicznej na rok 2000⁷⁹ brak jest również unormowań wskazujących MIR jako adresata tych sprawozdań. Tak więc od 1 lipca 1999 r. raporty połowowe sporządzane przez armatorów morskich w sposób nieformalny i zwyczajowo przyjęty, zamiast do Inspektoratów w celu ich weryfikacji, przekazywane są nadal do MIR celem sporządzenia odpowiedniej informacji w tym zakresie.

Tym samym, okręgowi inspektorzy rybołówstwa morskiego nie wykonują i nie przestrzegają obowiązku kontroli i weryfikacji danych zawartych w raportach połowowych wymaganych zarówno art. 9 ustawy o rybołówstwie jak i postanowieniem § 4 rozporządzenia Ministra RiRW, w sprawie zakresu, trybu składania i sposobu weryfikacji raportów połowowych⁸⁰, obowiązującego od 31 stycznia 2000 r.

Brak pełnego i bieżącego rozeznania Inspektoratów o wielkościach połowów i wykorzystaniu przez armatorów morskich przyznanych im kwot połowowych spowodowany był brakiem precyzyjnego określenia w obowiązujących przepisach miejsca i terminu składania przez armatorów raportów połowowych oraz wcześniej opisanymi brakami kadrowymi i niewłaściwą współpracą Inspektoratów.

Wymienione rozporządzenie Ministra RiRW dotyczące weryfikacji raportów połowowych nakłada na armatorów obowiązek składania, bezpośrednio po zawinięciu do portu, raportów połowowych w najbliższym kapitanacie (bosmanacie) portu lub inspektorowi rybołówstwa morskiego. Jednak od dnia 10 września 1999 r. kapitanaty i bosmanaty portów będące administracją morską działającą w strukturach Urzędów Morskich podległych Ministrowi TiGM, nie mają w zakresie swoich obowiązków spraw dotyczących rybołówstwa morskiego⁸¹, a tym bardziej zbierania i dokumentowania przyjęcia raportów połowowych. Przyjmowanie przez administrację morską tych raportów odbywa się obecnie na nieformalnych i zwyczajowo ustalonych warunkach co powoduje, że Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego nie zawsze i nieterminowo otrzymują informacje o ewidencjonowanych połowach. Część z tych raportów przesyłanych jest do MIR z pominięciem Inspektoratów.

Minister RiRW mimo posiadania wiedzy o utrudnieniach w weryfikacji danych zawartych w raportach połowowych, w wymienionym rozporządzeniu o weryfikacji raportów połowowych nie rozwiązał opisanych problemów powstałych w wyniku przeniesienia nadzoru nad rybołówstwem i powstania Inspektoratów funkcjonujących poza strukturami urzędów morskich.

⁷⁹ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 1999 r. w sprawie określenia wzorów formularzy sprawozdawczych, objaśnień co do sposobu ich wypełniania oraz wzorów kwestionariuszy i ankiet statystycznych stosowanych w badaniach statystycznych ustalonych w programie badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2000 (Dz.U. nr 112, poz. 1318 ze zm.),

⁸⁰ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie zakresu, trybu składania i sposobu weryfikacji raportów połowowych (Dz.U. Nr 6 poz. 82).

⁸¹ Art. 42 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. nr 32 poz. 131 ze zm.) z dniem 10 września 1999 r. skreślony został postanowieniem art. 4 pkt 4 ustawy z dnia 24 lipca 1999 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. nr 70 poz. 778).

Jednocześnie armatorzy łowiący na łowiskach oddalonych od macierzystych portów składają raporty połowowe w Inspektoratach innych portów krajowych.

Ustalono, że z powodu braku przyjętych zasad współpracy pomiędzy Inspektoratami, informacje o złożeniu takich raportów, jak i same raporty, nie zawsze przekazywane są do inspektoratu właściwego dla portu macierzystego kutra.

- *Okręgowy Inspektor Rybołówstwa w Szczecinie dopiero podczas kontroli NIK (tj. 24.11.2000 r.) wystąpił do pozostałych Inspektoratów z propozycją ustalenia zasad przekazywania pomiędzy inspektoratami informacji o składaniu przez armatorów raportów połowowych poza portami macierzystymi.*

Ponadto Inspektoraty ze względu na opisany wcześniej stan zatrudnienia i brak prowadzenia całodobowej kontroli, nie zawsze skutecznie egzekwują od armatorów obowiązek składania raportów połowowych bezpośrednio po zawinięciu do portów. Raporty te często składane są dopiero po zakończonym wyładunku i sprzedaży połowów, które odbywają się pod nieobecność inspektorów co uniemożliwia kontrolę prawidłowości ich sporządzenia. Brak obowiązku prowadzenia ścisłej ewidencji ilości, wielkości i gatunków ryb zakupionych od poszczególnych armatorów przy (wcześniej opisanym) braku rozporządzenia o zasadach współdziałania inspektorów z innymi służbami w celu skoordynowania kontroli m.in. transportu, zakładów przetwórstwa i handlu, uniemożliwia weryfikację poprawności raportów połowowych na podstawie wyładunków i dokumentów sprzedaży (dotyczących szczególnie dorszy, łososi, węgorzy, oraz innych cennych i limitowanych gatunków).

- *Według szacunków MIR średni połów dorszy w 1998 r. wynosił 24,4 tony na 1 kuter, tj. o 59,8 % (o 9,8 ton) więcej niż połowy oficjalnie deklarowane przez armatorów w raportach połowowych (średnio 14,6 ton dorszy na kuter).*

Potwierdzeniem ww. szacunków MIR są wyniki kontroli przeprowadzanych przez inspektorów rybołówstwa morskiego na łowiskach i podczas wyładunków oraz podczas porównania zapisów w raportach połowowych z ewidencją ruchu kutrów i łodzi prowadzoną przez administrację morską podczas których stwierdzano brak wykazywania rzeczywistych wielkości połowów szczególnie ważnych dla rybaków gatunków ryb.

- *Inspektorzy z Inspektoratu w Słupsku w styczniu 2000 r. stwierdzili, że armator kutra ŁEB-82 nie wpisał do raportu 475 kg dorszy i 125 kg fląder.*
- *Inspektorzy rybołówstwa morskiego w Darłowie podczas kontroli wyładunków stwierdzili, że armatorzy kutrów DAR-309 i DAR-16 w czerwcu i październiku 2000 r. nie zaewidencjonowali połowu w ilości odpowiednio 63 i 78 skrzyń dorszy.*
- *Inspektorzy z Inspektoratu w Szczecinie stwierdzili, że armator łodzi ŚWI-61 w kwietniu i maju 2000 r. pomimo niewykazywania w raportach połowowych wyjść w morze, w 7 dniach dokonywał wyładunków ryb, a w 9 dniach nie wykazywał połowów mimo pobytu na łowiskach.*
- *Armator łodzi LBN-16 nie wykazał połowów dokonanych w dniach 5 i 17 kwietnia 2000 r. podczas których złowił łącznie m.in. 880 kg płoci, 270 kg okoni, 90 kg sieji i 15 kg leszczy. Jednocześnie w maju i czerwcu 2000 r. mimo używania do połowów żaków węgorzowych nie wykazał połowów tego gatunku ryby.*

- *W okresie od kwietnia do czerwca 2000 r. armator łodzi LBN-27 mimo używania do połowów narzędzi przystosowanych do odłowu węgorzy i dokonywania 45 wyladunków nie wykazał żadnych połowów węgorzy. Ponadto podczas dwóch kontroli przeprowadzonych w kwietniu i czerwcu ustalono, że armator ten zaniżył w raportach połów o 84 kg oraz nie wykazał połowu 106 kg m.in. węgorzy, leszczy, sandaczy i szczupaków.*

Jednocześnie inspektorzy rybołówstwa morskiego nie zawsze analizowali sporządzane przez armatorów raporty połowowe w celu ich weryfikacji i ustalenia rzeczywistej skali i prawidłowości połowów.

- *W 1999 r. armatorzy 5 kutrów wykazali przekroczenie przyznanej im kwoty połowów dorszy łącznie o 61,5 tony (w tym DZI-34 o 40,4 tony tj. o 88,7 % przyznanej kwoty). Ustalono, że armator DZI-34 jest również właścicielem kutra (DZI-109) i za zgodą Urzędu Morskiego w Słupsku dokonał przesunięcia kwoty połowowej pomiędzy tymi kutrami. Urząd Morski w Słupsku, mimo obowiązku monitorowania aktywności rybackiej i weryfikacji raportów połowowych nie podjął działań w celu wyegzekwowania poprawności raportowania połowów.*
- *W 1999 r. armator kutra DZI-103, a w 2000 r. armatorzy kutrów DZI-3 i DZI-52 mimo przyznanych im kwot połowowych dorszy, w raportach połowowych nie wykazali połowów tej ryby, a Inspektorat w Szczecinie nie podjął działań w celu ustalenia przyczyn tego stanu.*
- *Armator DZI-63 mimo wykreślenia w dniu 30.11.1999 r. kutra z ewidencji statków rybackich (a więc braku licencji i przyznanej kwoty połowowej) przesyłał do dnia 19.03.2000 r. kutrowe raporty połowowe wykazując w nich 33 dni połowowe i połów 6,1 tony dorszy. Ustalono, że mimo zmiany oznaki rybackiej kutra z DZI-63 na KOŁ-7 i otrzymaniu nowej licencji w dniu 19.02.2000 r. armator składał raporty połowowe z oznaką DZI-63. Do czasu wydania nowej licencji połowy prowadził bez określonego limitu.*
- *Inspektor ochrony rybołówstwa w Wolinie nie dokonał weryfikacji miesięcznych raportów połowowych 20 łodzi za II kw 2000 r. a w weryfikowanych przez inspektora raportach połowowych łodzi WOL-3 za maj i czerwiec 2000 r., stwierdzono błędne podliczenia ilości złowionych ryb (za maj wykazano 7.690 kg – winno być 7.754 kg, za czerwiec wykazano 1.394 kg – winno być 1.408 kg).*

Organy administracji rybołówstwa morskiego nie posiadały również właściwego rozeznania ilości i skali połowów ryb niewymiarowych, których odłów niekorzystnie wpływa na stan biologiczny eksploatowanych stad. Przypadki takich połowów nie były przez armatorów wykazywane, ale kontrole przeprowadzone w tym zakresie wskazują na występowanie takich połowów.

- *W Urzędzie Morskim i w Inspektoracie w Gdyni w latach 1998 – 2000 (do 30.06.) armatorzy nie zgłosili żadnego przypadku połowu ryb niewymiarowych. Kontrole przeprowadzone w tym okresie wykazały łącznie 15 przypadków połowu ryb niewymiarowych (w tym 3 przez łodzie i 12 przez kutry). Z ilości tej w I połowie 2000 r. Inspektorat ujawnił 7 takich przypadków, w tym ustalono, że 6 kutrów z Łeby dostarczyło do zakładu przetwórczego na Helu dorsze, które w 57 % były rybami niewymiarowymi.*

- *Inspektorat w Słupsku w maju 2000 r. podczas kontroli statku DAR-300 stwierdził w ładowni 1.478 kg niewymiarowych dorszy, nie wpisanych do raportu połowowego. Armator kutra ukarany został karą w kwocie 5.000 zł. W czerwcu 2000 r. ustalono, że armator kutra DAR-309 nie wykazał połowu 20 kg dorszy niewymiarowego (poniżej 27 cm długości).*
- *Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie nie ewidencjonował połowu ryb niewymiarowych, uzasadniając to brakiem informacji od armatorów o takich połowach.*
- *Według stanowiska MIR z dnia 3 grudnia 1998 r. dotyczącego przyłowu w POM dorszy niewymiarowych (poniżej 35 cm), obserwacja częstotliwości sprzedaży ryb niewymiarowych w gdyńskiej hali rybnej wskazuje, iż połowy ryb niewymiarowych występują częściej niż wynika z danych Urzędu Morskiego w Słupsku. Według opinii z dnia 24.06.1999 r. stado wschodnio-bałtyckich dorszy uznawane jest za znajdujące się poza biologicznie bezpiecznymi granicami, ze względu na niską biomasę i zbyt intensywną eksploatację.*

Składanie przez część armatorów morskich raportów połowowych w kapitanatach i bosmanatach obcych portów, brak stosownych porozumień określających zasady przekazywania raportów do właściwych inspektoratów oraz brak właściwej współpracy pomiędzy inspektoratami powodowało, że inspektorzy rybołówstwa morskiego nie posiadali możliwości porównania deklarowanej w raportach ilości połowu z ilością rzeczywiście sprzedaną oraz nie mogli ustalić stopnia wykorzystania przez armatora przyznanych kwot połowowych.

- *Inspektorzy z Dziwnowa (działający w strukturach OIRM w Szczecinie) nie posiadali żadnej informacji o połowach dorszy przez kutry DZI-24 i DZI-56, które prowadziły połowy w oparciu o porty we Władysławowie i na Helu. Armatorzy tych kutrów raporty połowowe zdawali w najbliższym kapitanacie lub bosmanacie portu, skąd trafiały bezpośrednio do MIR w Gdyni. Inspektorat w Dziwnowie nie otrzymywał comiesięcznych informacji o połowach poszczególnych kutrów sporządzane przez MIR, które przekazywano do Inspektoratu w Słupsku.*

Wymienione nieprawidłowości i uchybienia w składaniu przez armatorów morskich okresowych raportów połowowych jak i wcześniej opisany nadmiar obowiązków nałożonych na inspektorów z powodu braków kadrowych oraz brak możliwości zapewnienia całodobowego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ustawy o rybołówstwie morskim powodują, że weryfikacja rzeczywistych wielkości połowów nie jest systematyczna i nie obejmuje całości raportów połowowych.

- *Według wyjaśnień udzielonych w toku kontroli przez inspektorów rybołówstwa morskiego z Darłowa (działających w strukturach OIRM w Słupsku), weryfikacją objętych jest około 5 – 10 % raportów połowowych składanych w porcie Darłowo.*
- *Inspektorat w Dziwnowie posiadał komplet raportów połowowych (kopii dzienników pokładowych) dotyczących 8 kutrów tj. tylko 26 % z ogólnej ilości 31 kutrów (oznaczonych oznaką DZI-...), które w 2000 r. otrzymały licencje połowowe.*

Na potrzebę wzmożenia częstotliwości kontroli mających zapewnić racjonalną gospodarkę zasobami morskimi wskazują między innymi ujawnione przez Inspektoraty przypadki prowadzenia połowów przez armatorów i osoby fizyczne zarówno w okresach ochronnych jak i bez posiadania licencji na połowy.

- *Armator kutra KOŁ-26 w lipcu 2000 r. prowadził ukierunkowany połów dorszy w okresie ochronnym i w ładowni posiadał 667 kg tej ryby.*
- *W kwietniu i maju 2000 r. armator ŁEB-44 bez posiadania licencji prowadził połowy sportowo – rekreacyjne, a w sierpniu 2000 r. armatorzy DAR-22 i DAR-111 prowadzili połowy w obwodzie ochronnym,*
- *W maju 2000 r. zatrzymano armatora łodzi DBK-14, który mimo braku licencji połowowej złowił około 40 kg płastug.*
- *W październiku i listopadzie 2000 r. inspektorzy rybołówstwa w Darłowie w akwenach zamkniętych dla rybołówstwa ujawnili i zatrzymali nieoznakowane sieci stawne o długości około 130 metrów oraz około 80 kg troci i łososi.*
- *W lipcu i sierpniu 2000 r. zatrzymano trzy osoby, które bez licencji łowiły w rejonie zamkniętym dla rybołówstwa.*

Oficjalne dane dotyczące połowów zawarte w ww. miesięcznych informacjach MIR wskazują, że mimo nie przekraczania ogólnego dopuszczalnego połowu 4 limitowanych gatunków ryb ustalonego przez ministrów właściwych ds. rybołówstwa, poszczególni rybacy wykazują przekroczenie otrzymanych kwot połowowych.

- *Wg danych MIR w latach 1997 – 1999 wykonanie kwot połowowych (łącznie z kwotami wymiany z Unią Europejską) wynosiło od 18,7 % ogólnego rocznego dopuszczalnego połowu śledzi w 1998 r. i 1999 r. do 99,9 % ogólnego połowu łososi w 1999 r. W okresie tym tylko w 1997 r. połowy łososi przekroczyły o 0,6 % (tj. o 152 sztuki) roczny dopuszczalny połów.*
- *Według stanu na koniec listopada 2000 r. oficjalne połowy wykazywane przez armatorów stanowiły 64,7 % dopuszczalnego połowu dorszy, 55,6 % łososi, 84,9 % szprotów i 17,6 % dopuszczalnego rocznego połowu śledzi. W okresie tym 15 kutrów wykazało w ewidencji przekroczenie rocznych kwot połowowych dorszy (od 1 % do ponad 11 %) a trzy kutry przekroczyły od 1 % do prawie 35 % rocznej kwoty połowu łososi (nadwyżka od 5 do 173 sztuk).*

Prawidłowość danych zawartych w analizowanych przez MIR raportach połowowych nie jest jednak weryfikowana przez administrację rybołówstwa morskiego.

Zdaniem NIK, konieczność prowadzenia skutecznego monitoringu jest tym bardziej zasadna i celowa, gdyż armatorzy morscy oficjalnie przyznają o funkcjonowaniu tzw. „szarej strefy”, przekraczaniu kwot połowowych i nie ewidencjonowaniu części połowów⁸².

Organy administracji rybołówstwa morskiego w 2000 r. nie dokonywały również weryfikacji danych zawartych w dalekomorskich raportach połowowych,

⁸² Biuletyn z posiedzenia Sejmowej Komisji Transportu i Łączności (nr 43) z dnia 15 lutego 1999 r. Kancelaria Sejmu, Biuro Informacyjne.

które powinny być składane w Inspektoracie w Szczecinie⁸³. Spowodowane to było brakiem egzekwowania od kapitanów i armatorów statków rybackich wykonujących rybołówstwo poza polskimi obszarami morskimi obowiązku składania tych raportów. Dane o wielkości i rodzajach skupu i połowach dalekomorskich prowadzonych w tym okresie również uzyskiwano jedynie z okresowych informacji sporządzanych przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni, który z pominięciem Inspektoratu w Szczecinie otrzymywał raporty z tych połowów.

Niewątpliwy wpływ na ten stan miał fakt, iż tylko w części wydanych w 2000 r. licencji połowowych na połowy dalekomorskie Okręgowy Inspektor w Szczecinie nałożył na armatorów obowiązek nadsyłania ww. raportów połowowych.

- *Okręgowy Inspektor w Szczecinie tylko w 13 licencjach połowowych, wydanych na połowy realizowane na podstawie umowy dwustronnej z Norwegią (tj. 26,5 % z ogółu 49 tych licencji wydanych w 2000 r.), określił obowiązek przesyłania do Inspektoratu raportów połowowych. Armatorzy ww. 13 licencji realizowali obowiązek raportowania wielkości i rodzaju połowów. Pozostałe 36 licencji połowowych wydanych w 2000 r. nie zawierało takiego obowiązku. Jednocześnie 2 armatorów realizujących połowy w ramach Konwencji NAFO na Północno – Zachodnim Atlantyku, mimo braku określenia w wydanych licencjach obowiązku przesyłania raportów – przekazywali je do Inspektoratu. Z połowów dalekomorskich prowadzonych w ramach pozostałych 34 licencji⁸⁴, Inspektorat nie otrzymywał raportów połowowych.*

Powodem nieegzekwowania od armatorów obowiązku przesyłania raportów z połowów dalekomorskich były braki kadrowe w Inspektoracie w Szczecinie, które uniemożliwiały weryfikacje danych zawartych w tych raportach.

- *W Inspektoracie w Szczecinie nie utworzono Wydziału Rybołówstwa Dalekomorskiego a sprawami tymi zajmuje się tylko 1 pracownik. W strukturach Urzędu Morskiego w Oddziale Rybołówstwa Dalekomorskiego przed wrześniem 1999 r. zatrudnionych było 4 inspektorów.*

Wymienione braki kadrowe jak i wcześniej opisane ograniczenia finansowe były również powodem nie przeprowadzania w 1999 r. i 2000 r. inspekcji statków rybackich o polskiej przynależności, poławiających poza polskimi obszarami morskimi. Tym samym nie było rozeznania o przestrzeganiu na łowiskach dalekomorskich przez polskich armatorów przepisów o rybołówstwie a znajomość tych zagadnień znana jest jedynie z wyników kontroli przeprowadzanych na polskich statkach rybackich przez inspektorów z innych państw.

Ponadto do zakończenia niniejszej kontroli MRiRW nie powiadomiło Inspektoratu w Gdyni o sposobie wykorzystania informacji o nielegalnym

⁸³ Obowiązek ten wynikał z postanowień § 1 ust. 1 i § 3. ust. 1 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie zakresu, trybu składania i sposobu weryfikacji raportów połowowych (Dz.U. nr 6 poz. 82).

⁸⁴ Dotyczących połowów dalekomorskich prowadzonych w ramach zawartych umów i Konwencji międzynarodowych na wodach południowej części Atlantyku, w strefie ekonomicznej Federacji Rosyjskiej, w centralnej części Morza Beringa, na wodach Koreańskiej Republiki Ludowo – Demokratycznej oraz na obszarach morskich Kanady i Nowej Zelandii.

prowadzeniu połowów przez statki obcej bandery i naruszeniu polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej.

- *W dniu 25.05.2000 r. Inspektorat w Gdyni przekazał do MRiRW dokumentację dotyczącą prowadzenia w dniu 14.04.2000 r. nielegalnych połowów trałowych przez dwa szwedzkie kutry rybackie (GG-202 i GG-204) w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, z prośbą o wystąpienie do Ministerstwa Spraw Zagranicznych i interwencję w tej sprawie.*

3.2.4.3. Dysponowanie limitami połowowymi ryb bałtyckich

Organy administracji rybołówstwa morskiego dokonywały przydziału indywidualnych kwot połowowych limitowanych gatunków ryb na poszczególne jednostki rybackie niezgodnie z przepisami.

W rozporządzeniach Ministra TiGM⁸⁵ oraz w późniejszych przepisach wydanych przez Ministra RiRW⁸⁶ podział kwot połowowych opierał się o klasy długości kutrów, które nie uwzględniały wszystkich długości eksploatowanych jednostek. W Urzędzie Morskim w Słupsku przed wrześniem 1999 r. oraz w Inspektoracie Rybołówstwa Morskiego w Słupsku w 2000 r. (odpowiedzialnych za rozdział całości kwot połowowych dla wszystkich armatorów rybackich), podczas przydzielania kwot połowowych i klasyfikowania kutrów do poszczególnych klas długości wykorzystywano niepublikowane zasady ustalone jeszcze w 1993 r. przez Ministra TiGM⁸⁷. Mimo informacji Okręgowego Inspektora w Słupsku z grudnia 1999 r. o konieczności rozstrzygnięć w tej sprawie, Minister RiRW przy opracowaniu ww. rozporządzenia wydanego w lutym 2000 r. nie dokonał wnioskowanych zmian.

Niedostosowanie tych zasad do rzeczywistych potrzeb wraz z wymienionymi błędami w ewidencji jednostek było jednym z powodów nieprawidłowości stwierdzonych w podziale kwot połowowych dorszy, śledzi, szprotów i łososi.

- *Inspektorat Ochrony Rybołówstwa Morskiego działający w strukturze Urzędu Morskiego w Słupsku w latach 1998 – 1999 armatorom dwóch łodzi (KOŁ-41 i UST-80 błędnie zaewidencjonowanych jako kutry) przydzielał indywidualne kwoty połowowe w wielkościach zarezerwowanych dla kutrów rybackich.*
- *Z 189 licencji wydanych w 2000 r. przez Inspektorat w Słupsku armatorom kutrów, w 57 przypadkach (30 % ogółu kutrów) przydzielono wyższe kwoty połowowe przewidziane dla jednostek o większej długości. We wrześniu 2000 r. przydzielono dla armatora łodzi KOŁ-43 zaewidencjonowanej przez Inspektorat w Gdyni jako kuter, kwotę połowową dorszy w wielkościach zarezerwowanych dla kutrów. Suma*

⁸⁵ Między innymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 1999 r. oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe (Dz.U. Nr 158, poz. 1042 ze zm.).

⁸⁶ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 2 lutego 2000 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 2000 r. oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe (Dz.U. Nr 9, poz. 125).

⁸⁷ Decyzja Nr 132 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 13 grudnia 1993 r. w sprawie ustalenia wielkości połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 1994 roku.

zwiększonych kwot nie przekraczała jednak ogólnego dopuszczalnego połowu ustalonego przez Ministra RiRW.

- *Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie w marcu 2000 r. bez powiadomienia Inspektora w Słupsku odpowiedzialnego za rozdział kwot połowowych, przydzielił armatorowi kutra DZI-45 kwotę połowową dorszy w ilości 41,3 ton. Spowodowało to przekroczenie o ponad 36 ton łącznej kwoty połowowej dorszy przyznanej wszystkim armatorom rybackim (kwoty połowowe oraz zwiększenia kwot dokonane w listopadzie 2000 r. w ramach pierwotnie nierozliczonej kwoty).*

Ponadto w latach 1997 – 1998 Urząd Morski w Słupsku przyznał kwoty połowowe szprotów przekraczające limit ogólnego dopuszczalnego połowu tego gatunku. Spowodowane było to uwzględnieniem całości wniosków armatorów polskich, którzy celowo znacznie zawyżyli swoje zapotrzebowanie, tak aby nie zostawić wolnych kwot połowowych dla jednostek czarterowych⁸⁸.

- *Urząd Morski w Słupsku w latach 1997 - 1998 r. rozdzielił kwoty połowowe szprotów w ilości łącznej przewyższającej odpowiednio o 1,5 % i o 62 % wielkość dopuszczalnego limitu połowowego tego gatunku ryb (przy corocznym w tym okresie ogólnym dopuszczalnym połowie ustalonym przez Ministra TiGM na 130,2 tys. ton, w 1997 r. przydzielono 132,1 tys. ton a w 1998 r. - 210,9 tys. ton).*

Akcja protestacyjna polskich rybaków przeciwko połowom paszowym szprotów i śledzi przez jednostki czarterowe o obcej przynależności państwowej spowodowała uchylene w marcu 1998 r. przez Ministra TiGM zezwolenia na te połowy⁸⁹. Kutry duńskie w 1997 r. złowiły 49,3 tys. ton szprotów a w 1998 r. 8,1 tys. ton⁹⁰ tej ryby.

- *Morski Instytut Rybacki w Gdyni, w opinii z dnia 22 kwietnia 1998 r. sporządzonej dla MTiGM, dotyczącej stanu zasobów śledzi i szprotów i wysokości dopuszczalnych połowów w polskiej strefie, przedstawił dane wskazujące na intensywną eksploatację stad szprotów w południowym Bałtyku oraz na konieczność prowadzenia ścisłego nadzoru nad połowami dokonywanymi w POM przez jednostki obcych bander.*

Według danych Morskiego Instytutu Rybackiego łączne wykorzystanie kwot połowowych szprotów w 1997 r. na polskich łowiskach wyniosło jednak 80,9 % a w 1998 r. tylko 53,6 % ogólnego dopuszczalnego limitu połowów⁹¹.

Stowarzyszenie Armatorów Rybackich w Kołobrzegu w czerwcu 1998 r. poinformowało Urząd Morski w Słupsku o rezygnacji armatorów z całości lub z części przydzielonych im na 1998 r. kwot połowowych szprotów. Polscy rybacy bałtyccy,

⁸⁸ Wyrok Sądu Okręgowego w Słupsku, Sygnatura akt IC 329/99 z dnia 06 czerwca 2000 r.

⁸⁹ Decyzja Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.03.1998 r.

⁹⁰ Morska Gospodarka Rybna w 1999 r. Opracowanie zespołowe pod kierunkiem St. Szostaka. Morski Instytut Rybacki Zakład Ekonomiki Rybackiej. Gdynia, maj 2000 r. strona 12 i tab. nr 8.

⁹¹ Rybołówstwo polskie 1998. Studia i Materiały, Morski Instytut Rybacki, Gdynia 2000, seria E strona 14, tab. 7,

w składanych raportach połowowych, wykazali w 1998 r. połowy szprotów znacznie odbiegające od wnioskowanej przez nich i przyznanych im limitów.

- *Armator kutra ŚWI-101, któremu na 1998 r. przyznano kwotę połowu 15,0 tys. ton szprotów zadeklarował złowienie 250,9 ton tej ryby tj. 1,7 % przydzielonej ilości. Z przyznanej kwoty połowu w ilości 7,5 tys. ton, armator DAR-300 zadeklarował połów w ilości 210,7 ton tj. 2,8 % przydziału szprotów. Armator KOŁ-99 wykazał połów 374 ton co stanowiło jedynie 4,7 % przyznanej kwoty połowowej (8,0 tys. ton szprotów).*

3.2.4.5. Nadzór nad wykorzystaniem żywych zasobów Morza Bałtyckiego

Zasady racjonalnej gospodarki oraz specyfika pracy wymagają aby ustawowy⁹² obowiązek nadzoru nad przestrzeganiem przepisów o rybołówstwie morskim sprawowany był przez Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego całodobowo.

W toku kontroli ustalono, że mimo ponadrocznego okresu funkcjonowania nowych struktur administracji rybackiej brak jest regulacji prawnych umożliwiających prowadzenie całodobowego nadzoru i kontroli. Wyposażenie techniczne Inspektoratów, braki kadrowe oraz niedomagania organizacyjne i legislacyjne nie zapewniają możliwości właściwego i całorocznego przeprowadzania kontroli łowisk i połowów.

Podstawowym ograniczeniem całodobowego funkcjonowania Inspektoratów są obowiązujące przepisy dotyczące służby cywilnej⁹³ nie uwzględniające specyfiki służb kontrolnych prowadzących całodobowy nadzór w zakresie swojego działania. Utrudnienia te wynikają głównie z uregulowań dotyczących zasad wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, w czasie nocnym i podczas świąt (art. 92 ww. ustawy). Możliwość zatrudnienia w godzinach nadliczbowych przy jednoczesnej zamianie przepracowanego czasu na czas wolny, przy brakach kadrowych uniemożliwia prowadzenie całodobowego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów o rybołówstwie morskim.

- *Inspektorzy rybołówstwa morskiego nie pracowali w systemie zmianowym i nie prowadzili całodobowej działalności kontrolnej. Okręgowi Inspektorzy nie ustanowili jednolitego sposobu ewidencji i rozliczenia czasu pracy wykonywanej przez inspektorów rybołówstwa morskiego w porze nocnej i w godzinach popołudniowych. Czas pracy w porze nocnej i w godzinach popołudniowych inspektorzy ewidencjonują zarówno w protokołach kontroli statku rybackiego, sprawozdaniach okresowych, jak i podpisując się na listach obecności - zamieniając ilość przepracowanych w ten sposób godzin na dni wolne od pracy.*
- *Inspektorzy rybołówstwa z Inspektoratu w Słupsku w I połowie 2000 r. przeprowadzili w portach i przystaniach morskich 124 kontrole w godzinach nocnych i 287 w ciągu dnia. Stanowiło to odpowiednio zaledwie 31 % i 26 % takich kontroli (402 i 1.120) przeprowadzonych w 1999 r.*

⁹² Art. 37 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 134 ze zm.),

⁹³ Ustawa z dnia 18 grudnia 1998 r. o służbie cywilnej (Dz.U. z 1999 r. nr 49, poz. 483 ze zm.),

Ograniczenia w całodobowym funkcjonowaniu Inspektoratów wykorzystywane są przez rybaków, którzy nieobecność inspektorów wykorzystują na prowadzenie wyładunku i sprzedaży połowów. Brak kontroli ilości wyładowanych i sprzedanych ryb, przy jednoczesnym zaniżaniu przez armatorów wielkości połowów powoduje nieznaną przez administrację rybołówstwa morskiego rzeczywistych połowów.

Ustalenia kontroli wskazują, że inspektorzy rybołówstwa morskiego nie posiadali legitymacji i odznak służbowych, stanowiących ustawową podstawę przeprowadzania kontroli⁹⁴. Spowodowane było to tym, iż Minister RiRW nieterminowo wykonał obowiązek ustawy⁹⁵ i dopiero po prawie roku funkcjonowania Inspektoratów w sierpniu 2000 r. ogłosił wzór legitymacji i odznaki służbowej inspektora rybołówstwa morskiego⁹⁶. Posiadanie i okazywanie przez inspektora legitymacji i odznaki służbowej jest ustawowym obowiązkiem podczas nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów o rybołówstwie. Jednocześnie od czasu powstania Inspektoratów (funkcjonujących poza strukturami Urzędów Morskich), inspektorzy rybołówstwa morskiego pozbawieni są umundurowania⁹⁷. Przy braku legitymacji i odznaki służbowej dodatkowo utrudnia to prowadzenie kontroli wykonania przepisów o rybołówstwie morskim zarówno na lądzie jak i na morzu, a szczególnie podczas kontroli jednostek obcych bander łowiącymi w polskiej strefie ekonomicznej.

- *Brak legitymacji i odznaki służbowej spowodował m.in. odmowę okazania inspektorowi z Darłowa dziennika okrętowego przez szypira kutra ŁEB-17. Do czasu przybycia przedstawicieli Straży Granicznej umożliwiło to armatorowi uzupełnienie wpisów w dzienniku okrętowym dotyczących ilości i rodzaju połowu. Brak legitymacji powodował również odmowy wędkarzy poddania się kontroli przez inspektorów rybołówstwa morskiego z Inspektoratu w Słupsku.*

Brak rozporządzenia Rady Ministrów dotyczącego zasad współdziałania inspektorów rybołówstwa morskiego ze służbami kontroli żywności nadzorowanymi lub podległymi Ministrowi RiRW, organami Policji, Straży Granicznej oraz z terenowymi organami administracji morskiej⁹⁸ ograniczyło zakres nadzoru oraz skoordynowanie kontroli przestrzegania przepisów o rybołówstwie morskim na polskich obszarach morskich, w portach oraz w zakładach przetwórstwa i punktach handlowych.

- *Inspektorzy rybołówstwa morskiego w Darłowie, w kwietniu 2000 r., zatrzymali osobę oferującą do sprzedaży 100 kg ryb, a w listopadzie 2000 r. skontrolowali Punku Skupu w Rusinowie. Mimo ustaleń, wskazujących w obu przypadkach na nielegalne pozyskanie ryb, nie wydano decyzji karnych z obawy o jej uchylenie*

⁹⁴ Art. 37c ust. 1 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.),

⁹⁵ Art. 37c ust. 2 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.),

⁹⁶ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 lipca 2000 r. w sprawie określenia wzoru legitymacji i odznaki służbowej inspektora rybołówstwa morskiego (Dz.U. nr 67, poz. 803),

⁹⁷ Obowiązek umundurowania inspektorów ochrony rybołówstwa morskiego wynikał z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 marca 1958 r. w sprawie umundurowania pracowników urzędów morskich. (Dz.U. na 19, poz. 77 ze zm.).

⁹⁸ Art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. nr 34, poz. 145 ze zm.).

z powodu braku obecności przedstawicieli inspekcji handlowej podczas tych czynności.

Obecna współpraca Inspektoratów ze Strażą Graniczną i Urzędami Morskimi opiera się głównie na ramowych porozumieniach i często ma nieformalny i zwyczajowo przyjęty charakter. Wpływa to na zmniejszenie możliwości kontrolnych Inspektoratów.

- *W 1998 r. Inspektorat Ochrony Rybołówstwa Morskiego w Gdyni przeprowadził na jednostkach pływających Straży Granicznej 13 kontroli, a w 1999 – 17. Ponadto w 1998 r. inspektorzy rybołówstwa dokonali 115 lotów kontrolnych samolotem i 14 śmigłowcem, a w 1999 r. odpowiednio 90 i 12 lotów. Natomiast w I półroczu 2000 r. inspektorzy Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni przeprowadzili zaledwie 4 kontrole obszarów morskich na statkach Straży Granicznej oraz dokonali tylko 1 lotu kontrolnego samolotem.*
- *Od września 1999 r. do października 2000 r. inspektorzy z Inspektoratu Rybołówstwa w Szczecinie przeprowadzili ze Strażą Graniczną i Policją łącznie tylko 21 kontroli łowisk i jednostek rybackich, baz rybackich, wędkarzy itp.*
- *W raporcie ze stanu realizacji zobowiązań zawartych w Stanowisku negocjacyjnym w obszarze rybołówstwa, przekazanym w marcu 2000 r. Pełnomocnikowi Rządu ds. Negocjacji o Członkostwo w Unii Europejskiej, MRiRW zapewniło o przygotowywaniu projektu rozporządzenia dotyczącego zasad współdziałania inspektorów rybołówstwa morskiego ze służbami kontroli żywności nadzorowanymi lub podległymi Ministrowi RiRW, organami Policji, Strażą Graniczną oraz z terenowymi organami administracji morskiej, które poprawi prowadzenie kontroli i usprawni współdziałania różnych służb.*

Na ograniczenie możliwości wykonywania przez Inspektoraty skutecznego nadzoru nad rybołówstwem wpływa również brak odpowiednich środków łączności i transportu morskiego.

Minister RiRW podczas tworzenia administracji rybołówstwa morskiego nie przejął wszystkich struktur organizacyjnych zajmujących się rybołówstwem jakimi dysponował Minister TiGM. Ze struktur Urzędu Morskiego w Słupsku nie przejęto Centrum Dyspozycyjno Kontrolnego Administracji Morskiej z siedzibą w Ustce. Centrum to posiadające radiostację o zasięgu obejmującym cały Bałtyk zajmowało się m.in. monitorowaniem ruchu i kontrolą połowów jednostek obcych bander w polskiej strefie ekonomicznej oraz współpracą ze służbami kontrolnych administracji morskiej i Strażą Graniczną. Obecnie Inspektoraty nie mając własnej stacji radiowej korzystają z radiostacji Centrum za pośrednictwem Urzędu Morskiego w Słupsku, co wydłuża przekaz informacji jak i czas reakcji na zaistniałe zdarzenia.

Posiadane przez Inspektoraty pływające jednostki dozоровe m.in. z przyczyn technicznych (wieku, wyposażenia i tzw. dzielności morskiej) nie są w stanie zapewnić skutecznego całodobowego i całorocznego prowadzenia kontroli łowisk i jednostek rybackich.

- *Inspektorat w Gdyni dysponuje 2 pełnopokładowymi motorówkami z laminatu (Kontroler-3 i Kontroler-5), które mogą pływać tylko na nie zalodzonym Zalewie Wiślanym przy sile wiatru do 6° w skali Beauforta i w odległości do 6 Mm od*

brzegu. Jednostki te rozwijają prędkość do 7-9 węzłów⁹⁹ a jednostki kontrolowane mogą osiągać powyżej 35 węzłów. Natomiast jednostka o poszyciu stalowym (Kontroler-10), wybudowana 1966 r. może pływać jedynie w żegludze przybrzeżnej przy sile wiatru do 8° B i rozwija prędkość do około 8 węzłów. Jednostki rybackie niejednokrotnie mogą pływać z prędkością powyżej 10 - 12 węzłów. Jednostki kontrolne wyposażone są w radary produkcji polskiej, które w 2001 r. nie uzyskują akceptacji Polskiego Rejestru Statków i winny być wymienione.

- *Inspektoraty w Słupsku i Szczecinie posiadają trzy około 30-letnie statki dozоровe (Kontroler-15, Kontroler-21 i Kontroler-25) osiągające około 8 - 10 węzłów, które dopuszczone są do żeglugi przybrzeżnej rozszerzonej do 30 Mm od brzegu przy sile wiatru do 6° B i stanie morza do 4° w skali Beauforta.*

Pomimo ww. technicznych ograniczeń w możliwości wykorzystania jednostek pływających ustalono, że inspektorzy nie zawsze wykorzystywali je nawet podczas sprzyjających warunków pogodowych. Oprócz braków kadrowych główną przyczyną niepełnego wykorzystania jednostek dozоровych w Inspektoratach jest nadmiar obowiązków nałożonych na inspektorów rybołówstwa morskiego (w tym z zakresu obsługi administracyjnej). Ponadto „wydzielenie” nowopowstałych Inspektoratów ze struktur Urzędów Morskich pozbawiło inspektorów rybołówstwa morskiego możliwości korzystania z jednostek pływających należących do tych urzędów.

- *Pięciu inspektorów rybołówstwa morskiego zatrudnionych w Inspektoracie w Gdyni (w portach we Władysławowie, Gdyni, Gdańsku, Sztutowie i Fromborku – na Helu wakaty), wydaje rocznie około: 700 licencji na sportowy połów ryb, prawie 600 licencji połowowych, potwierdzają i rozliczają około 2.000 zamówień na zakup paliwa po cenach specjalnych. Ponadto inspektorzy zbierają, rejestrują, analizują i przekazują do Morskiego Instytutu Rybackiego około 3.500 kart z dzienników pokładowych i ponad 4.200 oświadczeń o połowach rybaków łodziowych. Inspektorzy uczestniczą również w zarybieniu wód morskich, obsługują interesantów, prowadzą m.in. korespondencję, przesłuchania i opracowują decyzje administracyjne, sporządzają sprawozdania, itp.*
- *W porcie w Uście na zakładane 3 etaty zatrudniony jest tylko jeden inspektor. Nadmiar obowiązków administracyjnych wynikający m.in. z braków kadrowych spowodował, że w okresie od początku marca do końca maja 2000 r. przez 10 dni sprzyjających warunków pogodowych inspektor nie wykorzystał Kontrolera-25 do prowadzenia kontroli jednostek rybackich i prawidłowości prowadzenia połowów. Jednocześnie brak środków finansowych (na paliwo i płace) spowodował, że Okręgowy Inspektor w Słupsku nie zdecydował o zmianie portu bazowania Kontrolera-25 w tym okresie w celu wykorzystania jednostki przez inspektorów z innych portów.*
- *Inspektorat w Szczecinie od czasu powstania nie korzysta już z jednostek pływających Urzędu Morskiego w Szczecinie do kontroli łowisk morskich wód wewnętrznych, co ogranicza możliwości wypełniania zadań ustawowych. W celu zatrudnienia w Inspektoracie Głównego Księgowego zmniejszono ilość inspektorów rybołówstwa (z odchodzącym na emeryturę inspektorem z Trzebieży nie przedłużono umowy o pracę – w porcie tym z powodu braku etatów pozostał*

⁹⁹ 1 węzeł - jednostka prędkości stosowana w żegludze = 1Mm na godzinę (1.852 m/h),

wakat na tym stanowisku). Konieczność wypełniania zadań w tym rejonie dodatkowo obciążyło pozostałych inspektorów.

Ograniczenia techniczne, kadrowe i organizacyjne występujące w działalności Inspektoratów spowodowały, że w 2000 r. – w porównaniu do lat ubiegłych – zmniejszeniu uległa ilość kontroli realizacji przepisów o rybołówstwie morskim. Zmniejszenie aktywności inspektorów rybołówstwa w tym okresie nie zawsze było uzasadnione różnicą w stanie pogody i zalodzeniu akwenów występujących w I i II kwartale każdego roku.

- *W I połowie 2000 r. inspektorzy rybołówstwa z Inspektoratu w Szczecinie, podczas 265 kontroli polskich obszarów morskich, skontrolowali na łowiskach łącznie 987 jednostek rybackich w tym 6 kutrów. Stanowiło to 33,4 % ilości kontroli, 27 % skontrolowanych jednostek i 17 % skontrolowanych w 1999 r. kutrów (odpowiednio 794, 3.666 i 35). Ponadto w portach i przystaniach rybackich w I połowie 2000 r. przeprowadzono 173 kontrole, podczas których sprawdzeniu poddano 44 kutry (w 1999 r. ilość ta wynosiła odpowiednio 832 i 181). Łączna ilość skontrolowanych w I półroczu 2000 r. jednostek rybackich, obiektów lądowych i środków transportu (3.468) stanowiła niecałe 38 % ilości tych jednostek skontrolowanych w 1999 r.*
- *Inspektorzy z Inspektoratu w Gdyni w I połowie 2000 r. podczas 132 kontroli obszarów morskich (tj. 40 % ilości kontroli przeprowadzonych w 1999 r. – 330) skontrolowali 236 jednostek polskich (tj. 34 % ilości jednostek poddanych kontroli w 1999 r. – 700). Ponadto w I połowie 2000 r. nie przeprowadzono żadnej kontroli statków na łowiskach dalekomorskich i obcych portach – w 1999 r. przeprowadzono 5, a w 1998 r. – 9 kontroli statków. Jednocześnie do końca czerwca 2000 r. podczas 811 kontroli w portach i przystaniach rybackich sprawdzono 525 jednostek rybackich i 145 magazynów i środków transportu. Stanowiło to odpowiednio 33 %, 30 % i 33 % kontroli wykonanych w 1999 r. (2.476, 1.726 i 439).*
- *W Inspektoracie w Słupsku w I półroczu 2000 r. inspektorzy rybołówstwa przeprowadzili 186 rejsów podczas których kontroli poddano 113 jednostek co stanowiło 36 % wykonanych rejsów (521) i 39 % skontrolowanych jednostek (287) w 1999 r. Podczas 411 kontroli portów i przystani morskich w I połowie 2000 r. skontrolowano 620 jednostek – w 1999 r. odpowiednio 1.522 kontroli i 1.626 jednostek.*

Oprócz zmniejszenia w 2000 r. ilości kontroli stwierdzono również zmniejszenie ich skuteczności w zakresie prawidłowości realizacji przepisów o rybołówstwie morskim. W ww. okresie zmniejszyła się ilość wymierzonych sankcji pieniężnych i nałożonych kar administracyjnych.

- *W Inspektoracie w Słupsku w ww. okresie nie wydano żadnej decyzji o wymierzeniu kar administracyjnych, a w 1999 r. inspektorzy zatrudnieni w strukturach Urzędu Morskiego w Słupsku wystawili 49 decyzji na łączną kwotę 31.800 zł.*
- *W wyniku 9 decyzji wydanych w I półroczu 2000 r. przez Inspektorat w Szczecinie wymierzono kary w kwocie 11.900 zł, co stanowiło o 85 % ilości decyzji i o 63 % złoty mniej niż wymierzono w 1999 r. (odpowiednio: 64 decyzje i 32.170 zł kar).*

W przeliczeniu na jedną wydaną decyzję o karach pieniężnych w I połowie 2000 r. skontrolowano łącznie 385 jednostek, w 1999 r. – 143 a w 1998 r. 1 decyzje wydano po przeprowadzeniu kontroli 89 jednostek.

W wyniku zmniejszonej ilości kontroli przeprowadzonych przez Inspektoraty skonfiskowano mniejszą - niż w latach ubiegłych - ilość sieci i narzędzi kłusowniczych oraz ryb niewymiarowych i złowionych w okresie ochronnym.

- *Inspektorzy z Inspektoratu w Słupsku w wyniku kontroli przeprowadzonych w I połowie 2000 r. zatrzymali m.in. 79 sieci kłusowniczych i narzędzi pułapkowych tj. o 114 mniej niż w 1999 r. (193 sztuk). Ponadto skonfiskowano ponad 5 kg troci – w 1999 r. skonfiskowano ponad 1.100 kg troci i ryb „płaskich”.*
- *W I połowie 2000 r. w wyniku kontroli prowadzonych przez Inspektorat w Gdyni skonfiskowano 148 sieci i narzędzi kłusowniczych tj. o 79 sztuk mniej niż w 1999 r. (227) i o 122 mniej niż w 1998 r. (270).*
- *Inspektorzy rybołówstwa z Inspektoratu w Szczecinie w I połowie 2000 r. skonfiskowali łącznie 79 sieci i narzędzi, co stanowiło 54 % ilości skonfiskowanej w 1999 r. (193 wontony i mieroże).*

3.3. Realizacja systemowych form wsparcia dla rybołówstwa morskiego

W ramach pomocy udzielanej przez państwo armatorom rybołówstwa morskiego, oprócz zakupu paliwa żeglugowego (z kontyngentów bezcłowych) wprowadzono sprzedaż paliw po cenach specjalnych (w badanym okresie po 40.000 ton rocznie). Ulga przy tej sprzedaży udzielana była wyznaczonym podmiotom sprzedającym paliwa. Zasady sprzedaży tego paliwa do końca 1999 r. regulowane były Decyzjami wydanymi przez Ministra TiGM¹⁰⁰. Minister RiRW ustalając zasady tej sprzedaży w 2000 r. (w porozumieniu z Ministrem TiGM) wydał jedynie Wytyczne dla okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego¹⁰¹. Wobec braku stosownej decyzji Ministra RiRW w tym zakresie, zasady sprzedaży i rozliczenia ustalone w ww. Wytycznych dla okręgowych inspektorów w sposób nieformalny stosowane były jednocześnie przez podmioty uprawnione do sprzedaży tego paliwa jak i służby finansowe i podatkowe rozliczające tą sprzedaż.

Realizacja sposobu wspierania przez państwo armatorów rybołówstwa morskiego poprzez umożliwienie zakupu paliwa po cenach specjalnych nie przebiegała zgodnie z założeniami i zdaniem Izby nie przyniosła zamierzonych efektów. Ustalenia kontroli oraz uzyskane w toku kontroli informacje wskazują jednocześnie, że nieprawidłowości i uchybienia w organizacji sprzedaży tego paliwa stwarzają możliwości korzystania z tej pomocy przez osoby nieuprawnione.

¹⁰⁰ Między innymi Decyzja nr 158 z dnia 28 grudnia 1998 r. w sprawie zasad dystrybucji paliwa dla armatorów rybołówstwa morskiego (TM-I-01/300/34/98) wraz ze zmianami wprowadzonymi Decyzją nr 5 z dnia 26 lutego 1999 r., które wydane zostały na podstawie § 10 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 5 stycznia 1998 r. w sprawie podatku akcyzowego (Dz.U. nr 2, poz. 3 ze zm.).

¹⁰¹ Wytyczne z dnia 30 grudnia 1999 r. dla okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego w sprawie zasad sprzedaży oleju napędowego armatorom rybołówstwa morskiego.

Ustalono, że inspektorzy rybołówstwa morskiego potwierdzali zamówienia armatorów na zakup paliwa po cenach specjalnych mimo, iż treść zamówień nie zawsze była zgodna z danymi ewidencyjnymi Inspektoratów oraz zasadami sprzedaży tego paliwa ustalonymi przez Ministra RiRW w ww. Wytycznych. W zamówieniach tych moce silników kutrów i łodzi rybackich, niezgodnie z posiadaną w Inspektoratach ewidencją klasyfikowano do wyższej grupy, co dawało armatorom tych jednostek nienależne prawa do nabycia większej ilości oleju napędowego.

- *Inspektorzy rybołówstwa morskiego z Inspektoratów w Słupsku w I połowie 2000 r. w 4 przypadkach (z 12 badanych) potwierdzali zamówienia kwartalne na zakup większych ilości paliwa po cenach specjalnych, niż przysługujące z tytułu mocy silnika statku, zapisanej w ewidencji statków rybackich. Z uzyskanych w toku kontroli informacji wynika, że na zamówieniu dla kutra UST-93 potwierdzono, iż jednostka ta posiada silnik o mocy 300 kW (zamiast 257,4 kW), co uprawniało armatora do zakupu 200 ton paliwa rocznie zamiast 95 ton przysługujących dla kutrów o mocy silnika do 290 kW. W przypadku łodzi UST-39 poświadczono zamówienie, w którym moc silnika zawyżono z 40,5 kW do 73,6 kW przez co armator zyskał możliwość zakupu dodatkowo 5 ton paliwa rocznie (zamiast 7 ton mógł zakupić 12 ton). Na zamówieniu dla DAR-6 potwierdzono, iż łódź ta posiada silnik o mocy 31,5 kW, mimo że w ewidencji Inspektoratu moc silnika określono na 29,5 kW. Tym samym armator nienależnie zyskał prawo do nabycia dodatkowych 2 ton paliwa (zamiast 3 ton - mógł zakupić 5 ton rocznie).*
- *Spośród 307 (potwierdzonych przez Inspektorat w Szczecinie) zamówień złożonych i realizowanych w I półroczu 2000 r. w Oddziale PKN Orlen w Szczecinie, w 103 zamówieniach (33,5 %) brak było podpisu armatora a w 11 przypadkach nie określono daty wydania zamówień.*
- *Spośród 43 zamówień kwartalnych złożonych w II kw. 2000 r. w punktach sprzedaży paliwa należących do PKN Orlen S.A. Oddział w Szczecinie, w 10 przypadkach zamówienia kwartale, potwierdzone przez Inspektorat w Szczecinie, opiewały na zakup paliwa w ilości wyższej niż ¼ limitu rocznego ustalonego przez Ministra RiRW.*
- *Inspektorat w Dziwnowie w II kwartale 2000 r. dwóm armatorom łodzi (DZI-57 i DZI-93) - niezgodnie z Wytycznymi - potwierdził na zamówieniach uprawnienie do zakupu i tankowania paliwa do beczek.*

Stwierdzono również przypadki niewłaściwego przydzielenia limitu paliwa sprzedawanego po cenach specjalnych wynikające z opisanego wcześniej niewłaściwego zaewidencjonowania części jednostek rybackich jako kutry lub łodzie.

- *Armatorowi łodzi KOŁ-41 błędnie zarejestrowanej przez Inspektorat w Słupsku jako kuter na I kw. 2000 r. przyznano limit paliwa jak dla kutra w ilości 15 ton z czego armator wykorzystał 10,8 t). W II kwartale 2000 r. – pomimo braku zmian w ewidencji Inspektoratu – armatorowi jednostki przyznano paliwo w ilości 5 ton jak dla łodzi, który to limit został w całości wykorzystany.*
- *Inspektorat w Słupsku armatorowi kutra UST-80 (błędnie zarejestrowanemu jako łódź rybacka) na I i II kw. 2000 r. przydzielono limit paliwa jak dla łodzi w ilości po 5 ton. W III kw. 2000 r. – mimo nie dokonania stosownych zmian w ewidencji – armatorowi przydzielono prawidłowy limit jak dla kutra powiększony o nie przyznany limit z I połowy roku.*

Wytyczne Ministra RiRW dotyczące obowiązku prowadzenia przez Okręgowych Inspektorów rejestru potwierdzanych zamówień oraz weryfikacji pobranego i zużytego paliwa nie były przestrzegane. Okręgowi Inspektorzy przekazali swoje obowiązki inspektorom terenowym działającym w poszczególnych portach, którzy m.in. z powodu braków kadrowych i niewłaściwego nadzoru nie w pełni realizowali te czynności. Okręgowi Inspektorzy nie zbierali i nie posiadali pełnej informacji o ilości sprzedanego i wykorzystanego paliwa.

- *W Inspektoracie w Wolinie stwierdzono przypadki nierzetelnego i pobieżnego weryfikowania rozliczeń zużytego paliwa. W rozliczeniu zużycia paliwa przez łódź WOL-51 za III kw. 2000 r. wykazano pobyt jednostki w morzu przez 110 dni, zamiast 78 dni, a w przypadku 3 zespołów rybackich z Trzebieży (6 kutrów) ilość złowionych ryb zawyżono o ponad 22 tony (co miało wpływ na zużycie zakupionego paliwa).*
- *Inspektor z Inspektoratu w Dziwnowie nie wyegzekwował złożenia rozliczenia paliwa przez 2 armatorów kutrów (DZI-99 i DZI-105), którzy w II kw. 2000 r. zakupili 30 ton paliwa, a armatorzy 6 łodzi rybackich z Wolina (WOL-14, WOL-21, WOL-25, WOL-26, WOL-44, WOL-53) po terminie złożyło rozliczenie z pobranego paliwa w II kw. 2000 r. w ilości 8.750 kg.*
- *W Inspektoracie w Darłowie nie dokonywano udokumentowanych weryfikacji pobrania i zużycia paliwa.*
- *Inspektor w Wolinie zamiast dokonywać rozliczeń pobranego i zużytego przez armatorów paliwa za dany kwartał, rozliczenia te dokonywał za różne okresy czasowe, co utrudniało ich weryfikację na podstawie czasu pracy jednostki, ilości złowionej ryby, itp. Dopiero w toku kontroli dostosowano terminy rozliczeń do Wytycznych Ministra RiRW.*

Brak prowadzenia w Inspektoratach zbiorczych analiz wykorzystania paliwa przysługującego wszystkim armatorom powodował brak rozeznania o ilości paliwa niewykorzystanego. Zgodnie z ww. Wytycznymi rezerwa ta winna być rozdzielona między armatorów wykorzystujących w pełni swój limit paliwowy i prowadzących najefektywniejsze połowy. Inspektoraty nie informowały o możliwości i warunkach rozdysponowania tej rezerwy. Tym samym część armatorów pozbawiona była możliwości skorzystania z tej formy wspierania rybołówstwa, co nie spowodowało zakładanej ekonomicznej stabilizacji efektywności połowów morskich.

- *W inspektoracie w Darłowie w rejestrze potwierdzeń kwartalnych zamówień nie dokumentowano żadnych rozliczeń pobranego i nie zużytego paliwa.*
- *Z kwartalnej normy paliwa 362,5 ton przysługującej 20 kutrom z Dziwnowa po cenach specjalnych: w I kw. 2000 r. nie wykorzystano 278,5 ton (tj. 76,8 % limitu), podczas gdy 2. armatorów kutrów – po wykorzystaniu całości swojego limitu – zużyło 10,6 tony paliwa żeglugowego. Natomiast w II kw. 2000 r. nie wykorzystano 257,8 ton paliwa (tj. 71,1 % limitu), podczas gdy 4 armatorów, którzy zużyli przysługujący im limit paliwa po cenach specjalnych zmuszonych było do zakupu paliwa żeglugowego w ilości ponad 186 tony.*

Jednocześnie stwierdzono występowanie nieprawidłowości i uchybień podczas sprzedaży armatorom rybołówstwa morskiego paliwa po cenach specjalnych.

Armatorzy statków rybackich, m.in. wykorzystując system sprzedaży opierający się na samoobsłudze, kilkakrotnie w ciągu jednego dnia tankowali paliwo w ilościach przekraczających standardową pojemność zbiorników paliwa. Działania te niezgodne z zasadami sprzedaży ustalonymi przez Ministra RiRW, wskazują jednocześnie na możliwość wykorzystania tego paliwa, dotowanego środkami budżetowymi, w sposób niezgodny z przeznaczeniem.

- *W I półroczu 2000 r. w punktach sprzedaży paliwa w Świnoujściu i Dziwnowie (należących do PKN Orlen Oddział w Szczecinie), w 22 przypadkach (na 29 badanych jednostek nieuprawnionych do tankowania paliwa do beczek), wielkość dziennego pobrania paliwa wielokrotnie przekroczyła pojemność zainstalowanego zbiornika paliwa. Np. armator łodzi ŚWI-92 posiadając zbiornik mieszczący 82 kg¹⁰² paliwa pobierał dziennie do 1.002 kg oleju napędowego, a armator PRZ-8 dziennie tankował do 1.500 kg mimo, iż jednostka ta posiada zbiornik mieszczący 252 kg paliwa.*

Dokumentacja ilości sprzedanego paliwa po cenach specjalnych w punktach sprzedaży nie zawsze była prowadzona w sposób rzetelny.

- *Spółka Ship-Service S.A. ze Szczecina w II i III kw. 1999 r. sprzedając paliwo po cenach specjalnych nie prowadziła indywidualnych kartotek dla każdego odbiorcy oraz nie dokumentowała przypadków sprzedaży paliwa do beczek. Armatorzy kupujący w Spółce to paliwo zamówienia na nie składali w innych punktach sprzedaży. W 15 przypadkach sprzedaży (na wszystkie 54) dokumentacja Spółki nie pozwalała ustalić miejsca złożenia zamówienia, przez co nie informowano tych punktów o wykorzystaniu przez armatorów limitu zakupionego paliwa.*
- *Punkty sprzedaży paliwa na Helu, w Gdańsku i we Władysławowie (należące do PKN Orlen Oddział w Gdańsku) w prowadzonych kartotekach nie wpisywały m.in. daty, ilości i wartości sprzedanego oleju napędowego wg poszczególnych faktur, a w to miejsce wpisywano zbiorczą ilość kwartalnie wydanego paliwa.*
- *W dokumentacji prowadzonej w punktach sprzedaży oleju napędowego po cenach specjalnych należących do Oddziałów PKN Orlen S.A. w Gdańsku, Szczecinie i Słupsku oraz w Spółce Ship-Service S.A. ze Szczecina stwierdzano przypadki wpisywania ilości wydanego paliwa w jednostkach objętości (litr) zamiast – zgodnie z ww. Wytycznymi – w jednostkach masy (kg). Nie wpłynęło to jednak na przekroczenie limitów przyznanych poszczególnym armatorom.*

Wymienione nieprawidłowości i uchybienia dotyczące przydziału i rozliczenia paliwa po cenach specjalnych, stwierdzone w działalności kontrolowanych inspektoratów w 2000 r. występowały również w okresie poprzedzającym ich powstanie. Kontrole prowadzone w tym zakresie przez Urzędy Morskie potwierdzają naruszanie zasad sprzedaży paliwa po cenach specjalnych ustalonych w tym okresie przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

- *W 1998 r. Urząd Morski w Gdyni stwierdził dwukrotny zakup przez jednego armatora na jedno zamówienie, co skutkowało przekroczeniem limitu o 11 ton*

¹⁰² 1 litr oleju napędowego = 0,84 kg

paliwa. Natomiast w 1999 r. armatorzy 4 jednostek dokonywali zakupu bez potwierdzenia zamówienia a armator jednej jednostki, mimo braku uprawnień, pobierał paliwo do beczki zamiast do zbiornika.

W badanym okresie oprócz wzrostu cen zakupu paliwa nastąpiło jednocześnie niekorzystne zmniejszenie procentowego udziału ulgi w wartości netto sprzedanego oleju napędowego po cenach specjalnych. Zmiany wynikały między innymi ze wzrostu cen zakupu (spowodowanego m.in. światowymi notowaniami ropy naftowej i kursem USD), który nie był jednak w dostatecznym stopniu rekompensowany zwiększeniem ulg za sprzedaż armatorom rybołówstwa morskiego paliwa po cenach specjalnych.

- *W okresie od 1 stycznia 1998 r. do 22 listopada 2000 r. cena sprzedaży 1 kg paliwa armatorom rybołówstwa morskiego po cenach specjalnych wzrosła o 104,4 % (z 1,37 zł do 2,80 zł za kg). Jednocześnie w tym okresie wartość ulgi wzrosła jedynie o 43,1 % (z 517 zł/tonę do 740 zł/tonę).*
- *Średni udział procentowy ulgi w wartości netto sprzedanego oleju napędowego po cenach specjalnych przez PKN Orlen S.A. Oddział w Gdańsku w 1998 r. wynosił 51,7 %, w 1999 r. wzrósł do 55,4 % a w I półroczu 2000 r. średni udział ulgi zmalał do 46,4 % wartości netto paliwa. Porównując udział ulgi w wartości netto sprzedawanego w czerwcu paliwa ulga ta wynosiła: w 1998 r. 53,4 %, w 1999 r. 56,2 % i 44,7 % w czerwcu 2000 r.*

Zmniejszenie ekonomicznej efektywności tej formy pomocy państwa udzielanej armatorom rybołówstwa morskiego wynikało również ze zmian wprowadzonych przez Ministra Finansów w formie i sposobie naliczania podatku akcyzowego.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów w sprawie podatku akcyzowego¹⁰³ do dnia 12 kwietnia 2000 r. sprzedaż olei napędowych do silników okrętowych była zwolniona od zapłaty podatku akcyzowego. Zmiana przepisów w tym zakresie¹⁰⁴ wprowadzona z dniem 13 kwietnia 2000 r. wykreśliła zapisy wyłączające opodatkowanie tych paliw, umożliwiając jednocześnie podatnikom zwiększenie naliczonego podatku VAT o kwotę podatku akcyzowego zawartego w cenach zakupu lub o kwotę podatku akcyzowego zapłaconego od importu tego oleju. Tym samym od 13.04.2000 r. obowiązek zapłaty podatku akcyzowego przy jednoczesnym późniejszym „odzyskaniu” środków w drodze pomniejszenia należnego podatku VAT spowodował dodatkowe obciążenie finansowe podmiotów sprzedających paliwa, które to koszty (np. zaciągniętych na ten cel kredytów bankowych), obciążają armatorów rybołówstwa morskiego kupujących paliwa po cenach specjalnych.

Powyższe niekorzystne zmiany powodujące wzrost cen paliwa sprzedawanego po cenach specjalnych spowodowały na przełomie 1999 i 2000 roku akcje protestacyjne armatorów rybołówstwa morskiego.

¹⁰³ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 15 grudnia 1999 r. w sprawie podatku akcyzowego (Dz.U. nr 105, poz. 1197)

¹⁰⁴ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 marca 2000 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podatku akcyzowego (Dz.U. nr 21, poz. 267)

Zagadnienia te były również przedmiotem m.in. prac komisji parlamentarnych. Sejmowa Komisja Małych i Średnich Przedsiębiorstw w październiku 2000 r. stwierdziła, że obowiązujące przepisy, jako niezgodne z rozwiązaniami przyjętymi w państwach Unii Europejskiej są dodatkowym obciążeniem legalnie działających podatników, wywołując jednocześnie niepewność co do intencji i kierunków działalności państwa w tym zakresie. W listopadzie 2000 r. Komisja wystąpiła do Ministra Finansów z propozycją odpowiednich zmian w obowiązujących przepisach¹⁰⁵.

Wymienione niekorzystne zmiany w wielkości i sposobie ulgi udzielanej przy zakupie oleju napędowego po cenach specjalnych spowodowało zmianę relacji cen między paliwem sprzedawanym po cenach specjalnych a paliwem żeglugowym co spowodowało mniejsze zainteresowanie tą formą pomocy udzielaną armatorom rybołówstwa morskiego.

- *W II kwartale 1999 r. cena paliwa sprzedawanego przez Spółkę Ship-Service ze Szczecina po cenach specjalnych wynosiła od 640 do 670 zł za 1 tonę, a paliwo żeglugowe sprzedawano po 680 - 690 zł za tonę. W okresie tym paliwo żeglugowe było średnio o 3 do 6,2 % droższe od paliwa sprzedawanego po cenach specjalnych. Natomiast w II kwartale 2000 r. różnica cen między tymi paliwami zmniejszyła się do około 2,5 % (Spółka Ship-Service w tym okresie sprzedawała paliwo żeglugowe po 1.240 zł/tonę a cena paliwa sprzedawanego przez PKN Orlen Oddział w Szczecinie po cenach specjalnych wynosiła średnio ok. 1210 zł/tonę).*

Zmniejszenie różnicy cen między tymi paliwami przy jednoczesnym braku formalności przy zakupie paliwa żeglugowego (m.in. bez konieczności rozliczenia jego wykorzystania, wykazywania ilości wyjść w morze i wielkości połowów), spowodowało zmniejszeniem zainteresowania armatorów rybołówstwa morskiego zakupem paliwa po cenach specjalnych.

- *W Inspektoracie w Słupsku w I połowie 2000 r. (w porównaniu do I półrocza 1999 r.) suma zamówień na zakup paliwa po cenach specjalnych była mniejsza o 39,4 %, a ilość pobranego przez armatorów paliwa była mniejsza o 54 %.*
- *Na terenie działania Inspektoratu w Gdyni w 1998 r. rybacy wykupili 65,1 % ilości przysługującego im rocznego limitu paliwa po cenach specjalnych, w 1999 r. wykorzystali limit w 63,2 % a w I półroczu 2000 r. wykorzystano jedynie 36,3 % limitu za ten okres.*
- *W II kwartale 2000 r. w dwóch punktach sprzedaży paliwa należących do PKN Orlen S.A. Oddział w Gdańsku (ZPN 13 i ZPN 15) armatorzy rybołówstwa morskiego nie wykorzystali łącznie 430,9 ton paliwa, tj. 17,7 % ilości określonej w złożonych zamówieniach (2.431,7 ton).*
- *Armatorzy 13 kutrów z Kołobrzegu i Ustki w I półroczu 2000 r. nie występowali o zakup paliwa po cenach specjalnych wykazując jednocześnie połowy w wysokości m.in. 253,1 ton dorszy, a armatorzy 4 kutrów z Kołobrzegu, którzy*

¹⁰⁵ Dezyderat nr 14 Komisji Małych i Średnich Przedsiębiorstw uchwalony w dniu 8 listopada 2000 r. w sprawie propozycji Komisji dotyczącej zmian w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 15 grudnia 1999 r. w sprawie podatku akcyzowego (DZ.U. nr 105, poz. 1197), mających na celu ograniczenie niekontrolowanego obrotu paliwami do silników okrętowych).

w wymienionym okresie złowili 85,6 ton dorszy nie pobrali paliwa mimo złożenia i potwierdzenia zamówienia na jego zakup.

Korzystanie przez armatorów w tym samym okresie z zakupu obu rodzajów paliw utrudniało weryfikację prawidłowości wykorzystania paliwa zakupionego po cenach specjalnych.

- *Inspektorzy z Inspektoratu w Słupsku zatrudnieni w porcie w Darłowie nie dokonywali weryfikacji pobrania i zużycia paliwa zakupionego po cenach specjalnych uzasadniając to brakiem podstaw do wyliczenia faktycznego zużycia tego paliwa przy jednoczesnej możliwości korzystania z zakupu paliwa żeglugowego, którego zakup nie łączy się z żadnymi formalnościami.*

W ramach funkcjonujących w badanym okresie systemowych form wspomagania gospodarki rybnej przetwórcy ryb posiadali możliwość uzyskania ze środków budżetu państwa dopłaty do oprocentowania kredytów bankowych na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich złowionych lub skupionych przez krajowych przedsiębiorców¹⁰⁶. Limity środków na dopłaty do oprocentowania kredytów, na podstawie zawartych umów przekazywano wybranym bankom. Od lutego 2000 r. czynności związane z dokonywaniem dopłat Minister RiRW powierzył Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (§ 5 cytowanego rozporządzenia).

Ustalenia kontroli wskazują, że wymieniona forma pomocy państwowej dla tego sektora gospodarki nie przyniosła zakładanych efektów a środki budżetowe przeznaczone na jej udzielenie nie zostały wykorzystane.

- *Do czerwca 1999 r. banki złożyły w MTiGM rozliczenie przydzielonych limitów dopłat do udzielonych kredytów na kwotę 727,7 tys. zł stanowiącą zaledwie 21,8 % wysokości dotacji ustalonej na 1999 r. w łącznej wysokości 3.335 tys. zł.*
- *Do połowy listopada 2000 r. żaden bank nie udzielił kredytów na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich a tylko dwa banki wystąpiły o przyznanie limitów akcji kredytowych w kwocie 6.300 tys. zł i limitów dopłat w kwocie 10.000 tys. zł.*
- *Podział limitów dopłat na poszczególne linie kredytowe na przedsięwzięcia inwestycyjne dokonany do kwietnia 2000 r. przez ARiMR pozwalał bankom na wygenerowanie akcji kredytowej na poziomie około 10 - 15 mln zł.*

Jednym z powodów braku funkcjonowania w 2000 r. tej formy pomocy państwowej był między innymi brak zatwierdzonych programów modernizacji i restrukturyzacji rybołówstwa i przetwórstwa rybnego, których opracowanie było w kompetencji MRiRW.

- *Branżowy program rozwoju rybołówstwa w Polsce na lata 2000 – 2006, na jego podstawie którego ARiMR opracowała zasady udzielania kredytów na realizację przedsięwzięć inwestycyjnych podpisany został przez Ministra RiRW dopiero 22 maja 2000 r. Departament Rybołówstwa MRiRW w dniu 5 września 2000 r. przesłał zainteresowanym ww. branżowy program rozwoju i zasady udzielania*

¹⁰⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 marca 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad, zakresu i trybu udzielania dopłat do oprocentowania kredytów bankowych na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich (Dz.U. nr 34, poz. 167 ze zm.),

kredytów, a banki dopiero do 31 października 2000 r. były przygotowane do udzielania tego kredytu. W konsekwencji wykorzystanie tej dotacji w 2000 r. wyniosło 2.176 tys. zł.

Zasady udzielania kredytów bankowych na realizację przedsięwzięć inwestycyjnych opracowane w MRiRW zakładały między innymi, że pomoc ta może być udzielana na realizację przedsięwzięć inwestycyjnych mających na celu modernizację i odnowę floty rybackiej. Jednak przeszkodą w wykorzystaniu dopłaty do oprocentowania ww. kredytów było nieuznawanie przez banki zdolności kredytowych rybaków indywidualnych¹⁰⁷.

3.4. Stan i wyniki działalności rybołówstwa morskiego

3.4.1. Rybołówstwo bałtyckie

Polskie rybołówstwo bałtyckie prowadzone jest w POM o powierzchni 34,3 tys. km², stanowiących około 8,5 % powierzchni Morza Bałtyckiego.

W okresie ostatnich 25 lat, w rezultacie intensywnej eksploatacji i niekorzystnych czynników środowiskowych, nastąpiła znaczna degradacja stanu zasobów ryb Morza Bałtyckiego, w tym podstawowych gatunków, tj. śledzi, dorszy i szprotów. Według ocen Morskiego Instytutu Rybackiego w okresie tym biomasa dorszy - decydujące o ekonomice polskich połowów - zmniejszyła się pięciokrotnie, śledzi - o połowę, a biomasa szprotów od 1995 r. zmniejszyła się również o około 50 %. Stany stad tych gatunków określane są jako będące poza biologicznie bezpiecznymi granicami¹⁰⁸.

W celu m.in. ochrony i zwiększenia żywych zasobów Morza Bałtyckiego oraz uzyskiwania optymalnej wydajności w 1973 r. państwa nadbałtyckie zawarły Konwencję o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach¹⁰⁹. Ustanowiono Międzynarodową Komisję Rybołówstwa Morza Bałtyckiego, która m.in. rekomenduje tzw. limity połowowe dla poszczególnych państw określające maksymalny roczny połów podstawowych gatunków ryb.

W 1980 r. szczytowym dla polskiego rybołówstwa bałtyckiego łowiono prawie 222 tys. ton ryb, a od 1990 r. połowy zmniejszyły się do ok. 100 - 120 tys. ton rocznie (jedynie w latach 1996 i 1997 osiągnięto poziom 156 i 177 tys. ton).

Połowy te są znacznie niższe od kwot połowowych przyznawanych Polsce przez Międzynarodową Komisję Rybołówstwa Morza Bałtyckiego, wynoszących od 165 do ponad 300 tys. ton rocznie. Według oficjalnych statystyk sporządzanych

¹⁰⁷ Rybołówstwo polskie 1998 r. Studia i Materiały seria E numer 59 Morski Instytut Rybacki w Gdyni 2000 r.

¹⁰⁸ Protokół nr 49 Sejmowej Komisji Transportu i Łączności z 15.02.1999 r.

¹⁰⁹ Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach, sporządzona w Gdańsku dnia 13 sierpnia 1973 r. (Dz.U. z 1974 r. Nr 32, poz. 188 i 189 ze zm.)

w oparciu o raporty połowowe przyznane kwoty połowowe w 1998 r. wykorzystano w 43 % a w 1999 r. - w 61 %.

Wysokość przyznanych w latach 1998 –2000 kwot połowowych podstawowych gatunków ryb bałtyckich i wielkość ich połowów przedstawia się następująco: (kwoty połowowe po wymianach z UE)

Wyszczególnienie	Dorsze	Śledzie	Szproty	Łososie
1998 r.				
Kwota połowowa ^x	32,5	116,8	110,2	25.284
Połowy	25,8	21,9	59,1	25.232
Wykonanie w %	79,4	18,7	53,6	99,8
1999 rok				
Kwota połowowa ^x	26,6	116,8	80,7	25.284
Połowy	26,6	19,2	71,7	26.270
Wykonanie w %	100,0	16,4	88,8	103,9

Wyszczególnienie	Dorsze	Śledzie	Szproty	Łososie
2000 rok				
Kwota połowowa ^x	22,1	84,6	92,6	27.751
Połowy	18,1	20,7	84,3	25.175
Wykonanie w %	81,9	24,5	91,0	90,7

X – kwota połowowa dorszy, śledzi i szprotów w tys. ton, a łososi w sztukach.

Niepełne wykorzystanie zmniejszanych kwot połowowych spowodowane było m.in. wycofaniem w marcu 1998 r. (po protestach rybaków polskich) duńskiej floty prowadzącej w polskiej strefie ekonomicznej połowy paszowe szprotów. Zmniejszenie biomasy osobniczej śledzi i brak popytu na mniejszą i chudsza rybę również determinował wykorzystanie tych limitów. Wpływ na ten stan miał również brak odpowiedniej dystrybucji, rynku rybnego, przetwórstwa i możliwości przechowania nadwyżek połowowych. Minister RiRW nie zapewnił terminowej realizacji zobowiązań wobec UE dotyczących utworzenia - nie później niż do końca 2000 r. – m.in. powołania służb kontroli jakości handlowej surowców i produktów rybnych, zorganizowania trzech aukcji rybnych w Ustce, Kołobrzegu i Władysławowie, a także dostosowania legislacyjnego w zakresie zarządzania i kontroli zasobów oraz regulacji rynku rybnego.

Jednocześnie oficjalne statystyki połowowe nie odzwierciedlają rzeczywistej wielkości prowadzonych połowów. Według szacunków MIR w 1998 r. rzeczywisty połów dorszy był średnio o prawie 60 % wyższy od wykazywanego.

Polska flota rybacka eksploatowana w 13 portach polskiego wybrzeża na koniec 1998 r. liczyła 426 kutrów prowadzących połowy na Bałtyku oraz 1021 łodzi motorowych i wiosłowych połowiących głównie na zalewach i w strefie przybrzeżnej Bałtyku. W porównaniu do roku poprzedniego stan ten zwiększył się o 11 kutrów i o 71 łodzi. Do początku lat 90-tych rybołówstwo bałtyckie wykonywane

było przez 5 przedsiębiorstw państwowych¹¹⁰, 13 spółdzielni rybołówstwa morskiego oraz przez rybaków indywidualnych. W 1998 r. flota kutrowa w prawie 99 % była własnością prywatną, a na Bałtyku działalność prowadzi tylko jedno przedsiębiorstwo państwowe - „Szkuner” we Władysławowie¹¹¹.

W wyniku pogłębiającej się dekapitalizacji polskiej floty w 1998 r. średni wiek kutra wynosił ponad 30 lat. Prawie 55 % stanu kutrów eksploatowane było ponad 30 lat. W związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej nieodzowna będzie redukcja i odnowa polskiej floty rybackiej. W 1995 r. średni wiek floty kutrowej w Unii wynosił 19 lat¹¹².

Rozwój rybołówstwa jest ważnym czynnikiem obrony gospodarczych i społecznych interesów lokalnych społeczności na polskim wybrzeżu. W strefie uzależnionej od rybołówstwa jest 36 gmin i 18 powiatów w województwach zachodniopomorskim i pomorskim, będących rejonem dużego bezrobocia strukturalnego w Polsce. Dochody z rybołówstwa na tym obszarze są jedynym źródłem utrzymania dla około 30 tys. osób. W latach 1997–1998 opłacalność połowów polskiego rybołówstwa bałtyckiego zmniejszyła się o 22 % (z 2.005 EURO na 1 BRT¹¹³ do 1.563 EURO na 1 BRT)¹¹⁴. W 1997 r. rybołówstwem bałtyckim bezpośrednio zajmowało się łącznie 4.108 osób a w 1998 r. nastąpił wzrost zatrudnienia do 4.236 osób (w tym 4.184 rybaków w sektorze prywatnym). Według badań MIR duży kuter (B410/403) daje utrzymanie razem z rodzinami rybaków dla 62 osób, a łódź bezpokładowa – dla 6 osób.

3.4.2. Rybołówstwo dalekomorskie

Przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich zatrudniały w połowie 2000 r. ogółem 3.984 pracowników, z tego 3.486 pracowników morskich. W stosunku do stanu z końca 1998 r. liczba zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach zmniejszyła się o 697 osób, tj. o 14,8 % (poszczególne przedsiębiorstwa zatrudniały: PPPiH „Dalmor” S.A. – 1.423 osoby, PPDiUR „Odra” – 1.426 osób i PPDiUR „Gryf” – 1.135 osób).

Wartość ewidencyjna netto rzeczowego majątku trwałego tych przedsiębiorstw wynosiła ogółem 77,5 mln zł, z tego statków – 56,8 mln zł.

W latach 1998 – I półrocze 2000 łączna liczba statków posiadanych przez wymienione przedsiębiorstwa zmniejszyła się z 32 do 28. Średni wiek statków (na koniec 1999 r.) wynosił: PPPiH „Dalmor” S.A. w Gdyni – 16,6 lat, PPDiUR „Odra” w Świnoujściu - 19 lat i PPDiUR „Gryf” w Szczecinie - 21, 5 lat.

Połowy przedsiębiorstw dalekomorskich ogółem w latach 1998 – 2000 wyniosły odpowiednio 167 tys. ton, 101 tys. ton i 76 tys. ton, w tym skup ryb

¹¹⁰ Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka” w Kołobrzegu, „Kuter” w Darłowie, „Korab” w Ustce, „Szkuner” we Władysławowie i „Koga” na Helu,

¹¹¹ Rybołówstwo polskie 1998 r. Studia i Materiały seria E numer 59 Morski Instytut Rybacki w Gdyni 2000 r.

¹¹² Narodowa strategia rybołówstwa, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, projekt marzec 2000 r.

¹¹³ Ang. *Brutto Register Tonage* - symbol pojemności statku wyrażonej w tonach rejestrowych (brutto).

¹¹⁴ Narodowa Strategia Rybołówstwa Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi Projekt Marzec 2000 r.

(dokonywany głównie od rybaków kanadyjskich i rosyjskich gospodarstw rybackich) stanowił 57 tys. ton, 11 tys. ton i 17,4 tys. ton.

Podstawą działalności przedsiębiorstw dalekomorskich były w tych latach połowy mintajów, prowadzone w strefie ekonomicznej Federacji Rosyjskiej na Morzu Ochockim i Morzu Beringa, w ramach międzyrządowej umowy z 1995 r.

Wysokość przyznanych Polsce na kolejne lata – od czasu zawarcia wymienionej umowy – kwot połowowych oraz wysokość opłat licencyjnych w dolarach amerykańskich, wynosiły:

- 1995 r. - 100 tys. ton; opłata 150 dolarów za 1 tonę,
- 1996 r. - 111 tys. ton; opłata 170 dolarów za 1 tonę,
- 1997 r. - 105 tys. ton; opłata 175 dolarów za 1 tonę,
- 1998 r. - 88 tys. ton; opłata 177,5 dolarów za 1 tonę,
- 1999 r. - 70 tys. ton; opłata 171 dolarów za 1 tonę,
- 2000 r. - 57 tys. ton; opłata 169 dolarów za 1 tonę.

W związku ze wzrostem kosztów działalności połowowej, spowodowanym zawarciem wymienionej umowy (poprzednio przedsiębiorstwa prowadziły połowy na otwartych wodach Morza Ochockiego, bez konieczności ponoszenia kosztów opłat licencyjnych) – przedsiębiorstwom połowowym przyznawana była dopłata z budżetu Państwa, której wysokość za lata 1995 – 1999 wynosiła odpowiednio: 7 mln zł, 7,2 mln zł, 10 mln zł, 5 mln zł i 6 mln zł.

W przeliczeniu na 1 tonę limitów połowowych dopłaty te wynosiły w wymienionych latach: 70 zł, 65 zł, 95 zł, 59 zł i 86 zł.

W latach 1998 i 1999 przedsiębiorstwa dalekomorskie, w rezultacie znacznego spadku zasobności łowisk mintajowych na Morzu Beringa oraz zamknięcia polskim trawlerom przez stronę rosyjską dostępu do bardziej wydajnych, poprzednio eksploatowanych, łowisk (pod pretekstem wprowadzenia 5 – milowej strefy buforowej na morskiej granicy rosyjsko – amerykańskiej) – nie wykorzystały przyznanych Polsce kwot połowowych z różnicą ok. 5 tys. i 12,3 tys. ton. Za niewykorzystaną w 1998 r. część kwoty połowowej MTiGM wynegocjowało obniżenie opłaty licencyjnej do 100 dolarów amerykańskich za 1 tonę i rozłożenie płatności na raty, natomiast za ryby niewyłowione w 1999 r. strona rosyjska zgodziła się jedynie, w rezultacie negocjacji prowadzonych przez przedstawicieli MRiRW, na prolongatę terminu płatności.

Przedsiębiorstwa dalekomorskie we własnym zakresie poszukiwały dostępu do łowisk w strefach ekonomicznych innych państw – poza Federacją Rosyjską - oraz przeprowadzały rozpoznanie, także we współpracy z Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni, możliwości połowów na wodach otwartych (międzynarodowych), dotychczas nie eksploatowanych. Działalność ta przynosiła jednak ograniczone rezultaty. W badanym okresie pojedyncze trawlerzy eksploatowane były m.in. na wodach otwartych w rejonie Antarktydy, w strefie ekonomicznej Nowej Zelandii (w ramach współpracy z miejscowymi firmami) oraz na Północno-Wschodnim Pacyfiku w rejonie Kanady, gdzie prowadziły skup morszczuków od rybaków kanadyjskich.

W latach 1998 – I półrocze 2000 r. udział połowów w strefie ekonomicznej Federacji Rosyjskiej w połowach ogółem przedsiębiorstw dalekomorskich (bez skupu ryb) kształtował się następująco:

Treść	w tys. ton		
	1998 r.	1999 r.	I-VI 2000 r.
1. Połowy ogółem	110	90	38
2. Połowy w strefie ekonomicznej F.R.	83	58	22
3. Połowy w innych rejonach ogółem	27	32	16
Udział % (2 : 1)	75,4	64,4	57,9

Znaczną część produktów rybnych wymienione przedsiębiorstwa sprzedawały na rynkach zagranicznych. W badanych latach ilość i wartość sprzedaży ryb i przetworów rybnych, według kierunków sprzedaży, wyniosła:

Treść	w tys. ton i tys. zł.		
	1998 r.	1999 r.	I-VI 2000 r.
1. Sprzedaż ogółem			
- ilość	76,4	52,1	25,1
- wartość	450.432	359.670	202.187
1. Sprzedaż na kraj			
- Ilość	30,0	14,2	6,7
- Wartość	221.938	113.445	50.117
2. Sprzedaż na rynkach zagranicznych			
- Ilość	46,4	37,9	18,4
- Wartość	228.494	246.225	152.070

W rezultacie utrudnionego dostępu do łowisk, uniemożliwiającego właściwe wykorzystanie potencjału połowowego i produkcyjnego floty, oraz wysokich kosztów z tytułu opłat za prawo połowu w strefach ekonomicznych państw nadbrzeżnych przedsiębiorstwa dalekomorskie poniosły w latach 1998 – 1999 straty na działalności połowowej w łącznej wysokości odpowiednio: 17.576 tys. zł i 56.332 tys. zł. Straty te nie znalazły pełnego odzwierciedlenia w wyniku bilansowym wymienionych przedsiębiorstw (za 1998 r. wykazały one łączną stratę netto w wysokości 4.229 tys. zł, a za 1999 r. - w wysokości 52.757 tys. zł) z uwagi na częściowe kompensowanie strat na działalności połowowej zyskami z działalności lądowej (PPPiH „Dalmor” S.A.) oraz zyskami nadzwyczajnymi z tytułu prowadzonego bankowego postępowania

ugodowego, obejmującego wierzytelności na kwotę ponad 32 mln zł (PPDiUR „Odra” w Świnoujściu).

Stan ten był także rezultatem znacznych obciążeń fiskalnych przedsiębiorstw dalekomorskich, przekraczających wielokrotnie otrzymywane wsparcie z budżetu Państwa. W wymienionych latach przedsiębiorstwa te wpłaciły, z różnych tytułów, na rzecz budżetów terenowego i centralnego (bez składek ZUS) kwoty w łącznej wysokości 21, 2 mln zł i 17,1 mln zł, a otrzymały z budżetu Państwa - w formie dopłat do kosztów licencji połowowych - kwoty 5 mln zł i 6 mln zł.

W pierwszym półroczu 2000 r. w najtrudniejszej sytuacji znalazło się PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, którego działalność za lata 1998 – 1999 zamknęła się stratami w wysokości 6.949 tys. zł i 31.534 tys. zł. Na koniec czerwca 2000 r. zobowiązania tego przedsiębiorstwa wynosiły 81.845 tys. zł i przekraczały dwukrotnie wartość księgową jego aktywów (40.411 tys. zł). W rezultacie całkowitej utraty zdolności do regulowania zobowiązań organ założycielski przedsiębiorstwa, tj. Wojewoda Zachodniopomorski, postawił je z dniem 19 października 2000 r. w stan likwidacji i ustalił termin zakończenia likwidacji na 31 grudnia 2001 r. Wcześniej, w lipcu 2000 r., z wnioskiem o likwidację przedsiębiorstwa wystąpiła do organu założycielskiego Rada Pracownicza PPDiUR „Gryf”.

Powołany przez Wojewodę Zachodniopomorskiego Zespół Przygotowawczy do przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego zalecił powolną likwidację przedsiębiorstwa, umożliwiającą kontynuowanie działalności połowowej i stopniowe jej „wygaszanie”- do końca 2001 r. Taki sposób likwidacji stwarzał – według opinii Zespołu – możliwość uzyskania dodatniego wyniku finansowego likwidacji PPDiUR „Gryf”, przy uwzględnieniu m.in. dochodów z kontynuowanej działalności oraz z sukcesywnej sprzedaży statków, według ich realnej wartości rynkowej. Natychmiastowa likwidacja przedsiębiorstwa lub ogłoszenie jego upadłości wiązało się bowiem z ewentualnością aresztowania statków za długi w obcych portach i ich zlicytowania po cenie złomu. Szacowana przez Zespół wartość rynkowa statków PPDiUR „Gryf” wynosiła 84 mln zł, a według ceny złomu – 8,7 mln zł. Opracowane przez Zespół analizy wskazywały, że jednorazowa, natychmiastowa likwidacja przedsiębiorstwa przyniesie ujemny wynik finansowy tej operacji (stratę) w wysokości 50,8 mln zł, a likwidacja stopniowa – wynik dodatni na poziomie 23,8 mln zł.

Jednocześnie jednak Zespół określił, że warunkiem umożliwiającym przeprowadzenie likwidacji w sposób stopniowy jest uzyskanie przez przedsiębiorstwo kredytu, tzw. pomostowego, w wysokości 5 mln dolarów USA na spłatę najpilniejszych zobowiązań i sfinansowanie kosztów dalszej działalności eksploatacyjnej. Wobec utraty przez PPDiUR „Gryf” zdolności kredytowej wiązało się to z koniecznością uzyskania gwarancji zewnętrznych.

O uzyskanie gwarancji rządowych na wymieniony kredyt przedsiębiorstwo występowało - bez rezultatu - m.in. do ministrów: Finansów, Skarbu Państwa, Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Odmowa uzasadniana była brakiem podstaw prawnych do poręczenia takiego kredytu przez Skarb Państwa.

W styczniu 2001 r. likwidator PPDiUR „Gryf” złożył w Sądzie Rejonowym w Szczecinie wniosek o ogłoszenie upadłości przedsiębiorstwa. W marcu 2001 r. Sąd Rejonowy ogłosił upadłość PPDiUR „Gryf”. Polska flota dalekomorska uległa w związku z tym zmniejszeniu do 18 trawlerów; 10 w PPDiUR „Odra” i 8 w PPPiH „Dalmor”

W związku z zapowiedzią władz Federacji Rosyjskiej, że od 2002 r. floty obcych państw nie będą mogły prowadzić połowów w jej strefie ekonomicznej¹¹⁵, pozostałe 2 przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich liczyły się z koniecznością przemieszczenia, do końca 2001 r, eksploatowanej w tej strefie floty w inne rejony, a także z koniecznością dalszego ograniczenia liczby eksploatowanych statków. Według oceny Zarządu PPPiH „Dalmor” S.A. w II półroczu 2001 r. zatrudnienia mogą nie mieć 4 z 8 posiadanych przez Spółkę (w listopadzie 2000 r.) statków.

III. PRZEBIEG POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO I DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

(wg stanu na dzień 30 marca 2001 r.)

1. W trakcie badań kontrolnych pobrano - na podstawie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli¹¹⁶ - łącznie 12 informacji i wyjaśnień z innych jednostek.
2. Czynności kontrolne w jednostkach zakończono 22 grudnia 2000 r. Kierownicy 2 kontrolowanych jednostek zgłosili zastrzeżenia do ustaleń zawartych w protokołach kontroli, które w części zostały uwzględnione. Ostatni protokół kontroli podpisano dnia 24 stycznia 2001 r.
3. Najwyższa Izba Kontroli skierowała 15 wystąpień pokontrolnych w tym 3 wystąpienia - zgodnie z art. 60 ust. 1 ustawy o NIK - skierowano do jednostek niekontrolowanych. Ostatnie wystąpienie podpisano w 27 lutego 2001 r. Do ustaleń, ocen i wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych nie zgłoszono zastrzeżeń.
4. Ustalenia kontroli upoważniły Najwyższą Izbę Kontroli do przedstawienia kierownikom 11 jednostek łącznie 40 wniosków pokontrolnych mających na celu uporządkowanie i usprawnienie funkcjonowania kontrolowanej działalności oraz wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień. W wystąpieniach do 3 kontrolowanych jednostek nie sformułowano wniosków.

¹¹⁵ O takim zamiarze strona rosyjska poinformowała m.in. na V Sesji polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej, w grudniu 1999 r.

¹¹⁶ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz.U. z 1995 r. Nr 13, poz. 59 ze zm.).

W wystąpieniach pokontrolnych skierowanych do:

Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi wnioskowano między innymi o:

- podjęcie działań zapewniających realizację zobowiązań wynikających ze Stanowiska Negocjacyjnego z Unią Europejską w obszarze Rybołówstwo obejmujących m.in. organizację i funkcjonowanie Departamentu Rybołówstwa, prowadzenie rejestru statków i statystyki rybackiej oraz prawną regulację problemów w ramach dostosowywania do prawa obowiązującego w Unii,
- przyspieszenie prac nad opracowaniem Narodowej Strategii Rybołówstwa,
- zapewnienie skutecznego nadzoru nad rybołówstwem,

Ministra Skarbu Państwa wnioskowano między innymi o:

- terminową realizację przedsięwzięć mających na celu prywatyzację i restrukturyzację PPPiH „Dalmor” S.A. w Gdyni,
- wyegzekwowanie od Spółki z o.o. „Cobo – Kontakt” kary umownej w wysokości 6.625 zł.

Przedsiębiorstw połowów dalekomorskich wnioskowano między innymi o:

- podejmowanie dalszych działań na rzecz poprawy opłacalności połowów i wykorzystania floty łowczej oraz konsekwentne kontynuowanie przeprowadzanych zmian strukturalnych,

Okręgowych Inspektorów Rybołówstwa Morskiego wnioskowano m.in. o:

- zapewnienie skutecznej kontroli przestrzegania przepisów o rybołówstwie morskim m.in. poprzez zwiększenie obsady kadrowej pozwalającej na całodobowe funkcjonowanie Inspektoratów oraz zapewnienie odpowiedniego wyposażenia technicznego,
- zwiększenie ilości i skuteczności kontroli oraz prowadzenie weryfikacji raportów w sposób zapewniający znajomość rzeczywistych wielkości połowów oraz stopnia wykorzystania kwot połowowych,
- terminowe i rzetelne prowadzenie ewidencji statków rybackich w oparciu o wymagane dokumenty i klasyfikowanie jednostek zgodnie z ich rzeczywistymi danymi technicznymi,
- wydawanie licencji statkom rybackim ujętym w ewidencji i przydzielanie kwot połowowych zgodnie z prawidłową klasyfikacją jednostek,
- weryfikowanie zamówień na zakup paliwa sprzedawanego po cenach specjalnych z danymi z ewidencji jednostek rybackich, analizowanie prawidłowości wykorzystania zakupionego paliwa, ustalanie niewykorzystanej rezerwy oraz informowanie armatorów o możliwości i warunkach jej rozdysponowania,
- zatwierdzenie i wdrożenie regulaminów organizacyjnych i innych dokumentów regulujących zakres i zasady funkcjonowania komórek organizacyjnych Inspektoratów,

- przeszkolenie pracowników Inspektoratów w zakresie zasad, form i trybu postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych oraz w zakresie znajomości przepisów o finansach publicznych,

Polskiego Koncernu Naftowego „Orlen” S.A. wnioskowano między innymi o:

- sprzedaż armatorom rybołówstwa morskiego paliwa po cenach specjalnych według obowiązujących zasad, a w szczególności na podstawie prawidłowo sporządzonych zamówień i w ilości zgodnej z pojemnością zbiornika statku rybackiego.

5. Niezależnie od ww. wystąpień pokontrolnych skierowanych od kontrolowanych jednostek Delegatura w Szczecinie działając na podstawie art. 63 ust. 3 ustawy o NIK w dniu 10 stycznia 2001 r. wystąpiła do Resortowej Komisji Orzekającej w Sprawach o Naruszenie Dyscypliny Finansów Publicznych przy Ministrze RiRW z wnioskiem o ukaranie Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie za naruszenie dyscypliny finansów publicznych przy udzieleniu zamówień publicznych. W dniu 14 lutego 2001 r. Resortowa Komisja Orzekająca wydała orzeczenie uznające Okręgowego Inspektora w Szczecinie winnego zarzucanych mu czynów i odstąpiła od wymierzenia kary.

6. Otrzymane do końca marca 2001 r. odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne wskazują, że kierownicy 10 kontrolowanych jednostek podjęli działania na rzecz wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości w wyniku czego 13 wniosków zrealizowano oraz podjęto działania w celu realizacji pozostałych wniosków.

W wyniku realizacji wniosków:

- ✓ **Minister Skarbu Państwa** poinformował m.in., że:
 - w grudniu 2000 r. MSP zamieściło w dzienniku „Rzeczpospolita” ogłoszenie o zaproszeniu do rokowań w sprawie zakupu akcji PPPiH „Dalmor” S.A. oraz, że prowadzona jest analiza złożonych ofert,
 - niezależnie od prowadzonego procesu prywatyzacji MSP, nie czekając na końcowy efekt procesu prywatyzacji Spółki, podjęło decyzję o rozpoczęciu jej wewnętrznej restrukturyzacji w zakresie, który nie zakłóci procesu prywatyzacji,
 - w dniu 20 grudnia 2000 r. firma „Cobo – Kontakt” Sp. z o.o. dokonała zapłaty kwoty 6.625 zł z tytułu naliczenia kary umownej. Jednocześnie wystawiona została nota odsetkowa za nieterminową zapłatę kary. Spółka uznała tą notę i dokonała wpłaty 1.589,22 zł. Pozostała kwota ma być uregulowana do 15 kwietnia 2001 r.
- ✓ **Przedsiębiorstwo Połowów, Przetwórstwa i Handlu „Dalmor” S.A. w Gdyni** w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu Państwa i Ministerstwem TiGM opracowano plan restrukturyzacji zatrudnienia oraz przejęcia działalności lądowej i majątku spółek zależnych przez PPPiH „Dalmor”. Podjęto działania w celu wydzielenia działalności połowowej w odrębny podmiot gospodarczy. Podjęto rozmowy z Ministerstwem Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie

wygoształdowania nowych funduszy na osłony socjalne dla zwalnianych pracowników i przyznanie dotacji z Funduszu EFSAL. Uruchomiono procedurę powiadamiania organizacji związkowych oraz Powiatowego Urzędu Pracy o zamiarze przystąpienia do realizacji zwolnień grupowych,

- ✓ Zarząd **Przedsiębiorstwa Połowowych Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra” w Świnoujściu** opracował i przekazał do zaopiniowania program funkcjonowania przedsiębiorstwa na lata 2001 – 2005. Program ten zakłada dyslokację w 2001 r. floty łowczej z rejonu stref ekonomicznych Federacji Rosyjskiej w rejon EEZ Mauretanii oraz w rejon Konwencji Arktycznej.
- ✓ Likwidator **Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf” w likwidacji w Szczecinie** wobec nieotrzymania kredytu pomostowego warunkującego przeprowadzenie kontrolowanej likwidacji, w dniu 9 stycznia 2001 r. złożył wniosek o ogłoszenie upadłości przedsiębiorstwa,
- ✓ w **Okręgowym Inspektoracie Rybołówstwa Morskiego w Gdyni** m.in. otrzymano dwa dodatkowe etaty na zatrudnienie inspektorów rybołówstwa morskiego, podjęto współpracę z Morskim Oddziałem Straży Granicznej dysponującej szybkimi statkami dozorczymi oraz wystąpiono do MRiRW o prawną interpretację działań mających na celu wymierzenie kar dla rybaków winnych w 1999 r. przekroczenia kwot połowowych łososia,
- ✓ w **Okręgowym Inspektoracie Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie** m.in. opracowano regulamin pracy i instrukcję kancelaryjną, a projekt regulaminu organizacyjnego uzupełniany jest o poprawki zgłoszone przez związki zawodowe. W dniu 8 marca 2001 r. wyposażono inspektorów rybołówstwa morskiego w odznaki służbowe.
- ✓ w **PKN „Orlen” w Słupsku** zobowiązano punkty sprzedaży paliwa po cenach specjalnych do bieżącego dokumentowania w kartotekach ilości sprzedanego paliwa oraz przestrzegania Wytycznych Ministra RiRW w sprawie zasad sprzedaży armatorom rybołówstwa morskiego oleju napędowego po cenach specjalnych.

7. Ujawnione w toku kontroli nieprawidłowości i zaniedbania skutkowały ogólną kwotą 77.042 zł (w tym 52.233 zł środków publicznych wydatkowano z naruszeniem zasad i trybu postępowania przy udzieleniu zamówień publicznych¹¹⁷), uszczuplenia w dochodach wynosiły 14.722 zł (z tego: 10.222 zł w dochodach budżetowych i 4.500 zł w gospodarce pozabudżetowej), a inne nieprawidłowości finansowe – 10.087 zł.

NIK podjęła działania w celu odzyskania kwoty głównej 8.097 zł (w tym 3.597 zł środków publicznych), z czego do dnia 22 marca 2001 r. łącznie z zaległymi odsetkami odzyskano 10.714 zł (z tego: 8.214 zł środków budżetowych i 2.500 zł środków pozabudżetowych).

¹¹⁷ Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz.U. z 1998 r. nr 119 poz. 773 ze zm.).

Dyrektor
Delegatury w Szczecinie

Lucyna Tazbir

Akceptuję
Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Zbigniew Wesółowski

Zatwierdzam
Prezes
Najwyższej Izby Kontroli

Janusz Wojciechowski

Warszawa dnia 26 kwietnia 2001 r.

Wykaz skontrolowanych jednostek

1. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi w Warszawie
2. Ministerstwo Skarbu Państwa w Warszawie
3. Morski Instytut Rybacki w Gdyni
4. Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w Gdyni
5. Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w Słupsku
6. Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie
7. Polski Koncern Naftowy Oddział w Gdańsku
8. Polski Koncern Naftowy Oddział w Słupsku
9. Polski Koncern Naftowy Oddział w Szczecinie
10. Przedsiębiorstwo Usług Morskich „Ship-Service” SA w Szczecinie
11. Przedsiębiorstwo Połowów Przetwórstwa i Handlu „Dalmor” S.A. w Gdyni
12. Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf” w Szczecinie
13. Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra” w Świnoujściu
14. Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie

Podstawowe akty prawne

1. **Ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim** (Dz.U. Nr 34, poz. 145; z 1999 r. Nr 70, poz. 778),
2. **Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej** (Dz.U. Nr 32, poz. 131; z 1994 r. Nr 27, poz. 96; z 1995 r. Nr 7, poz. 31 i Nr 47, poz. 243; z 1996 r. Nr 34, poz. 145; z 1997 r. Nr 111, poz. 726; z 1999 r. Nr 70, poz. 778; z 2000 r. Nr 122, poz. 1321),
3. **Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. Kodeks Morski** (Dz.U. z 1986 r., Nr 10, poz. 36 i Nr 22, poz. 112; z 1989 r. Nr 35, poz. 192; z 1991 r. Nr 16, poz. 73; z 1996 r. Nr 6, poz. 39; z 2000 r. Nr 109, poz. 1156),
4. **Ustawa z dnia 17 grudnia 1977 r. o polskiej strefie rybołówstwa morskiego** (Dz.U. Nr 37, poz. 163; z 1991 r. Nr 32, poz. 131),
5. **Ustawa z dnia 24 lipca 1999 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw** (Dz.U. Nr 70, poz. 778),
6. **Ustawa z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych** (Dz.U. z 1991 r. Nr 18, poz. 80; Nr 75, poz. 329; Nr 101, poz. 444; Nr 107, poz. 464; z 1993 r. Nr 18, poz. 82; Nr 60, poz. 280; z 1994 r. Nr 1, poz. 3; Nr 80, poz. 368; Nr 113, poz. 547; z 1995 r. Nr 1, poz. 2; Nr 95, poz. 474; Nr 154, poz. 791; z 1996 r. Nr 90, poz. 405; Nr 118, poz. 561; Nr 106, poz. 496; Nr 156, poz. 775; z 1997 r. Nr 43, poz. 272; Nr 106, poz. 675; Nr 121, poz. 770, Nr 123, poz. 777; z 2000 r. Nr 26, poz. 306, Nr 84, poz. 948),
7. **Ustawa z dnia 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej** (Dz.U. Nr 67, poz. 407),
8. **Ustawa z dnia 8 sierpnia 1996 r. – przepisy wprowadzające ustawy reformujące funkcjonowanie gospodarki i administracji publicznej** (Dz.U. Nr 106, poz. 497; Nr 156, poz. 775),
9. **Ustawa z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa** (Dz.U. Nr 106, poz. 493; z 1997 r. Nr 106, poz. 673, Nr 115, poz. 741, Nr 141, poz. 945; z 1998 r. Nr 155, poz. 1014; z 2000 r. Nr 48, poz. 550),
10. **Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych** (Dz.U. z 1998 r. Nr 119 poz. 773; z 1999 r. Nr 45, poz. 437; z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 110, poz. 1167),
11. **Ustawa z dnia 19 listopada 1994 r. o rachunkowości** (Dz.U. Nr 121, poz. 591; z 1997 r. Nr 32, poz. 183; Nr 43, poz. 272; Nr 141, poz. 945, Nr 140, poz. 939; Nr 118, poz. 754, Nr 139, poz. 933, Nr 88, poz. 554; Nr 139, poz. 934; z 1998 r. Nr 60, poz. 382; Nr 107, poz. 669; Nr 106, poz. 668; Nr 155, poz. 1014; z 1999 r. Nr 9, poz. 75; Nr 83, poz. 931; z 2000 r. Nr 60, poz. 703, Nr 94, poz. 1037, Nr 113, poz. 1186),
12. **Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych** (Dz.U. Nr 118, poz. 561; Nr 156, poz. 775; z 1997 r. Nr 32, poz. 184; Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673; Nr 121, poz. 770; Nr 141, poz. 945; Nr 137, poz. 926; z 1998 r. Nr 106, poz. 668; z 1999 r. Nr 40, poz. 400; Nr 101, poz. 1178; z 2000 r. Nr 15,

- poz. 180, Nr 31, poz. 383, Nr 26, poz. 306, Nr 60, poz. 703, Nr 84, poz. 948, Nr 112, poz. 1315),
13. **Ustawa z dnia 5 stycznia 1991 r. Prawo budżetowe** (Dz.U. z 1993 r. Nr 72, poz. 344; z 1994 r. Nr 76, poz. 344, Nr 121, poz. 591, Nr 133, poz. 685; z 1995 r. Nr 78, poz. 390, Nr 124, poz. 601, Nr 132, poz. 640; z 1996 r. Nr 89, poz. 402, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 621, Nr 139, poz. 647; z 1997 r. Nr 54, poz. 348, Nr 79, poz. 484, Nr 121, poz. 770, Nr 123, poz. 775 i 778, Nr 133, poz. 883, Nr 137, poz. 926, Nr 141, poz. 943, Nr 155, poz. 1016, Nr 158, poz. 1042),
 14. **Ustawa z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych** (Dz. U. Nr 155, poz. 1014; z 1999 r., Nr 38, poz. 360, Nr 49, poz. 485, Nr 70, poz. 778 i Nr 110, poz. 1255; z 2000 r. Nr 6 poz. 69 i Nr 12, poz. 136, Nr 48, poz. 550, Nr 95, poz. 1041, Nr 119, poz. 1251, Nr 122, poz. 1315),
 15. **Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 października 1934 r. – Prawo upadłościowe** (Dz.U. z 1991 r. Nr 118, poz. 512; z 1994 r. Nr 1, poz. 1; z 1995 r. Nr 85, poz. 426; z 1996 r. Nr 6, poz. 43; Nr 43, poz. 189; Nr 106, poz. 496, Nr 149, poz. 703; z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 54, poz. 349, Nr 117, poz. 751, Nr 121, poz. 770, Nr 140, poz. 940; z 1998 r. Nr 117, poz. 756; z 2000 r. Nr 26, poz. 306, Nr 84, poz. 948, Nr 94, poz. 1037, Nr 114, poz. 1193),
 16. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1978 r. w sprawie określenia zewnętrznej granicy polskiej strefy rybołówstwa morskiego** (Dz.U. Nr 13, poz. 57),
 17. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 maja 2000 r. w sprawie ustanowienia kontyngentów taryfowych na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich i jednostek żeglugi śródlądowej** (Dz.U. Nr 39, poz. 452),
 18. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 1999 r. w sprawie ustanowienia kontyngentów taryfowych na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich i jednostek żeglugi śródlądowej** (Dz.U. Nr 36, poz. 338),
 19. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1997 r. w sprawie ustanowienia kontyngentów taryfowych na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich** (Dz.U. Nr 159, poz. 1069),
 20. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 1996 r. w sprawie ustanowienia kontyngentu celnego na niektóre towary przywożone z zagranicy do eksploatacji statków morskich** (Dz.U. Nr 153, poz. 744),
 21. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 marca 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad, zakresu i trybu udzielania dopłat do oprocentowania kredytów bankowych na skup i przechowywanie zapasów ryb morskich** (Dz.U. Nr 34, poz. 167; z 1997 r. Nr 24, poz. 122; z 1998 r. Nr 25, poz. 133; z 2000 r. Nr 8, poz. 87, Nr 120, poz. 1286),
 22. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1999 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2000** (Dz.U. Nr 77, poz. 863; z 2000 r. Nr 53, poz. 641, Nr 82, poz. 922, Nr 95, poz. 1044),
 23. **Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 1999 r. w sprawie określenia wzorów formularzy sprawozdawczych, objaśnień co do sposobu ich wypełniania oraz wzorów kwestionariuszy i ankiet statystycznych stosowanych**

w badaniach statystycznych ustalonych w programie badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2000 (Dz.U. Nr 112, poz. 1318; z 2000 r. Nr 23, poz. 292, Nr 38, poz. 421, Nr 76, poz. 868, Nr 101, poz. 1088),

- 24. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 18 kwietnia 1991 r. w sprawie klasyfikacji dochodów i wydatków budżetowych oraz innych przychodów i rozchodów (Dz.U. Nr 39, poz. 169, Nr 60, poz. 257, Nr 69, poz. 297, Nr 81, poz. 356; z 1992 r. Nr 22, poz. 91, Nr 103, poz. 523; z 1993 r. Nr 42, poz. 194, Nr 59, poz. 276, Nr 109, poz. 489; z 1994 r. Nr 9, poz. 33, Nr 66, poz. 286; z 1995 r. Nr 29, poz. 148, Nr 153, poz. 783; z 1996 r. Nr 37, poz. 162, Nr 116, poz. 556; z 1997 r. Nr 22, poz. 116, Nr 100, poz. 626, Nr 151, poz. 999; z 1998 r. Nr 161, poz. 1081; z 1999 r. Nr 78, poz. 880),**
- 25. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 sierpnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad i trybu wykonywania budżetu państwa (Dz.U. Nr 76, poz. 333; z 1992 r. Nr 6, poz. 22; Nr 80, poz. 411),**
- 26. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 lutego 1998 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych w zakresie gospodarki rybnej (Dz.U. Nr 31, poz. 165),**
- 27. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 25 lutego 2000 r. w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji oraz zasad oznakowania statków rybackich, wzoru zaświadczenia o wpisie do ewidencji i nadaniu oznaki rybackiej oraz wysokości pobieranych opłat za wpis do ewidencji i wydanie zaświadczenia o wpisie (Dz.U. Nr 15, poz. 193),**
- 28. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 kwietnia 1998 r. w sprawie sposobu prowadzenia ewidencji oraz zasad oznakowania statków rybackich, wzoru zaświadczenia o wpisie do ewidencji i nadaniu oznaki rybackiej oraz wysokości pobieranych opłat za wpis do ewidencji i wydanie zaświadczenia o wpisie (Dz. U. Nr 50, poz. 317),**
- 29. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie trybu wydawania licencji połowowych, ich wzoru, okresu ich ważności oraz wysokości opłat za licencje połowowe (Dz.U. Nr 6, poz. 80),**
- 30. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 25 stycznia 2000 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. Nr 8, poz. 110),**
- 31. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 marca 1997 r. w sprawie gospodarowania żywymi zasobami morza i ich ochrony (Dz.U. Nr 39, poz. 247, z 1999 r. Nr 57, poz. 607),**
- 32. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 2 lutego 2000 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 2000 r. oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe (Dz.U. Nr 9, poz. 125),**
- 33. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 1999 r. oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe (Dz.U. Nr 158, poz. 1042; z 1999 r. Nr 62, poz. 699),**

34. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 lutego 1998 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu niektórych gatunków ryb w polskich obszarach morskich w 1998 r. oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe (Dz.U. Nr 25, poz. 144),**
35. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie zakresu, trybu składania i sposobu weryfikacji raportów połowowych (Dz.U. Nr 6 poz. 82),**
36. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 1998 r. w sprawie zakresu, trybu składania i sposobu weryfikacji raportów połowowych (Dz.U. Nr 93, poz. 591),**
37. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie warunków łowienia organizmów morskich przez podmioty zagraniczne w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (Dz.U. Nr 6, poz. 79),**
38. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 1998 r. w sprawie warunków łowienia organizmów morskich przez podmioty zagraniczne w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (Dz. U. Nr 84, poz. 539),**
39. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie określenia granic pomiędzy wodamiorskimi a wodami śródlądowymi dla celów rybołówstwa morskiego (Dz.U. Nr 6 poz. 78),**
40. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 stycznia 2000 r. w sprawie wykonywania rybołówstwa morskiego w celach sportowo-rekreacyjnych (Dz.U. Nr 6, poz. 81),**
41. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie wykonywania rybołówstwa morskiego w celach sportowo-rekreacyjnych (Dz.U. Nr 40, poz. 231; z 1999 r. Nr 61, poz. 675),**
42. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 22 września 1999 r. w sprawie określenia siedzib i terytorialnego zakresu działania okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego oraz utworzenia okręgowych inspektoratów rybołówstwa morskiego (Dz.U. Nr 80, poz. 915),**
43. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 sierpnia 1997 r. w sprawie określenia granic pomiędzy wodamiorskimi a wodami śródlądowymi dla celów rybołówstwa morskiego (Dz.U. Nr 101, poz. 640),**
44. **Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 18 kwietnia 1963 r. w sprawie prowadzenia dzienników na polskich statkach morskich (Dz.U. Nr 19, poz. 104; z 1968 r. Nr 39, poz. 280; z 1973 r. na 13, poz. 98; z 1976 r. Nr 35, poz. 210; z 1997 r. Nr 5 poz. 29),**
45. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 grudnia 1999 r. w sprawie sposobu przekazania z urzędów morskich składników majątkowych służących do wykonywania zadań przez okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego (Dz.U. Nr 111, poz. 1313),**
46. **Zarządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 7 grudnia 1999 r. w sprawie nadania statutu Okręgowemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego w Gdyni (M.P. Nr 40, poz. 608)**

47. **Zarządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 7 grudnia 1999 r. w sprawie nadania statutu Okręgowemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego w Słupsku** (M.P. Nr 40, poz. 609),
48. **Zarządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 7 grudnia 1999 r. w sprawie nadania statutu Okręgowemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie** (M.P. 40, poz. 610),
49. **Zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 8 stycznia 1997 r. w sprawie określenia ogólnego dopuszczalnego połowu w 1997 r. niektórych gatunków ryb na polskich obszarach morskich oraz sposobu i warunków podziału ogólnego dopuszczalnego połowu na kwoty połowowe** (M.P. Nr 4, poz. 29),

Umowy międzynarodowe

1. **Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Beltach**, sporządzona w Gdańsku dnia 13 września 1973 r. (Dz.U. z 1974 r. Nr 32 poz. 188 i 189; z 1984 r. Nr 17, poz. 78),
2. **Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Międzynarodową Komisją Rybołówstwa Morza Bałtyckiego o statusie prawnym oraz przywilejach i immunitetach Komisji**, podpisana w Warszawie dnia 12 stycznia 1988 r. (Dz.U. z 1989 r. Nr 7, poz. 46 i 47),
3. **Konwencja o ochronie i zarządzaniu zasobami mintaja w centralnej części Morza Beringa**, sporządzona w Waszyngtonie dnia 16 czerwca 1994 r. (Dz.U. z 1996 r. Nr 125, poz. 589 i 590),
4. **Konwencja o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na Północno - Wschodnim Atlantyku**, sporządzona w Londynie dnia 18 listopada 1980 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 160 i 161),
5. **Konwencja o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na Północno - Zachodnim Atlantyku**, sporządzona w Ottawie dnia 24 października 1978 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 26, poz. 105 i 106),
6. **Konwencja o zachowaniu żywych zasobów morskich Antarktyki**, sporządzona w Canberze dnia 20 maja 1980 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 314 i 315),
7. **Konwencja w sprawie ochrony zasobów biologicznych Południowo - Wschodniego Atlantyku**, sporządzona w Rzymie dnia 23 października 1969 r. (Dz.U. z 1972 r. Nr 19, poz. 133 i 134),
8. **Konwencja w sprawie regulowania oczek sieci rybackich i wymiarów ryb**, podpisana w Londynie dnia 5 kwietnia 1946 r. (Dz.U. z 1946 r. Nr 61, poz. 338; z 1947 r. Nr 62, poz. 359 i 360; z 1953 r. Nr 21, poz. 83 i Nr 27, poz. 107; z 1955 r. Nr 16, poz. 88, Nr 45, poz. 308; z 1957 r. Nr 21, poz. 105; z 1959 r. Nr 54, poz. 325; z 1960 r. Nr 46, poz. 282),
9. **Układ w sprawie uregulowania połowu gładys (*Pleuronectes platessa*) i fląder (*Pleuronectes flesus*) na morzu Bałtyckim** podpisany w Berlinie, dnia 17 grudnia 1929 r. (Dz.U. z 1931 r. nr 30, poz. 207 i 208),

10. **Porozumienie między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Szwecji o rybołówstwie**, sporządzone w Warszawie dnia 1 lutego 1978 r. (Dz.U. Nr 23, poz. 102 i 103),
11. **Porozumienie w sprawie ochrony zasobów łososia w Morzu Bałtyckim**, sporządzone w Sztokholmie dnia 20 grudnia 1962 r. (Dz.U. z 1971 r. Nr 20, poz. 190 i 191; z 1977 r. Nr 4, poz.18).