

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT ŚRODOWISKA, ROLNICTWA
I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

KSR-41011/04

Nr ewid. 159/2004/P04113/KSR

Informacja o wynikach kontroli realizacji postanowień Konwencji Helsińskiej (II etap)

W a r s z a w a s i e r p i e Ń 2 0 0 4 r .

Misją: *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość
o gospodarność i skuteczność w służbie
publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizją: *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się
powszechnym autorytetem najwyższy organ
kontroli państwowej, którego raporty będą
oczekiwanym i poszukiwanym źródłem
informacji dla organów władzy
i społeczeństwa*

Realizacja postanowień Konwencji Helsińskiej (II etap)

Dyrektor Departamentu Środowiska, Rolnictwa
i Zagospodarowania Przestrzennego

Andrzej Głowacki

Akceptuję:
Zbigniew Wesołowski

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Mirosław Sekuła

Warszawa, dn. 25 sierpnia 2004 r.

Prezes
Najwyższej Izby Kontroli

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 0-prefiks-22-825 44 81
www.nik.gov.pl

Spis treści

	str.
1. Wprowadzenie	4
2. Podsumowanie wyników kontroli	6
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności	6
2.2. Synteza wyników kontroli	7
2.3. Uwagi końcowe i wnioski	15
3. Ważniejsze wyniki kontroli	17
3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych	17
3.2. Istotne ustalenia kontroli	26
3.2.1. Zapobieganie zanieczyszczaniu Morza Bałtyckiego przez statki	33
3.2.1.1. Przeglądy i inspekcje statków	33
3.2.1.2. Gospodarowanie w portach odpadami ze statków	35
3.2.1.3. Obserwacje stanu czystości wód morskich	44
3.2.2. Zwalczanie zanieczyszczeń wód morskich	46
3.2.2.1. Przygotowanie organizacyjne i techniczne do zwalczania zanieczyszczeń na wodach morskich	46
3.2.2.2. Przeprowadzone akcje zwalczania zanieczyszczeń na wodach morskich	53
3.2.2.3. Powiadamianie i konsultacje w przypadkach zanieczyszczeń	57
3.2.3. Zapobieganie zatapianiu materiałów w Morzu Bałtyckim	58
3.2.4. Sprawozdania i wymiana informacji	59
4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli	62
4.1. Przygotowanie kontroli	62
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli	63
5. Załączniki	
5.1. Tabele nr 1 - 7	
5.1. Słowniczek ważniejszych pojęć	
5.2. Wykaz skontrolowanych jednostek organizacyjnych	
5.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności	
5.4. Osoby odpowiedzialne za kontrolowaną działalność	
5.5. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli	

1. WPROWADZENIE

Temat	Realizacja postanowień Konwencji Helsińskiej (II etap)
Numer	P/04/113
Cel	Celem kontroli była ocena wdrożenia postanowień Konwencji Helsińskiej, dotyczących zapobiegania i zwalczania zanieczyszczenia morza powodowanego przez statki, zapobiegania zatapianiu w morzu materiałów innych niż urobek z pogłębiania dna morskiego oraz sprawozdawczości i wymiany informacji, zawartych w artykułach 8, 9, 11, 13, 14 i 16 Konwencji.

W szczególności celem kontroli było dokonanie oceny:

- przygotowania organizacyjnego administracji publicznej do realizacji ww. postanowień Konwencji Helsińskiej,
- zakresu, efektów i terminowości wypełniania zobowiązań wynikających z postanowień badanych artykułów Konwencji Helsińskiej,
- stosowanych procedur kontrolnych wypełniania zadań w badanym zakresie Konwencji,
- racjonalności i efektów wykorzystania środków publicznych na realizację zadań wynikających z kontrolowanych postanowień Konwencji.

Tematyka, badany okres i czas prowadzenia kontroli	Kontrolę przeprowadzono z inicjatywy własnej NIK, we współpracy z Najwyższymi Organami Kontroli państw – stron Konwencji Helsińskiej: Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec i Rosji. Czynności kontrolne przeprowadzono w okresie od 5 stycznia do 31 marca 2004 r. Badaniami objęto lata 2000 – 2003.
---	---

Podstawowa tematyka kontroli dotyczyła:

- stanu prac legislacyjnych mających na celu stworzenie warunków organizacyjnych i administracyjnych dla wdrożenia postanowień Konwencji Helsińskiej,
- działań podjętych przez organy administracji rządowej i służby morskiej w celu realizacji zadań wynikających z Konwencji Helsińskiej i odnośnych przepisów krajowych, dotyczących również egzekucji należnych opłat portowych i wymierzonych kar za zanieczyszczenie wód morskich,
- zakresu współpracy, w tym sprawozdawczości i wymiany informacji, pomiędzy organami służby morskiej, a Komisją Helsińską oraz państwami – stronami Konwencji w zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki, zwalczaniu zanieczyszczeń i powiadamianiu o przypadkach ich wystąpienia.

- Uzasadnienie** Kontrola podjęta została w wyniku:
- podjęcia** - „Planu pracy Grupy Roboczej EUROSIA ds. Kontroli Środowiska na rok 2003”, wyznaczającego m.in. wykonanie zadania pn. „Kroki przygotowawcze dla drugiej międzynarodowej kontroli Konwencji Helsińskiej”,
- kontroli**
- uzgodnień Prezesa Narodowego Urzędu Kontroli Danii i Prezesa Najwyższej Izby Kontroli z dnia 17 października 2002 r. w sprawie podjęcia działań mających na celu przygotowanie drugiej międzynarodowej kontroli wdrożenia następnych postanowień Konwencji Helsińskiej,
 - działań NIK i Najwyższych Organów Kontroli Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec i Rosji, zmierzających do przygotowania organizacyjnego ww. kontroli. Dnia 5 grudnia 2003 r. w Warszawie, na drugim spotkaniu przedstawicieli współpracujących NOK, uzgodniono i podpisano „Wspólne stanowisko o współpracy w ramach II kontroli wdrażania postanowień Konwencji o Ochronie Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencji Helsińskiej)” oraz „Założenia Programu II kontroli...”. W ww. Wspólnym stanowisku zaplanowano przeprowadzenie kontroli w I kwartale 2004 r.
- W badanym okresie sprawy gospodarki morskiej, dotyczące m.in. nadzoru nad ruchem statków na obszarze polskich wód terytorialnych Bałtyku, rozwoju żeglugi na Morzu Bałtyckim, Polskiego Rejestru Statków, ochrony brzegów morskich oraz inwestycji w gospodarce morskiej były przedmiotem licznych interpelacji, zapytań i wystąpień poselskich, a także obrad Komisji Infrastruktury oraz Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Sejmu RP.
- Jednostki** Badania kontrolne przeprowadzono w 10 jednostkach, w tym: w
- objęte** Ministerstwie Środowiska, Ministerstwie Infrastruktury, Morskiej
- kontrolą** Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, w 3 urzędach morskich oraz w 4 zarządach portów.
- Kontrolę przeprowadzono pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności w Ministerstwie Środowiska, Ministerstwie Infrastruktury, Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz w urzędach morskich, a pod względem legalności i gospodarności w zarządach portów.
- Ponadto, w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o NIK¹, zasięgnięto informacji w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska o zadaniach wykonanych w latach 2000 – 2003 w GIOŚ i w Sekretariacie ds. Konwencji Helsińskiej w Gdańsku (umiejscowionym w GIOŚ od dnia 1 stycznia 2003 r.), wynikających z wypełniania postanowień Konwencji Helsińskiej, objętych kontrolą.
- Uczestnicy** W kontroli udział wzięli: Departament Środowiska, Rolnictwa i
- kontroli** Zagospodarowania Przestrzennego NIK, jako jednostka koordynująca kontrolę, oraz Delegatury NIK w Gdańsku i Szczecinie.

¹ (j.t. Dz.U. z 2001 r. Nr 85, poz. 937 z późn. zm.)

2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

W latach 2000 – 2003 we wszystkich skontrolowanych jednostkach podejmowano i kontynuowano działania mające na celu realizację zadań wynikających z postanowień Konwencji Helsińskiej. Spośród badanych 6 artykułów Konwencji, w pełni wdrożono postanowienia 2 artykułów, tj. art. 11 dotyczącego zatapiania odpadów i innych substancji w morzu oraz art. 16 dotyczącego sprawozdawczości i wymiany informacji. Postanowienia 4 pozostałych artykułów, art. 8, 9, 13 i 14, zostały wdrożone częściowo.

Postanowienia art. 8 i 9 o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, nie były w pełni przestrzegane z powodu nie wprowadzenia w portach uporządkowanego systemu odbioru odpadów ze statków i nie wyeliminowania opłaty specjalnej za odbiór odpadów ze statków.

Niepełne wdrożenie art. 13 Konwencji o powiadamianiu i konsultacjach dotyczących przypadków zanieczyszczeń, powodowane było brakiem zasad i sposobów alarmowania i informowania w przypadkach zanieczyszczenia morza.

Postanowienia art. 14 Konwencji, o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczania morza, nie były przestrzegane w zakresie prowadzenia systematycznych obserwacji stanu morza. Nie opracowano krajowego i portowych planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń morza, nie zapewniono utrzymania odpowiedniej zdolności do reagowania w przypadkach zanieczyszczeń oraz podjęcia działań w celu wyeliminowania lub zmniejszenia ich skutków na środowisko morskie.

Ewidencjonowanie ruchu statków w portach było niepełne. Wyposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa nie zapewniało dotarcia do miejsc wystąpienia rozlewu olejowego na morzu w 30% polskiej strefy odpowiedzialności, w ciągu 8 godzin od otrzymania powiadomienia.

Minister Infrastruktury nie zapewnił dostatecznego wdrożenia i przestrzegania przez jednostki administracji morskiej Konwencji Helsińskiej, a Minister Środowiska nadzoru resortu wiodącego nad jej przestrzeganiem.

2.2. Synteza wyników kontroli

I. Zapobieganie zanieczyszczaniu ze statków, w tym statków turystycznych (art. 8 i 9 Konwencji Helsińskiej).

1. W latach 2000 – 2003 do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Kołobrzegu, Szczecinie i Świnoujściu zawinęło łącznie ok. 80 tys. statków. Rejestry statków prowadzone były w kapitanatach portów w sposób niepełny - nie uwzględniały wszystkich jednostek zawijających do portów oraz nie wyodrębniały rodzajów statków. Rodzaje statków rejestrowane były w Kapitanacie Portu w Gdyni, a od 2003 r. w kapitanatach portów wchodzących w skład Urzędu Morskiego w Szczecinie. (str. 33, 34)

Inspektorzy urzędów morskich przeprowadzili w badanym okresie łącznie blisko 23 tys. inspekcji statków i kutrów rybackich, w wyniku których zatrzymano 36 jednostek w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. W urzędach morskich różnie obliczano ilość dokonanych inspekcji, tj. wg ilości skontrolowanych statków lub wg ilości działów skontrolowanych na statkach. Inspekcji nie planowano, przeprowadzano je w sposób doraźny. (str. 34, 35)

2. Zarządy portów nie posiadały rozeznania o ilości ścieków i wód zaolejonych odebranych w portach ze statków, o firmach świadczących usługi w tym zakresie, ani informacji czy wszystkie statki zostały w portach obsłużone w zakresie odbioru tych odpadów w latach 2000 – 2003. Ww. odpady ze statków odbierały wyspecjalizowane firmy, którym usługi w tym zakresie zlecali bezpośrednio kapitanowie lub agenci. (str. 37, 38)
3. Zarządy portów nie otrzymywały od kapitanów statków bądź ich armatorów informacji o odpadach znajdujących się na statkach, co było wymagane przepisem art. 10 ust. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki², obowiązującym od dnia 1 stycznia 2003 r. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, określające tryb i zakres przekazywanych portom informacji, weszło w życie z dniem 25 czerwca 2003 r.³ (str. 36, 37)
4. Dopiero na przełomie 2003 i 2004 r. zarządy portów w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu zawarły umowy z podmiotami gospodarczymi na świadczenie usług związanych z odbiorem wód zaolejonych ze statków. Umowy zawierano z opóźnieniem od 11 do 13 miesięcy w odniesieniu do przepisu art. 6 ust.1 pkt 1 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości

² Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. Nr 47, poz. 243 z późn. zm.)

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz.U. Nr 101, poz. 936)

ładunkowych ze statków⁴, obowiązującego od dnia 1 stycznia 2003 r., co oceniono jako działania nierzetelne. Do czasu zakończenia kontroli umowy takiej nie zawarł ZMP Gdańsk. Dokonanie wyboru firm i zawarcie umów na odbiór ścieków ze statków zarządy portów morskich planowały do dnia 27 września 2004 r., tj. do dnia wejścia w życie art. 6 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście zawarł umowę na odbiór ścieków ze statków już w styczniu 2004 r. (str. 37-39)

5. Wszystkie skontrolowane porty wyposażone były w urządzenia do odbioru odpadów ze statków. Ścieki i wody zaolejone ze statków odbierane były za pomocą autocystern, wozów asenizacyjnych bądź barek, wyposażonych w złącza o króćcach dostosowanych do połączenia z urządzeniem zdawczym statku. Jedynie Port Kołobrzeg wyposażony był w stałe urządzenia do odbioru wód zaolejonych z kutrów rybackich, a Baza Promów Morskich w Świnoujściu - w stałe urządzenia do odbioru wód zaolejonych i ścieków ze statków, od października 2002 r. nie eksploatowane. Nie korzystanie z urządzeń ww. Bazy Promów Morskich ocenia się jako działanie nierzetelne. Kontrola nie wykazała przypadków zwłoki w odbiorze odpadów ze statków ani niedostatecznej pojemności urządzeń odbiorczych. Odebrane ze statków ścieki przekazywane były do lokalnych oczyszczalni ścieków. Użytkownicy oczyszczalni ścieków posiadali pozwolenia wodnoprawne na eksploatację tych obiektów. (str. 38-40)
6. W 2003 r. wszystkie skontrolowane zarządy portów, dostosowując programy opracowane w latach 90-tych, opracowały portowe plany gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków, stosownie do wymagań art. 9 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków³. Plany dla portów Gdynia, Gdańsk oraz Szczecin i Świnoujście zostały opracowane z opóźnieniem od 6 do 8 miesięcy, w stosunku do terminu określonego w §6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków⁵, przy czym plany dla portów w Szczecinie i Świnoujściu, do czasu zakończenia kontroli, nie zostały zatwierdzone przez Wojewodę Zachodniopomorskiego. Opóźnienia w opracowaniu omawianych planów NIK ocenia jako działania nierzetelne. (str. 35, 36)
7. Od dnia 1 stycznia 2003 r. do czasu zakończenia kontroli, zarządy portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, tolerowały odbiór ścieków i wód zaolejonych ze statków za opłatą, wnoszoną przez statek na konto firmy odbierającej odpady, niezależnie od opłaty tonażowej wnoszonej do zarządu

⁴ Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. Nr 166, poz. 1361 z późn. zm.)

⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz.U. Nr 236, poz. 1989)

portu. Było to działaniem niezgodnym z przepisem art. 8 ustawy o portach i przystaniach morskich⁶, który z dniem 1 stycznia 2003 r. wprowadził wymóg, aby opłata tonażowa pobierana była m.in. za zapewnienie odbioru odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia oraz z przepisem art. 10 ust. 1 i 2. ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków³, obowiązującej od dnia 1 stycznia 2003 r., stanowiącym, że statki wnoszą opłatę za odbiór odpadów ze statków będącą częścią opłaty tonażowej, uiszczaną bez względu na to, czy statek korzysta, czy nie korzysta z portowych urządzeń odbiorczych. Jedynie Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. od dnia 1 stycznia 2002 r. z opłaty tonażowej pokrywał koszt odbioru wód zaolejonych kutrów rybackich. (str. 42, 43)

8. W badanym okresie, skontrolowane zarządy portów uzyskały przychody z opłat tonażowych w kwocie łącznej: 353.903 tys. zł, które wykorzystwały na cele określone w art. 9 ust. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich⁶ m.in. na sfinansowanie działalności portów, pokrycie kosztów odbioru odpadów ze statków, budowę obiektów gospodarki ściekowej, zakup urządzeń do zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych. NIK nie stwierdziła nieprawidłowości w wykorzystaniu opłat tonażowych, przy czym spośród 4 skontrolowanych zarządów portów, tylko Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podejmował w badanym okresie działania inwestycyjne mające na celu poprawę gospodarowania odpadami ze statków. (str. 43-44)

II. Zapobieganie zatapianiu (art. 11 Konwencji Helsińskiej)

1. Zgodnie z wymaganiami Konwencji Helsińskiej, przepisami art. 15-20 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki¹, wprowadzono zakaz zatapiania odpadów i innych substancji na obszarze Morza Bałtyckiego, dopuszczający jedynie zatapianie urobku z pogłębiania dna morskiego za zezwoleniem dyrektora urzędu morskiego. (str. 58)

W latach 2000 – 2003 dyrektorzy urzędów morskich, stosownie do wymagań rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji⁷, wydawali zezwolenia na zatopienie w morzu urobku pochodzącego z pogłębiania portów i red oraz na prowadzenie prac związanych z naprawami i utrzymaniem kabli

⁶ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. Nr 110, poz. 967 z późn. zm)

⁷ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 stycznia 1998 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. Nr 6 poz. 20)

podmorskich. Zezwolenia nie wymagały konsultacji z Komisją Helsińską, gdyż zatapianie urobku odbywało się w obrębie polskich wód wewnętrznych. Łącznie w badanym okresie wydano pozwolenia na zatopienie w morzu ok. 1.175, 5 tys. m³ urobku z pogłębiania dna morskiego, a dokonano zatopienia 754,3 tys. m³ wydobytego materiału. (str. 58, 59)

2. W urzędach morskich prowadzono rejestry rodzaju i ilości materiałów dopuszczonych do zatopienia oraz rejestry danych o rodzaju i ilości materiałów zatopionych, zgodnie z postanowieniami zawartymi w Przepisie 2 Załącznika V do Konwencji Helsińskiej. (str. 59)

III. Powiadomienie i konsultacje dotyczące przypadków zanieczyszczeń (art. 13 Konwencji Helsińskiej)

1. W latach 2000 – 2003 na polskich obszarach morskich nie wystąpiły przypadki zanieczyszczenia, które mogły spowodować bądź spowodowały zanieczyszczenie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego poza polskim terytorium i przyległym obszarem morskim, na którym Polska wykonuje jurysdykcję zgodnie z prawem międzynarodowym. W związku z tym nie zaistniała konieczność powiadamiania innych państw – stron Konwencji, których interesy były lub mogły być zagrożone, ani przeprowadzania konsultacji w celu zapobieżenia, zmniejszenia i kontroli takiego zanieczyszczenia. Nie wystąpiły też przypadki, w których Polska ucierpiałaby wskutek zanieczyszczenia z terytorium kraju trzeciego. (str. 58)
2. Kontrola wykazała natomiast niepełne przygotowanie organizacyjne Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz zarządów portów do realizacji zadań wynikających z ww. postanowień. Jako działanie nierzetelne NIK oceniła nie określenie sposobów alarmowania i informowania o zdarzeniach powodujących zagrożenia lub zanieczyszczenia środowiska morskiego, które powinny zostać ujęte w planach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego⁸. (str. 49, 50, 52)

IV. Współpraca w zwalczaniu zanieczyszczania morza (art.14 Konwencji Helsińskiej)

1. Kontrola wykazała, że w latach 2000 – 2003, inspektorzy urzędów morskich prowadzili z lądu, wody i z powietrza obserwacje stanu czystości wód morskich, wykorzystując do tego celu własne jednostki pływające oraz śmigłowce i samoloty Urzędu Morskiego w Gdyni, Marynarki Wojennej, Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego w Gdyni oraz Policji.

⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. Nr 239, poz. 2026)

W badanym okresie przeprowadzono łącznie ok. 700 obserwacji czystości wód morskich z powietrza. Kontrola wykazała przy tym 2-krotne różnice w rocznych ilościach przeprowadzonych obserwacji, a ilość obserwacji wykonanych przez inspektorów poszczególnych urzędów morskich wahała się od 3 do 129 w roku. W ocenie NIK współpraca urzędów morskich w planowaniu i przeprowadzaniu obserwacji czystości wód Bałtyku nie była dostateczna i nie zapewniała wczesnego wykrywania zanieczyszczeń wód morskich, identyfikacji sprawców tych zanieczyszczeń i zabezpieczenia dowodów oraz szybkiego podjęcia akcji zwalczania zanieczyszczenia w takich przypadkach. (str. 44, 45)

2. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni, powołana do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, pomimo zapewnienia wykwalifikowanej obsługi kadrowej, nie posiadała wyposażenia pozwalającego na pełną realizację zadań wynikających z postanowień omawianego artykułu Konwencji Helsińskiej. Eksploatowane przez MSPiR statki zapewniały podjęcie w ciągu 8 godzin akcji zwalczania zanieczyszczeń tylko na 70% nadzorowanego obszaru wód Bałtyku. Sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń był w niewystarczających ilościach i znacznie wyeksploatowany. Koszty niezbędnego doposażenia szacowano na blisko 153 mln zł. Na zakup sprzętu uzyskano zapewnienie strony duńskiej i fińskiej o udzieleniu wsparcia finansowego w wysokości 10,85 mln zł. MSPiR ubiegała się o pozyskanie pozostałej kwoty w NFOŚiGW⁹. (str. 46-48)
3. Jednostkami koordynującymi działania ratownicze w portach były portowe służby ratownicze i służby ochrony przeciwpożarowej. Skontrolowane porty, poza portem w Kołobrzegu, wyposażone były w sprzęt do likwidacji zanieczyszczeń wód portowych. Kontrola nie wykazała braków w wyposażeniu portów w ww. urządzenia. (str. 48-49)
4. Do dnia zakończenia kontroli dyrektor MSPiR nie przygotował krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zgodnego z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁸. Posługiwanie się, w zakresie strategii i procedur działania, planem z 1998 r. zdaniem NIK było działaniem nielegalnym. Projekt Krajowego Planu, przygotowany ze środków pomocowych przez duńską firmę w listopadzie 2003 r., wymagał uzupełnień, dotyczących m.in. współpracy z jednostkami podległymi i nadzorowanymi przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie rozwiązań dotyczących organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na brzegu

⁹ Jak ustalono po zakończeniu kontroli, w czerwcu 2004 r. MSPiR otrzymała pismo z NFOŚiGW informujące, że projekt dot. wyposażenia Służby został rozpatrzony pozytywnie, ale ze względu na chwilowy brak środków finansowych nie będzie realizowany

morskim, w świetle nowego podziału zadań pomiędzy służbami morskimi, a władzami samorządowymi i jednostkami im podległymi. Minister Infrastruktury podjął stosowne działania w celu nawiązania takiej współpracy¹⁰. (str. 49, 50)

W żadnym z kontrolowanych zarządów portów nie opracowano planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, wymaganych przepisami rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁸. Zarządy działały w oparciu o nieaktualne plany, nie spełniające wymagań nowych przepisów prawa w tym zakresie. (str. 52)

5. W latach 2000 – 2003 na polskich obszarach morskich przeprowadzono 172 akcje zwalczania zanieczyszczeń morza substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi. Łączne koszty akcji, poniesione przez administrację morską i MSPiR (wcześniej PRO) wyniosły ok. 257,6 tys. zł. (str. 53, 54)

Na podkreślenie zasługuje udział Inspekcji Ochrony Środowiska w zwalczaniu zanieczyszczeń wód morskich, której służby, w wyniku powzięcia informacji o zanieczyszczeniu, we współpracy z inspektorami urzędów morskich dokonywały rozpoznania zdarzenia, wykonywały analizy laboratoryjne wody, paliwa statku, lub wód zęzowych, niezbędne do ustalenia sprawców zanieczyszczeń. (str. 58)

6. W latach 2000 – 2003 inspektorzy urzędów morskich wymierzili 198 kar za zanieczyszczenie morza, na łączną kwotę ok. 1,3 mln zł, którą przekazano na środek specjalny będący w dyspozycji Ministra Infrastruktury. W badanym okresie w Ministerstwie Infrastruktury dysponowano przychodami z kar wymierzonych przez terenowe organy administracji morskiej w łącznej kwocie ok. 3,4 mln zł., które wykorzystano w pełni na realizację zadań ochrony środowiska morskiego, zgodnie z przepisem art. 60 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej¹¹. (str. 54-56)
7. W ramach międzynarodowej współpracy w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, zgodnie z postanowieniem przepisu 4 Załącznika VII do Konwencji Helsińskiej, MSPiR zawarła porozumienia z odpowiednimi jednostkami organizacyjnymi z Niemiec i Rosji. Pracownicy organów administracji morskiej brali udział w ćwiczeniach i szkoleniach jednostek

¹⁰Z ustaleń pokontrolnych wynika, że w lipcu 2004 r. w MSPiR opracowano morską część Krajowego Planu, którą przekazano Radzie MSPiR do zaopiniowania.

¹¹ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (j.t. Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 z późn. zm.)

organizacyjnych państw-stron Konwencji Helsińskiej, odpowiedzialnych za zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na Bałtyku. (str. 50, 52, 53)

V. Sprawozdania i wymiana informacji (art. 16 Konwencji Helsińskiej)

W Ministerstwie Infrastruktury, a przed dniem 23 października 2001 r. w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, opracowano i terminowo przekazano do Komisji Helsińskiej wszystkie wymagane raporty i informacje. Komisji przekazano 6 rocznych raportów dotyczących monitoringu powietrznego Bałtyku oraz przestrzegania Konwencji MARPOL, przywołanej w Konwencji Helsińskiej, a także, stosownie do bieżących ustaleń grup roboczych Komisji Helsińskiej - 11 informacji, dotyczących m.in. wypadków morskich, działań podejmowanych w celu wdrożenia deklaracji Kopenhaskiej, wdrożenia niektórych zaleceń Komisji, bezpieczeństwa morskiego. (str. 59, 60)

VI. Koordynacja i nadzór Ministra Infrastruktury, a przed dniem 23 października 2001 r. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (zwanego dalej MI) oraz Ministra Środowiska nad przestrzeganiem postanowień Konwencji Helsińskiej.

1. W latach 2000 - 2003, w celu wdrożenia badanych postanowień Konwencji Helsińskiej, w Ministerstwie Infrastruktury przygotowano i doprowadzono do uchwalenia 2 ustaw, wydania 6 rozporządzeń oraz wprowadzenia zmian do 7 ustaw. Kontrola wykazała, że w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁸, nie określono zakresu planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, opracowywanych przez podmioty zarządzające portami. Ministerstwo Infrastruktury nie określiło również terminów opracowania omawianych planów. (str. 29)
2. W Ministerstwie Infrastruktury zapewniono wykonanie 20 prac o charakterze naukowo-badawczym, w tym stałe prowadzenie komputerowego systemu gromadzenia danych meteorologicznych i hydrodynamicznych oraz prognozowania wspomagającego akcje ratownicze na morzu, a także stałą obsługę automatycznej stacji monitorującej stan środowiska morskiego polskiej strefy ekonomicznej z zapewnieniem powszechnego internetowego dostępu do danych istotnych dla bezpieczeństwa żeglugi morskiej. (str. 29, 30)
3. Minister Infrastruktury nie zapewnił dostatecznego nadzoru nad wdrożeniem przez kontrolowane jednostki postanowień Konwencji Helsińskiej zawartych w art. 8 i 9 oraz 13 i 14.
W badanym okresie w MI nie przeprowadzono pełnej oceny wdrożenia postanowień Konwencji Helsińskiej, pomimo że częściowe oceny wdrożenia

zaleceń Komisji Helsińskiej, wykonane w Ministerstwie Infrastruktury, wykazywały niezadowalający stan w tym zakresie, m.in. brak wdrożenia 16 zaleceń oraz niepełną realizację zadań wynikających z postanowień Deklaracji Kopenhaskiej. (str. 30, 34-52)

4. NIK pozytywnie ocenia współpracę MI z Komisją Helsińską oraz z państwami – stronami Konwencji Helsińskiej, obejmującą udział w pracach grup roboczych Komisji, w seminariach i szkoleniach, przekazywanie Komisji corocznych raportów i innych informacji o realizacji zadań wynikających z postanowień Konwencji i zaleceń Komisji Helsińskiej, udział w międzynarodowych ćwiczeniach w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu oraz zawarcie porozumień roboczych ze stroną niemiecką i rosyjską o współpracy na wypadek zagrożeń i zanieczyszczeń morza przez statki. Minister Infrastruktury informował Ministra Środowiska o realizacji zadań związanych z wdrażaniem Konwencji Helsińskiej dotyczących spraw morskich. Ministrowie Środowiska i Infrastruktury wypracowywali wspólne stanowiska do prezentacji na forum działalności Komisji Helsińskiej. (str. 31)
5. NIK uznała za niedostateczny nadzór Ministra Środowiska nad realizacją zadań związanych z wdrażaniem Konwencji Helsińskiej, a wykonywanych przez jednostki nadzorowane przez Ministra – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, w strukturach którego działał Sekretariat ds. Konwencji Helsińskiej, a od 1 stycznia 2003 przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. W ocenie NIK Ministerstwo nie w pełni wywiązywało się z roli resortu wiodącego we wdrażaniu Konwencji Helsińskiej. (str. 26-28)

Pozytywnie odnotować należy opracowanie w lipcu 2003 r. przez GIOŚ informacji o realizacji obowiązków Polski wynikających z Konwencji Helsińskiej ze szczegółowym uwzględnieniem Monitoringu Bałtyku, która po konsultacjach z MI, b. Ministerstwem Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi była rozpatrzona i zatwierdzona przez kierownictwo Ministerstwa Środowiska. Dokument przekazano do upowszechnienia na stronach internetowych MŚ. GIOŚ planuje opracowanie kolejnej informacji w 2004 r. (str. 28)

VII. W wyniku kontroli nie stwierdzono wydatkowania środków z naruszeniem prawa, uszczupień w dochodach ani innych nieprawidłowości finansowych. (str. 66)

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

W celu usunięcia zaniedbań i nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku kontroli, dla poprawy stanu wdrożenia badanych postanowień Konwencji Helsińskiej niezbędne jest podjęcie następujących działań:

Minister Środowiska powinien:

- dokonać oceny dotychczasowych działań na rzecz wdrażania postanowień Konwencji Helsińskiej,
- zapewnić zwiększenie nadzoru i współpracy z GIOŚ w ramach realizacji zadań wynikających z postanowień Konwencji Helsińskiej, w szczególności wykonywanych przez Sekretariat ds. Konwencji Helsińskiej,
- rozważyć możliwość udzielenia wsparcia Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa w staraniach o pozyskanie środków z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska współfinansujących jej wyposażenie do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.

Minister Infrastruktury powinien:

- przeprowadzić kompleksową ocenę stanu wdrożenia postanowień Konwencji Helsińskiej, pozostających w kompetencjach Ministra Infrastruktury,
- spowodować ujęcie w opłatach tonażowych ustalanych przez zarządy portów opłaty za odbiór odpadów ze statków,
- zintensyfikować działania mające na celu opracowanie pełnego krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,
- rozważyć możliwość powołania międzyresortowego zespołu, niezależnie od Rady SAR, złożonego z przedstawicieli służb współpracujących w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, odpowiedzialnego za koordynację prac nad przygotowaniem pełnego Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego oraz koordynację i monitorowanie wdrożenia tego Planu,
- określić zakres oraz terminy opracowania przez podmioty zarządzające portem, przystanią, terminalem lub stoczną remontową, morskich planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych,
- rozważyć możliwość podjęcia działań zmierzających do zapewnienia pełnego wyposażenia MSPiR w sprzęt i urządzenia, niezbędnego do wdrożenia wymagań Konwencji Helsińskiej w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń morza oraz doposażenia urzędów morskich dla realizacji skutecznego monitoringu stanu czystości polskich wód morskich,
- spowodować prowadzenie w urzędach morskich rejestrów wszystkich statków zawijających do portów i przystani morskich, z wyodrębnieniem statków turystycznych,

- zwiększyć nadzór nad urzędami morskimi w zakresie planowego i systematycznego prowadzenia inspekcji statków oraz lotniczych obserwacji czystości wód morskich, a także rzetelnej ewidencji jednostek pływających wchodzących i wychodzących z portów.

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji powinien:

- podjąć współpracę z Ministrem Infrastruktury oraz Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa nad opracowaniem Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, w zakresie kompetencji MSWiA,

Dyrektorzy urzędów morskich powinni:

- spowodować prowadzenie w kapitanatach portów rejestrów wszystkich statków zawijających do portów i przystani morskich, z wyodrębnieniem statków turystycznych,
- zapewnić przygotowanie i wdrożenie skoordynowanych planów prowadzenia obserwacji lotniczych na polskich obszarach morskich,
- zapewnić, by inspekcje przeprowadzane na statkach obejmowały m.in. sprawdzenie dowodu poinformowania zarządu portu przez kapitana statku o odpadach znajdujących się na statku.

Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni powinien:

- przyspieszyć działania podjęte w celu opracowania pełnego Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,
- kontynuować podjęte działania mające na celu zapewnienie wyposażenia MSPiR w sprzęt i urządzenia niezbędne do prowadzenia akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, zgodnie z wymaganiami art. 14 Konwencji Helsińskiej,

Prezesi zarządów portów powinni:

- zawrzeć z wybranymi wyspecjalizowanymi firmami umowy na odbiór odpadów ze statków, w celu zapewnienia statkom korzystającym z portu dostępu do portowych urządzeń do odbioru ścieków, wód zaolejonych i odpadów stałych ze statków, a w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu podjąć użytkowanie istniejących stałych urządzeń do odbioru ścieków i wód zaolejonych ze statków,
- zapewnić nadzór nad firmami świadczącymi w porcie usługi w zakresie odbioru odpadów ze statków,
- pokrywać z opłat tonażowych koszty odbioru odpadów ze statków,
- opracować i wdrożyć plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w porozumieniu z MSPiR w Gdyni.

3. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

W dniu 22 marca 1974 r., z inicjatywy Finlandii, państwa położone wokół Morza Bałtyckiego podpisały Konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Wzięto pod uwagę hydrograficzne i ekologiczne właściwości obszaru Morza Bałtyckiego i wrażliwość jego organizmów żywych na zmiany zachodzące w środowisku morskim.

Konwencja ta, wskutek zmian ekonomicznych i społecznych w Europie Środkowej i Wschodniej, a także wobec potrzeby kompleksowego uregulowania zasad ochrony Morza Bałtyckiego, została uchylona przez **Konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzoną w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.**¹², zwaną dalej Konwencją.

Konwencja Helsińska z 1992 r., została podpisana przez: Danię, Estonię, Finlandię, Niemcy, Łotwę, Litwę, Polskę, Rosję i Szwecję, a w dniu 24 września 1992 r. przez Europejską Wspólnotę Gospodarczą. Konwencję ratyfikowały wszystkie z ww. Stron. Rolę depozytariusza dokumentów ratyfikacji Konwencji pełni, podobnie jak w przypadku Konwencji z 1974 r., Rząd Finlandii.

W oświadczeniu Rządowym z dnia 29 grudnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską przedmiotowej Konwencji¹³ podano, że zgodnie z **art. 36 ust. 1 Konwencji** wchodzi ona w życie w stosunku do Sygnatariuszy dnia 17 stycznia 2000 r.

Konwencja Helsińska ma zastosowanie do obszaru Morza Bałtyckiego obejmującego Morze Bałtyckie właściwe, morskie wody wewnętrzne Państw – Stron Konwencji oraz wejście na Morze Bałtyckie ograniczone równoleżnikiem 57°44.43' szerokości geograficznej północnej, przechodzącym przez Skaw w Skagerraku (**art. 1 Konwencji**)

Konwencję tworzy 38 artykułów i 7 załączników, które regulują sprawy dotyczące:

- obszaru działania Konwencji, podstawowych zasad i zobowiązań oraz zastosowania Konwencji (art. 1-4),
- substancji szkodliwych i zanieczyszczeń ze źródeł lądowych (art. 5, 6)
- ocen oddziaływania na środowisko (art. 7),
- zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków i negatywnego oddziaływania statków turystycznych (art. 8, 9),
- zakazu spalania i zatapiania (art. 10, 11),
- badania i eksploatacji dna morskiego i jego podłoża (art. 12),
- powiadamiania i konsultacji w sprawie przypadków zanieczyszczeń (art. 13),
- współpracy w zwalczaniu zanieczyszczania morza (art. 14),

¹² Dz.U. z 2000r. Nr 28, poz.346

¹³ Dz.U. z 2000r. Nr 28, poz.347

- ochrony przyrody i różnorodności biologicznej (art.15),
- sprawozdawczości i wymiany informacji, informowania społeczeństwa i ochrony informacji (art.16-18),
- organizacji i zadań Komisji Helsińskiej, administracyjnych i finansowych uzgodnień dla działalności Komisji (art. 20-22),
- prawa do głosowania (art. 23),
- wspólnych działań i współpracy Umawiających się Stron (art. 24-27),
- zasad wdrażania i obowiązywania Konwencji (art. 28-37),
- depozytariusza (art. 38).

Przedmiotem niniejszej kontroli było zbadanie przestrzegania postanowień tej Konwencji w zakresie:

- **art. 8 i 9** – zapobieganie zanieczyszczeniu ze statków i statków turystycznych,
- **art. 11** – zapobieganie zatapianiu,
- **art. 13** – powiadamianie i konsultacje dotyczące przypadków zanieczyszczeń,
- **art. 14** – współpraca w zwalczaniu zanieczyszczeń morza,
- **art. 16** – sprawozdania i wymiana informacji.

W celu ochrony obszaru Morza Bałtyckiego przed zanieczyszczeniem ze statków Umawiające się Strony podejmą środki przewidziane w załączniku IV¹⁴ (**art. 8 ust. 1 Konwencji**).

Umawiające się Strony opracują i zastosują jednolite wymagania co do zapewnienia urządzeń do odbioru odpadów pochodzących ze statków, biorąc pod uwagę, między innymi, specyficzne potrzeby statków pasażerskich pływających na obszarze Morza Bałtyckiego (**art. 8 ust. 2 Konwencji**).

Zgodnie z **art. 9 Konwencji** umawiające się Strony, poza wprowadzeniem w życie tych postanowień niniejszej konwencji, które odpowiednio mogą być zastosowane do statków turystycznych, podejmą specjalne środki w celu zmniejszenia szkodliwych skutków działalności tych statków dla środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Środki te powinny, między innymi, dotyczyć zanieczyszczenia powietrza, hałasu i skutków hydrodynamicznych, jak i odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków turystycznych.

W myśl **art. 11 ust. 1 Konwencji**, Umawiające się Strony wprowadzą, z zastrzeżeniem wyjątków określonych w ustępach 2 i 4 niniejszego artykułu, zakaz zatapiania na obszarze Morza Bałtyckiego.

Zatapianie urobku z pogłębiania dna wymaga uzyskania uprzednio specjalnego zezwolenia właściwego organu krajowego, zgodnie z postanowieniami załącznika V¹⁵ (**art. 11 ust. 2 Konwencji**).

Zgodnie z **art. 11 ust. 3 Konwencji** każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się zapewnić przestrzeganie postanowień niniejszego artykułu przez m.in. statki:

¹⁴ Załącznik IV reguluje kwestie związane z zapobieganiem zanieczyszczeniom ze statków.

¹⁵ Załącznik V określa wyjątki od ogólnego zakazu zatapiania odpadów i innych materiałów na obszarze Morza Bałtyckiego

- a) zarejestrowane na jej terytorium lub pływające pod jej banderą;
- b) ładujące na jej terytorium lub na morzu terytorialnym materiały przeznaczone do zatopienia; lub
- c) mające przypuszczalnie dokonywać zatapiania na jej wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym.

Stosownie do **art. 11 ust. 4** Konwencji postanowienia niniejszego artykułu nie mają zastosowania, jeżeli bezpieczeństwo życia ludzkiego albo bezpieczeństwo m.in. statku zagrożone jest na morzu przez całkowite zniszczenie lub całkowitą stratę statku bądź w innym przypadku stanowiącym niebezpieczeństwo dla życia ludzkiego i jeżeli zatopienie wydaje się jedynym sposobem oddalenia tej groźby oraz jeżeli istnieje wszelkie prawdopodobieństwo, że szkoda, która powstanie wskutek takiego zatopienia, będzie mniejsza niż ta, jaka wynikłaby w innym razie. Takie zatapianie powinno być przeprowadzone w sposób ograniczający do minimum możliwość wyrządzenia szkody życiu ludzkiemu lub życiu w morzu.

Zatopienie dokonane na podstawie postanowień ustępu 4 niniejszego artykułu będzie zgłoszone i zrealizowane zgodnie z załącznikiem VII¹⁶, a następnie będzie również niezwłocznie zgłoszone Komisji zgodnie z postanowieniami Przepisu 4 załącznika V (**art. 11 ust. 5 Konwencji**).

W przypadku zatopienia, co do którego istnieje podejrzenie, że jest ono sprzeczne z postanowieniami niniejszego artykułu, Umawiające się Strony będą współpracowały w prowadzeniu dochodzenia w tej sprawie zgodnie z Przepisem 2 załącznika IV (**art. 11 ust. 6 Konwencji**).

W razie gdy przypadek zanieczyszczenia, który zdarzył się na terytorium jednej Umawiającej się Strony, może spowodować zanieczyszczenie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego poza jej terytorium i przyległym obszarem morskim, na którym wykonuje ona swe suwerenne prawa i jurysdykcję zgodnie z prawem międzynarodowym, to ta Umawiająca się Strona powiadomi bezzwłocznie te Umawiające się Strony, których interesy są zagrożone lub mogą być zagrożone (**art. 13 ust. 1 Konwencji**).

W razie gdy Umawiające się Strony, o których mowa w ustępie 1, uznają to za konieczne, powinny być przeprowadzone konsultacje w celu zapobieżenia, zmniejszenia i kontroli takiego zanieczyszczenia (**art. 13 ust. 2 Konwencji**).

W myśl **art. 13 ust. 3 Konwencji**, ustępy 1 i 2 mają również zastosowanie w przypadkach, gdy jedna Umawiająca się Strona ucierpiała wskutek zanieczyszczenia z terytorium kraju trzeciego.

Umawiające się Strony podejmą, indywidualnie i wspólnie, zgodnie z postanowieniami załącznika VII, wszelkie właściwe środki w celu utrzymania odpowiedniej zdolności do działania i reagowania na przypadki zanieczyszczenia, aby wyeliminować lub zmniejszyć do minimum skutki tych przypadków dla środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (**art. 14 Konwencji**).

¹⁶ Załącznik VII reguluje kwestie reagowania na przypadki zanieczyszczenia.

Umawiające się Strony będą przysyłać do Komisji¹⁷, w regularnych odstępach czasu, sprawozdania dotyczące:

- a) prawnych, regulacyjnych i innych środków podjętych w celu realizacji postanowień niniejszej konwencji, jej załączników i przyjętych zaleceń;
- b) skuteczności środków podjętych w celu realizacji postanowień, o których mowa w punkcie a) niniejszego ustępu; oraz
- c) problemów powstałych w toku realizacji postanowień, o których mowa w punkcie a) niniejszego ustępu – **art. 16 ust. 1 Konwencji**.

Na żądanie jednej Umawiającej się Strony lub Komisji Umawiające się Strony dostarczają informacji dotyczących zezwoleń na zrzut zanieczyszczeń, danych co do emisji oraz danych o jakości środowiska w zakresie, w jakim są one dostępne (**art. 16 ust. 2 Konwencji**).

W dniu 10 września 2001 r. w Kopenhadze, na Nadzwyczajnym Posiedzeniu Komisji Helsińskiej, Komisja reprezentowana przez ministrów państw-stron Konwencji Helsińskiej (ze strony polskiej – Wiceminister Transportu i Gospodarki Morskiej), biorąc pod uwagę rosnące natężenie ruchu morskiego na obszarze Morza Bałtyckiego i zaistniałe wypadki, a także trudności żeglugi na Bałtyku związane z wąskimi cieśninami, płyciznami, obszarami archipelagów i pokrywą lodową w okresie zimowym, podpisała wspólną Deklarację w sprawie bezpieczeństwa żeglugi i zdolności reagowania w niebezpieczeństwie na obszarze Morza Bałtyckiego, zwaną Deklaracją Kopenhaską. Uzgodnienia Deklaracji dotyczą m.in. spraw: rozgraniczenia ruchu na trasach żeglugowych na Morzu Bałtyckim, pilotażu statków, serwisu hydrograficznego, elektronicznych map nawigacyjnych, stosowania Automatycznego Systemu Identyfikacji statków, ustanowienia Europejskiej Platformy Wymiany Danych Morskich, ustanowienia wspólnej procedury dla badania wypadków morskich, zapewnienia odpowiednich zdolności reagowania w niebezpieczeństwie i do zwalczania zanieczyszczeń na morzu i w strefie brzegowej.

Postanowienia Deklaracji Kopenhaskiej, w części dotyczącej poprawy bezpieczeństwa żeglugi na Bałtyku, zostały wpisane do Załącznika IV Konwencji Helsińskiej (dostępnego w materiałach Komisji Helsińskiej w wersji angielskiej).

Ustanowiona przez Konwencję Helsińską z 1974r. Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego pozostała Komisją w rozumieniu nowej Konwencji (**art. 19 ust. 1 i 2 Konwencji**). Obowiązki Komisji są następujące:

- a) stałe obserwowanie wykonywania postanowień niniejszej konwencji;
- b) wydawanie zaleceń w sprawie środków dotyczących celów niniejszej konwencji,
- c) dokonywanie przeglądu treści niniejszej konwencji wraz z załącznikami i zalecanie Umawiającym się Stronom takich poprawek do niniejszej konwencji oraz jej załączników, jakie mogą być niezbędne, łącznie ze zmianami w spisach substancji i materiałów, jak również przyjmowanie nowych załączników;

¹⁷ „Komisja” oznacza Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku, o której mowa w art. 19 Konwencji.

- d) określanie kryteriów kontroli zanieczyszczenia, zadań zmierzających do redukcji zanieczyszczenia oraz zadań dotyczących środków, zwłaszcza tych, które są określone w załączniku III;
- e) popieranie w ścisłej współpracy z właściwymi instytucjami rządowymi, z uwzględnieniem punktu niniejszego artykułu, podejmowania dodatkowych środków dla ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego,
- f) korzystanie, w razie potrzeby, z usług właściwych regionalnych i innych międzynarodowych organizacji w celu współpracy w badaniach naukowych i technologicznych, jak również z innych odpowiednich działań związanych z celami niniejszej konwencji – **art. 20 ust. 1 Konwencji**.

Komisja może podjąć takie inne funkcje, jakie uzna za właściwe dla wspierania celów niniejszej konwencji (**art. 20 ust. 2 Konwencji**).

Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych¹⁸ określa zasady oraz tryb zawierania, ratyfikowania, zatwierdzania, ogłaszania, wykonywania, wypowiedzania i zmian zakresu obowiązywania umów międzynarodowych.

Zgodnie z **art. 3 ww. ustawy** z zastrzeżeniem przepisów ustawy, czynności w stosunkach międzynarodowych dotyczących zawierania umów międzynarodowych, związania Rzeczypospolitej Polskiej takimi umowami oraz obowiązywania i wypowiedzania umów międzynarodowych dokonuje minister właściwy do spraw zagranicznych.

Stosownie do **art. 14 ww. ustawy** organ właściwy do prowadzenia negocjacji lub minister kierujący działem administracji rządowej właściwy do spraw, których dotyczy umowa międzynarodowa, po uzgodnieniu z zainteresowanymi ministrami, składa Radzie Ministrów, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw zagranicznych, wnioski o ratyfikację lub zatwierdzenie umowy międzynarodowej.

Minister właściwy do spraw zagranicznych przedkłada Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej do ratyfikacji umowę międzynarodową wraz z uzasadnieniem oraz projektem dokumentu ratyfikacyjnego (**art. 15 ust. 2 ww. ustawy**).

W prawie polskim problematykę w zakresie zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki regulują następujące akty prawne:

- **Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej**¹⁹.

Zgodnie z **art. 38 ww. ustawy**, organami administracji morskiej są: minister właściwy do spraw gospodarki morskiej czyli Minister Infrastruktury²⁰ oraz dyrektorzy urzędów morskich – jako terenowe organy administracji morskiej.

- **Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki**²¹.

¹⁸ Dz.U. Nr 39, poz. 443 z późn. zm.

¹⁹ j.t. Dz.U. z 2003r. Nr 153, poz. 1502 z późn. zm.

²⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2001r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury – Dz.U. Nr 122, poz. 1326

²¹ Dz.U. Nr 47, poz. 243 z późn. zm.

Zgodnie z **art. 1 ww. ustawy** do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki stosuje się m.in.: postanowienia Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.

Przepisów ustawy nie stosuje się, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej (**art. 3 ustawy**).

Z jej upoważnienia zostały wydane następujące akty wykonawcze:

- **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 maja 1997 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zanieczyszczeń na morzu**²², które w myśl § 1 ust. 1 określało dla polskich obszarów morskich organizację i sposób zwalczania zanieczyszczeń na morzu oraz organy i jednostki biorące udział w zwalczaniu tych zanieczyszczeń, w tym: zadania organów administracji morskiej w zakresie zwalczania zanieczyszczeń na morzu, zadania oraz organizację morskiej służby zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, a także zasady jej współdziałania z innymi jednostkami organizacyjnymi, obowiązki sprawcy zanieczyszczenia morza.

Powyższe rozporządzenie zostało uchylone z dniem 1 stycznia 2003 r. w wyniku zmiany zakresu upoważnienia w art. 24 ust.1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, wynikającego z art. 13 pkt 8 **ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków**²³.

- **Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu**²⁴, które, zgodnie z § 1 ust. 1, określa:
 - 1) sposób organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich;
 - 2) jednostki organizacyjne współdziałające w zakresie zwalczania zagrożeń na morzu z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa,
 - 3) podmiot właściwy do opracowania krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zwanego dalej "Krajowym Planem", i jego elementy składowe;
 - 4) zadania organów administracji morskiej w zakresie funkcjonowania systemu zwalczania zanieczyszczeń na morzu;
 - 5) zadania i uprawnienia Służby SAR w organizowaniu i koordynowaniu akcji zwalczania zagrożeń lub zanieczyszczeń na morzu;
 - 6) zasady i sposób udostępniania w ramach współpracy międzynarodowej informacji o gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.
- **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie przepisów technicznych w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, trybu przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzorów międzynarodowych świadectw, wysokości opłat z tym**

²² Dz.U. Nr 53, poz.337

²³ Dz.U. Nr 166, poz.1361

²⁴ Dz.U. Nr 239, poz.2026

związanych oraz powierzenia niektórych zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej²⁵.

- **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 stycznia 1998 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji**²⁶.
- **Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków**²⁷, która określa zasady postępowania z odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków w portach i przystaniach morskich, a w szczególności ustala:
 - 1) obowiązki podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi w zakresie zapewnienia dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków;
 - 2) zasady sporządzania i zatwierdzania planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków;
 - 3) zasady sprawowania nadzoru przez organy administracji morskiej nad przestrzeganiem przepisów ustawy;
 - 4) zasady ustalania opłat z tytułu kosztów utrzymania i eksploatacji portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków – **art. 1**.Na podstawie art. 9 ust. 4 ww. ustawy Minister Infrastruktury wydał **rozporządzenie z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków**²⁸, które określa:
 - 1) szczegółowy zakres portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków;
 - 2) zakres i wzór wniosku w sprawie zatwierdzania tych planów oraz tryb ich składania i zatwierdzania;
 - 3) warunki, jakie powinny spełniać plany, programy i inne opracowania dotyczące gospodarowania odpadami ze statków oraz pozostałościami ładunkowymi, sporządzone przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (§ 1 ww. rozporządzenia).
- **Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim**²⁹, która reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu – **art. 1**.

²⁵ Dz.U z 1997r. Nr 2, poz.16

²⁶ Dz.U Nr 6, poz.20

²⁷ Dz.U. Nr 166, poz. 1361 z późn. zm.

²⁸ Dz.U. Nr 236, poz.1989

²⁹ Dz.U. Nr 109, poz.1156 z późn. zm.

Na mocy **art. 41 ust. 1 ww. ustawy** dla wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu utworzona została Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, zwana „Służbą SAR”.

Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą Ministrowi Infrastruktury (**art. 41 ust. 2 ww. ustawy**).

Zgodnie z **art. 59 ust. 1 ww. ustawy** Minister Skarbu Państwa, po zasięgnięciu opinii Ministra Infrastruktury, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy wydzieli ze struktur przedsiębiorstwa państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe w celu przekazania Służbie SAR jednostki organizacyjne i składniki majątkowe służące celom, o których mowa w ustawie oraz w art. 23a ustawy z dnia 16 marca 1995r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, a w szczególności:

- 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne i Centrum Operacyjne
Zwalczania Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego,
- 2) morskie statki ratownicze i specjalne statki morskie do zwalczania zanieczyszczeń,
- 3) brzegowe stacje ratownicze,
- 4) bazy.

- **Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich**³⁰

określa zasady tworzenia podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi, ich organizację i funkcjonowanie.

Na podstawie art. 8 ust.7 ww. ustawy Minister Infrastruktury wydał **rozporządzenie z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie wysokości opłat portowych**³¹, które określa wysokość opłat portowych pobieranych za użytkowanie infrastruktury portowej.

- **Ustawa z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska**³² stanowi, że do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska należy m.in.: kontrola przestrzegania przepisów o ochronie środowiska, kontrola eksploatacji instalacji i urządzeń chroniących środowisko przed zanieczyszczeniem oraz organizowanie i koordynowanie państwowego monitoringu środowiska, w tym monitoringu wód Morza Bałtyckiego, prowadzenie badań jakości środowiska, obserwacji i oceny jego stanu oraz zachodzących w nim zmian (**art. 2 ust.1 pkt 1, 5 i 8**).

Problemy ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego³³

W skali globalnej Morze Bałtyckie jest małym morzem, ale jednym z największych na świecie, unikalnym ekologicznie, zbiornikiem wód słonawych. Ze względu na właściwości geograficzne, klimatyczne i oceanograficzne Morze Bałtyckie jest bardzo podatne na wpływ działalności ludzkiej w obszarze jego zlewni.

³⁰ j.t. Dz.U.z 2002r. Nr 110, poz.967 z późn. zm.

³¹ Dz.U. Nr 103, poz.1082; W okresie od dnia 29 czerwca 2002r. do dnia 30 kwietnia 2004r. obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8maja 2002r. w sprawie wysokości opłat portowych – Dz.U. Nr 74, poz.678 z późn. zm.

³² j.t. Dz.U. z 2002r. Nr 112, poz.982 z późn. zm.

³³ Rozdział opracowany na podstawie raportu „Środowisko morskie Bałtyku. 1999-2002”, Komisja Helsińska, 2003 r.

Bałtyk połączony jest z wodami oceanów jedynie wąską i płytką cieśniną Sund i Bełty. Ogranicza to wymianę wód Bałtyku ze słonymi i dobrze napowietrzonymi wodami Morza Północnego. Proces wymiany wód jest nieregularny, zależny od warunków meteorologicznych. W ostatnich latach wlewy wód Morza Północnego do Bałtyku następowały średnio co 11 lat. Szacuje się, że pełna wymiana wód Morza Bałtyckiego zajmuje okres 25 – 30 lat.

Miasta, gospodarstwa rolne, lasy wykorzystywane gospodarczo, zakłady przemysłowe, transport i inna działalność ludzka na całym terenie zlewni Bałtyku są źródłem zanieczyszczeń wód morskich głównie związkami biogennymi i substancjami niebezpiecznymi. Bezpośrednie zanieczyszczenie morza stanowią też zrzuty zanieczyszczeń ze statków.

Na ekosystem Morza Bałtyckiego głęboko oddziałują komercyjne połowy ryb oraz wzrost żeglugi, powodujący zwiększenie ryzyka nielegalnych zrzutów zanieczyszczeń ze statków (ścieków i wód zaolejonych) i poważnych rozlewów ropy/olejów powodowanych awariami i kolizjami statków.

Rozlewy ropy lub oleju tworzą warstwę na powierzchni wody lub mieszają się i rozpuszczają w wodzie. Rozlewy oleju lub ropy utrzymujące się na powierzchni wody powodują oblepianie ptaków i fok, a w następstwie zmniejszenie ich szans na przetrwanie poprzez utrudnienie poruszania się, utratę właściwości izolacyjnych ich piór i skóry. Zanieczyszczenie ropą lub olejem niszczy również siedliska wielu roślin i zwierząt oraz obszary rybiej ikry. Związki chemiczne, zawarte w ropie i olejach, toksycznie oddziałują na plankton, ryby i zwierzęta żyjące na dnie morza. Tereny przybrzeżne zanieczyszczone rozlewami ropy wymagają aktywnego oczyszczania, które jest powolnym i pracochłonnym zadaniem. Rozlewy ropy niosą również poważne konsekwencje dla turystyki i komercyjnych połowów.

Około 10% wszystkich substancji ropopochodnych w Morzu Bałtyckim pochodzi z rozmyślnych, nielegalnych zrzutów olejów i wód zęzowych z jednostek pływających po Bałtyku. Patrole lotnicze wykazują około 400 nielegalnych zrzutów oleju rocznie na Morzu Bałtyckim.

Rozlewy ropy pochodzą również z kolizji na morzu. W ciągu ostatnich 11 lat nastąpiło 251 wypadków w żegludze po Morzu Bałtyckim, z czego jedna piąta doprowadziła do zanieczyszczenia ropą/olejami. Łącznie w latach 2000-2001 na Bałtyku rozlano 2.756 m³ ropy, z czego około 2.500 m³ pochodziło z jednego tylko wypadku.

Intensywność żeglugi na Morzu Bałtyckim należy do największych na świecie – w każdym czasie na Bałtyku znajduje się ok. 2.000 statków. W 2000 roku przez Morze Bałtyckie przetransportowano 80 mln ton ropy. Prognozy wykazują, że do roku 2015 ilość ropy przewożonej przez Bałtyk osiągnie ponad 130 mln ton rocznie, co zwiększy ryzyko wystąpienia wielkich rozlewów (ponad 10.000 ton ropy) o 35% dla całego Bałtyku, a o 100% w Zatoce Fińskiej.

3.2. Istotne ustalenia kontroli

W badanym okresie Ministerstwo Środowiska było resortem wiodącym we wdrażaniu postanowień Konwencji sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencji Helsińskiej), która weszła w życie z dniem 17 stycznia 2000 r.

Z kontrolowanego zakresu omawianej Konwencji, sprawy regulowane w art. 8, 9, 11, 13 i 14, dotyczące zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, powiadamiania i konsultacji w przypadkach zanieczyszczeń i zwalczania zanieczyszczenia oraz zapobiegania zatapianiu w morzu należały do kompetencji b. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, a od dnia 23 października 2001 r. - Ministra Infrastruktury. W kompetencjach Ministra Środowiska pozostawały postanowienia Konwencji zamieszczone w art. 16, dotyczącym sprawozdawczości i wymiany informacji.

W latach 2000 – 2003 za koordynację wykonania zadań związanych z wdrażaniem postanowień Konwencji Helsińskiej w Ministerstwie Środowiska (zwanego dalej MŚ) odpowiadał Departament Współpracy z Zagranicą, do którego zadań należało m.in. „prowadzenie spraw związanych z międzynarodowymi konwencjami...”, a w szczególności opracowywanie bieżących informacji dla potrzeb Kierownictwa, innych organów administracji państwowej, Sejmu i Senatu...” oraz Departament Ochrony Środowiska, a od 1 lutego 2003 r. – Departament Zasobów Wodnych.

Ponadto do dnia 31 stycznia 2003 r. w MŚ, w Departamencie Ochrony Środowiska, a następnie w Departamencie Zasobów Wodnych, zatrudniony był główny specjalista ds. Konwencji Helsińskiej, z miejscem pracy w RZGW w Gdańsku, odpowiedzialny za prowadzenie spraw związanych z Konwencją Helsińską, w tym m.in. za:

- współpracę i nadzór nad przygotowywaniem przez Sekretariat ds. Konwencji Helsińskiej przy RZGW w Gdańsku dokumentów merytorycznych związanych z realizacją zobowiązań strony polskiej wynikających z wykonywania postanowień Konwencji,
- bieżącą współpracę z innymi departamentami Ministerstwa, z innymi resortami, jednostkami organizacyjnymi Państw-Stron Konwencji Helsińskiej oraz z Komisją Helsińską, w zakresie spraw dotyczących Konwencji Helsińskiej.

Jak wykazała kontrola, pomimo pełnienia przez resort środowiska wiodącej roli we wdrażaniu postanowień Konwencji Helsińskiej, w MŚ nie posiadano dokumentów ani informacji związanych z realizacją zadań wynikających z badanych postanowień Konwencji Helsińskiej, a dotyczących w szczególności identyfikacji

tych zadań, krajowych raportów i sprawozdań przekazanych w badanym okresie do Komisji Helsińskiej, współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Komisją Helsińską i z innymi Państwami-Stronami Konwencji Helsińskiej. Stwierdzono przy tym niejednoznaczny podział zadań pomiędzy departamentami MŚ odpowiedzialnymi za wdrażanie postanowień Konwencji. I tak:

- *W sprawach dotyczących identyfikacji zadań do wykonania w latach 2000 – 2003, wynikających z badanych postanowień Konwencji Helsińskiej, raportów i sprawozdań z ich realizacji przekazanych Komisji Helsińskiej, a także współpracy międzynarodowej związanej z wdrażaniem Konwencji, MŚ odsyłało do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i podległego mu Sekretariatu ds. Konwencji Helsińskiej, przechowującego odnośne dokumenty. Poinformowano przy tym, że za wdrożenie art.8, 9, 11, 13 i 14 Konwencji odpowiadał wyłącznie Minister Infrastruktury oraz, że „współpracę z innymi krajami sygnatariuszami Konwencji, dotyczącą realizacji postanowień art. 13 Konwencji oraz współpracę z Międzynarodową Organizacją Morską prowadzi Ministerstwo Infrastruktury. Współpraca taka nie leży w kompetencjach Ministerstwa Środowiska”.*
- *Odnosnie współpracy z Ministrem Infrastruktury, w MŚ poinformowano, że „za sprawy ochrony i bezpieczeństwa na Bałtyku odpowiada Minister Infrastruktury”. „Ministerstwo Środowiska nie oceniało stanu wdrożenia art. 9, 11, 13 i 14 Konwencji”. „O zanieczyszczeniach o typie awarii lub katastrofy (Minister Środowiska – przyp.) nie jest informowany”.*
- *Wewnętrzne regulaminy organizacyjne Departamentu Zasobów Wodnych i Departamentu Współpracy z Zagranicą MŚ nie określały jednoznacznie zakresów zadań dotyczących wdrażania Konwencji Helsińskiej. Do obydwu departamentów należało prowadzenie spraw związanych z realizacją postanowień Konwencji Helsińskiej.*

Z ustaleń kontroli wynika, że w latach 2000 – 2003 odpowiedzialnym za sprawozdawczość i wymianę informacji pomiędzy stroną polską a Komisją Helsińską, był Sekretariat ds. Konwencji Helsińskiej z siedzibą w Gdańsku (zwany dalej SKH). W okresie do dnia 31 grudnia 2002 r. SKH działał w strukturach Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku (RZGW). Z dniem 1 stycznia 2003 r. SKH został przekazany z gestii RZGW do GIOŚ, pozostając w dalszym ciągu w Gdańsku, w lokalu administrowanym przez RZGW.

Z informacji, zasięgniętej w GIOŚ w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, wynikało, że w okresie 1.09.2003 r. – 15.05.2004 r. zadania związane z pracą SKH wykonywał w GIOŚ specjalista ds. koordynacji wdrażania Konwencji Helsińskiej.

Zakres zadań SKH, pomimo zmiany jego umiejscowienia, nie uległ zmianie i obejmował m.in.:

- koordynowanie realizacji zadań wynikających z wdrażania postanowień Konwencji Helsińskiej,
- bieżącą współpracę z Sekretariatem Komisji Helsińskiej w zakresie wszelkich działań oczekiwanych od Polski,
- opracowywanie we współpracy z jednostkami resortu środowiska projektów raportów z realizacji postanowień Konwencji i wdrażania wytycznych opracowanych w ramach grup roboczych Komisji Helsińskiej,
- koordynowanie przekazywania raportów z realizacji postanowień Konwencji i wdrażania ww. wytycznych, przygotowywanych przez resort infrastruktury, gospodarki i rolnictwa,
- kompletowanie i opiniowanie materiałów przekazywanych do Komisji Helsińskiej jako stanowiska Polski.

GIOŚ poinformował również, że „jurysdykcję nad polskimi obszarami morskimi sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jako naczelny organ administracji – oraz dyrektorzy urzędów morskich – jako terenowe organy administracji morskiej. Stąd w zakresie art. 8, 9, 11, 13, 14 i 16 Konwencji w SKH nie wyszczególniono odrębnych zadań”. W latach 2000 – 2003 SKH nie otrzymywał z Ministerstwa Infrastruktury, a wcześniej Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej (zwanych dalej MI), raportów i sprawozdań dotyczących realizacji postanowień art. 8, 9, 11, 13, 14 i 16 Konwencji Helsińskiej, pozostających w kompetencjach resortu gospodarki morskiej. Nie opracowywał też raportów i sprawozdań dotyczących ww. artykułów Konwencji, „gdyż nie leży to w kompetencjach tej jednostki”.

SKH prowadził natomiast współpracę z MI w zakresie uzgadniania formatów kwestionariuszy raportowych i treści raportów przekazywanych do Komisji Helsińskiej, informowania o naradach Komisji Helsińskiej i jej grup roboczych, przekazywania publikacji z Komisji, wymiany informacji o zadaniach leżących w gestii resortu środowiska i infrastruktury, konsultacji projektów zaleceń Komisji Helsińskiej.

W lipcu 2003 r., po konsultacjach z Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w GIOŚ opracowano informację o realizacji zobowiązań Polski wynikających z Konwencji Helsińskiej, ze szczególnym uwzględnieniem monitoringu wód Morza Bałtyckiego. Informacja ta została upowszechniona na stronach internetowych Ministerstwa Środowiska. W roku 2004 planowano opracowanie kolejnej informacji na ten temat.

W Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, a później w Ministerstwie Infrastruktury, prowadzenie spraw w zakresie administracji morskiej oraz ochrony suwerennych praw RP na polskich obszarach morskich należało do zadań Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej, a spraw transportu morskiego i infrastruktury portowej – do Departamentu Transportu Morskiego.

Konwencja Helsińska, tak jak inne konwencje międzynarodowe, obowiązuje wprost i nie wymaga transpozycji jej postanowień do polskiego porządku prawnego. Jednakże w celu wdrożenia badanych postanowień Konwencji, niezbędne było przygotowanie aktów prawnych o charakterze organizacyjnym oraz uszczegółowiających i uzupełniających jej postanowienia.

W kontrolowanym okresie w Ministerstwie Infrastruktury przygotowano i doprowadzono do uchwalenia 2 ustaw, wydania 6 rozporządzeń Ministra Infrastruktury oraz wprowadzenia zmian do 7 ustaw, wdrażających wymagania Konwencji dotyczące zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, zwalczania zanieczyszczeń na wodach morskich i bezpieczeństwa morskiego.

Po przyjęciu zmian do Konwencji Helsińskiej, rozszerzających jej działanie na zwalczanie zanieczyszczeń na brzegu morskim, w Ministerstwie Infrastruktury planowano na 2004 r. nowelizację ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz zmianę rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu³⁴.

Kontrola wykazała przy tym, że w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, którym zobowiązano Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa do opracowania Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, a podmioty zarządzające portem, przystanią, terminalem lub stoczną remontową – do opracowania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, nie sprecyzowano ich zakresu. Ministerstwo nie określiło także terminów opracowania tych planów.

W latach 2000 – 2003 w ramach realizacji zadań wynikających z wdrażania postanowień Konwencji Helsińskiej, MI zleciło wykonanie 20 prac o charakterze naukowo-badawczym, za łączną kwotę 672.3 tys. zł. Na przykład:

- *W latach 2000 – 2003 MI corocznie zlecało Instytutowi Morskiemu w Gdańsku prowadzenie systemu informatycznego CAROCS³⁵ - komputerowego systemu gromadzenia danych meteorologicznych i hydrodynamicznych oraz prognozowania wspomagającego akcje ratownicze na morzu, a także obsługę*

³⁴ Dz.U. Nr 239, poz. 2026

³⁵ ang. Computer Aided Rescue and Oil Combating System

automatycznej stacji monitorującej stan środowiska morskiego polskiej strefy ekonomicznej z zapewnieniem powszechnego internetowego dostępu do danych istotnych dla bezpieczeństwa żegluga morskiej. Koszt ww. prac wyniósł, odpowiednio, 189,0 tys. zł i 165,0 tys. zł.

- *W 2003 r. MI zleciło wykonanie opracowania „Analiza dotycząca określenia skutków dla polskiej gospodarki morskiej, wynikających z ustanowienia na obszarze Morza Bałtyckiego (w tym na polskich obszarach morskich) statusu Szczególnie Wrażliwego Obszaru Morskiego”. Koszt zlecenia wyniósł 10 tys. zł.*

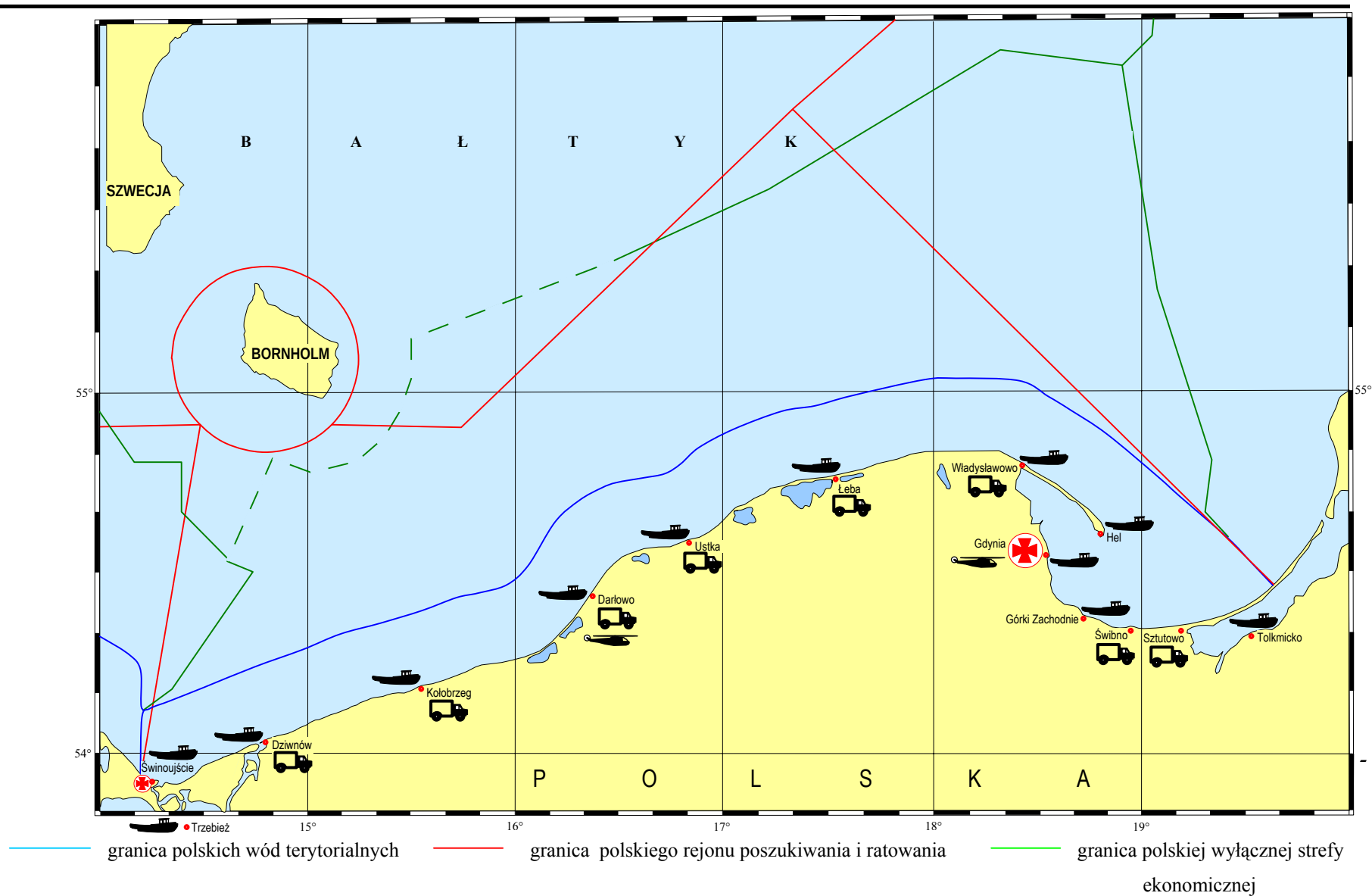
Ustalenia kontroli wykazały, że w badanym okresie nie przeprowadzono pełnej oceny wdrożenia postanowień Konwencji Helsińskiej. Dokonano natomiast, w roku 2001, przeglądu i oceny wprowadzenia do prawa krajowego zaleceń Komisji Helsińskiej i przepisów UE dotyczących ochrony środowiska Morza Bałtyckiego przed zanieczyszczeniem ze statków, w latach 2001 i 2002 wykonano oceny stanu wdrożenia zaleceń Komisji Helsińskiej oraz w roku 2002 wykonano „Ekspertyzę dotyczącą realizacji zobowiązań wynikających z Deklaracji Kopenhaskiej. Powyższe oceny wykazywały znaczny zakres zadań pozostających do wykonania przez stronę polską. I tak:

- *Przeprowadzona w roku 2001 ocena wypełniania zaleceń Komisji Helsińskiej wykazała, że spośród 50 zaleceń Komisji, do prawa krajowego wprowadzono w pełni jedynie 17 zaleceń, a 16 nie implementowano. Pozostałe zostały wprowadzone częściowo lub nie obowiązywały Polski.*
- *W ekspertyzie dotyczącej realizacji uzgodnień Deklaracji Kopenhaskiej, wykonanej w roku 2002, określono zadania niezbędne dla wdrożenia Deklaracji. Kontrola wykazała, że realizacji niektórych zadań nie podjęto, np. dotyczących: publikacji na stronach internetowych administracji morskiej informacji i wytycznych związanych z bezpieczną żeglugą na polskich wodach morskich, utworzenia krajowego planu reagowania na wypadki morskie związane z rozlewami produktów naftowych i chemikaliów oraz zapewnienie odpowiednich sił i środków reagowania, wyznaczenia miejsc schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie.*

W badanym okresie MI prowadził nadzór nad urzędami morskimi i Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (zwaną dalej MSPiR), obejmujący m.in.: weryfikację okresowych raportów tych jednostek przygotowywanych dla Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Komisji Helsińskiej, kontrole budżetowe, rozpatrywanie odwołań od decyzji dyrektorów urzędów morskich w sprawach zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki i wymierzania kar pieniężnych za zanieczyszczenie.

Badania kontrolne wykazały, że Minister Infrastruktury współpracował z Ministrem Środowiska, Komisją Helsińską i z innymi państwami-stronami Konwencji Helsińskiej w zakresie realizacji jej postanowień. Mianowicie:

- *Współpraca MI z Ministrem Środowiska, obejmowała informowanie o realizacji zadań związanych z wdrażaniem Konwencji Helsińskiej pozostających w kompetencjach Ministra Infrastruktury, uzgadnianie wspólnych stanowisk do prezentacji na forum działalności Komisji Helsińskiej, (np. w sprawie uznania całego Morza Bałtyckiego za szczególnie wrażliwy obszar morski), pozyskanie krajowego i zagranicznego wsparcia finansowego na opracowanie Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu oraz na wyposażenie MSPiR w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń na morzu.*
- *Współpraca MI z Komisją Helsińską, polegała m.in. na udziale przedstawicieli ministerstwa i przedstawicieli innych organów administracji morskiej, wyznaczonych przez MI, w pracach i spotkaniach grup roboczych Komisji – Sea Based Pollution Group, Response Group, Maritime Group, w udziale w nadzwyczajnym posiedzeniu Komisji Helsińskiej w 2001 r. oraz posiedzeniu Przewodniczących Krajowych Delegacji w 2003 r., przekazywaniu rocznych raportów dotyczących przestrzegania postanowień Konwencji MARPOL i powietrznego monitoringu Bałtyku oraz przekazywanie bieżących informacji, stosownie do ustaleń grup roboczych Komisji Helsińskiej, dotyczących m.in. wypadków morskich, działań podejmowanych w celu wdrożenia Deklaracji Kopenhaskiej, wdrożenia niektórych zaleceń Komisji, bezpieczeństwa morskiego.*
- *W ramach współpracy z innymi państwami-stronami Konwencji Helsińskiej, m.in. doprowadzono do zawarcia porozumień operacyjnych o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczenia morza olejami i innymi szkodliwymi substancjami, pomiędzy Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni, a Morską Administracją Portu Kaliningrad, na obszarze Zalewu Wiślanego (26 maja 2003 r.) oraz pomiędzy Polskim Ratownictwem Okrętowym (zwanym dalej PRO), a służbami publicznymi Republiki Federalnej Niemiec odpowiedzialnymi za zwalczanie zanieczyszczeń morza, w Zatoce Pomorskiej (20 listopada 2001 r.).*
- *Przygotowano projekt polsko-rosyjskiej, rządowej umowy w zakresie zapobiegania i zwalczania zanieczyszczeń Morza Bałtyckiego oraz podjęto działania w celu przystąpienia do szwedzko – duńsko - niemieckiego porozumienia „SWEDENGER Plan” - regionalnego międzyrządowego porozumienia w sprawie zapobiegania i zwalczania wypadków morskich, w wyniku których może dojść lub dochodzi do zanieczyszczenia Bałtyku olejami lub innymi substancjami niebezpiecznymi oraz w sprawie nadzoru z powietrza na Wschodnim Bałtyku.*



Mapa z oznaczonym obszarem Polskiej Strefy Odpowiedzialności Ratowniczej

Źródło: dane Ministerstwa Infrastruktury

3.2.1. Zapobieganie zanieczyszczaniu Morza Bałtyckiego przez statki

Zapobieganie zanieczyszczaniu Morza Bałtyckiego przez statki na polskich obszarach morskich, w świetle wymagań Konwencji Helsińskiej i przepisów krajowych, realizowane jest m.in. poprzez:

- zapewnienie przez kapitanów statków spełniania przez statek wymagań dotyczących zapobiegania zanieczyszczaniu morza, zgodnie z postanowieniami Konwencji Helsińskiej oraz wykonywanie przez inspektorów urzędów morskich przeglądów i inspekcji statków w tym zakresie,
- powiadamianie portu przez kapitanów statków o odpadach znajdujących się na statku oraz zdawanie tych odpadów do portowych urządzeń odbiorczych,
- zapewnienie przez zarządy portów warunków do odbioru odpadów ze statków zawijających do polskich portów oraz właściwego dalszego postępowania z tymi odpadami, zgodnie z planami gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków,
- ustanowienie kar pieniężnych za zanieczyszczenie środowiska morskiego w związku z eksploatacją statku oraz za nie wykonywanie przez kapitana statku obowiązków, ciążących na nim z mocy prawa, związanych z zapobieganiem zanieczyszczeniu morza,
- prowadzenie obserwacji morza i ruchu statków oraz czystości morskich wód w portach.

3.2.1.1. Przeglądy i inspekcje statków.

W latach 2000 – 2003 w kapitanatach portów urzędów morskich prowadzono rejestry statków wchodzących do portów morskich. Kontrola wykazała, że rejestry te były niepełne - nie uwzględniały kutrów rybackich, jachtów i innych jednostek sportowych. Ponadto w rejestrach nie wyodrębniano statków turystycznych. Dane takie rejestrowano w kapitanatach Urzędu Morskiego w Szczecinie dopiero od 2003 r., a w całym badanym okresie, w Kapitanacie Portu w Gdyni.

Informacją o ilości statków wpływających do portów dysponowały również skontrolowane zarządy portów, na podstawie faktur wystawionych statkom tytułem opłat tonażowych. Przy czym, niektóre jednostki korzystające z portu uiszczały opłatę tonażową przy każdym wejściu do portu, inne raz na rok, miesiąc lub dobę, co nie odpowiadało ilości zawinięć tych jednostek do portu. Ponadto zarządy portów obciążały opłatami, a więc i obejmowały ewidencją, wszystkie rodzaje jednostek pływających, w tym np. kutry rybackie, nie zamieszczane w rejestrach kapitanatów portów. Z ww. przyczyn, ilość statków zawijających do portów, wynikająca z ewidencji zarządów portów nie była porównywalna z ilością statków rejestrowanych w kapitanatach portów.

Działając w trybie art. 29 ust. 2 lit. f ustawy o NIK, o udzielenie informacji o ilości i rodzajach statków zawijających do badanych portów morskich, NIK wystąpiła do Urzędu

Statystycznego w Szczecinie, (zwanego dalej US), prowadzącego Centrum Statystyki Morskiej. US poinformował, że dane dotyczące statków wchodzących do portów morskich „*obejmują wyłącznie kursujące w ruchu międzynarodowym statki handlowe, towarowe (w tym również zbiornikowce), promy i statki pasażerskie, z pominięciem statków rybackich. Nie możemy wyodrębnić statków pasażerskich, ponieważ nie prowadzimy takiego badania i nie posiadamy takich danych.*” Z przedstawionej informacji wynikało, że w latach 2000 – 2003 do portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście i Kołobrzeg, zawinęło łącznie 79.666 statków, w tym 88% bandery obcej.

Ilość statków przyjętych przez porty morskie Gdynia, Gdańsk, Kołobrzeg, Szczecin i Świnoujście w latach 2000 – 2003, wg danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie, przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Ilość statków przyjętych przez porty morskie Gdynia, Gdańsk, Kołobrzeg, Szczecin i Świnoujście w latach 2000 – 2003, wg danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie (US).

Port morski	Ogółem oraz bandery polskiej i obcej	Lata				Razem
		2000	2001	2002	2003	
Gdańsk	Ogółem, w tym:	2.572	2.906	2.506	2.524	10.508
	bandera polska	120	349	114	91	674
	bandera obca	2.452	2.557	2.392	2.433	9.834
Gdynia	Ogółem, w tym:	2.943	2.985	3.483	3.322	12.733
	bandera polska	289	280	543	449	1.561
	bandera obca	2.654	2.705	2.940	2.873	11.172
Szczecin	Ogółem, w tym:	3.445	3.723	3.493	3.288	13.949
	bandera polska	153	647	647	660	2.107
	bandera obca	3.292	3.076	2.846	2.628	11.842
Świnoujście	Ogółem, w tym:	9.621	10.998	9.950	10.775	41.344
	bandera polska	1.072	1.211	1.141	1.413	4.837
	bandera obca	8.549	9.787	8.809	9.362	36.507
Kołobrzeg	Ogółem, w tym:	149	353	353	277	1.132
	bandera polska	10	208	204	132	554
	bandera obca	139	145	149	145	578
Razem	Ogółem, w tym:	18.730	20.965	19.785	20.186	79.666
	bandera polska	1.644	2.695	2.649	2.745	9.733
	bandera obca	17.086	18.270	17.136	17.441	69.933

Inspektorzy inspektoratów bezpieczeństwa żeglugi, inspektoratów ochrony środowiska morskiego oraz kapitanatów portów, funkcjonujących w strukturach urzędów morskich, wykonywali doraźne inspekcje statków w zakresie przestrzegania wymagań dotyczących zapobiegania zanieczyszczaniu morza. W badanym okresie inspektorzy urzędów morskich w Gdyni i Słupsku przeprowadzili łącznie 6.745 inspekcji statków i kutrów rybackich. Urząd Morski w Szczecinie przeprowadził 16.199 inspekcji 4.173 statków, licząc jako oddzielne inspekcje przeprowadzone w

poszczególnych działach statku, np. nawigacyjno-pokładowym, radiowym, maszynowym. I tak:

- *Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 2000 – 2003 przeprowadził 176 inspekcji statków konwencyjnych oraz 4.095 statków niekonwencyjnych, w wyniku których zatrzymano 13 jednostek niekonwencyjnych (6 w 2001 r., 3 w 2002 r. i 4 w 2003 r.) w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Kontrole nie były planowane - wykonywano je doraźnie.*
- *Inspektorzy Urzędu Morskiego w Słupsku w badanym okresie przeprowadzili 2.474 inspekcje statków i kutrów, w tym 152 inspekcje statków handlowych i pasażerskich oraz 2.322 inspekcje kutrów rybackich. W wyniku powyższych inspekcji wydano 135 poleceń pokontrolnych.*
- *Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi oraz Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie, w latach 2000 –2003 przeprowadziły 16.199 inspekcji na 4.173 statkach. W wyniku ww. inspekcji zatrzymano 23 statki, w tym jeden w roku 2000, dwa w 2001 r., 4 w 2002 r. i 16 w 2003 r., w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Inspekcje nie były planowane.*

3.2.1.2. Gospodarowanie w portach odpadami ze statków.

Budowa, rozbudowa, utrzymanie i modernizacja infrastruktury portowej, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej oraz zapewnienie statkom korzystającym z portu dostępu na jego terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz pozostałości ładunkowych, należały do przedmiotu działalności podmiotów zarządzających portami.

W okresie objętym kontrolą, stosownie do wymagań art. 9 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków³⁶ i § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków³⁷, dla wszystkich portów objętych kontrolą, zarządy portów opracowały portowe plany gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków, dostosowując portowe plany z końca lat 90-tych. I tak:

- *W Porcie Gdańsk, w okresie objętym kontrolą, obowiązywał „Portowy plan zarządzania odpadami powstającymi na statkach” opracowany jeszcze w 1998 r. Stosownie do wymagań ww. ustawy i rozporządzenia, opracowano „Portowy plan gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków”. Plan został przedłożony do zatwierdzenia Wojewodzie Pomorskiemu w dniu 25 listopada 2003 r., tj. z prawie półrocznym opóźnieniem w stosunku do terminu 31 maja 2003 r., wyznaczonego w § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków. Plan gospodarowania odpadami dla portu w Gdańsku został zatwierdzony przez*

³⁶ Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. Nr 166, poz. 1361 z późn. zm)

³⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz.U. Nr 236, poz. 1989)

Wojewodę Pomorskiego dopiero w dniu 14 kwietnia 2004 r. i wszedł w życie z dniem 1 maja 2004 r.

- Plan gospodarowania odpadami ze statków w Porcie Gdynia opracowany został już w 1998 r. W maju 2003 r. opracowano „Plan gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków w Porcie Gdynia” zgodnie z wymaganiami ww. rozporządzenia MI. We wrześniu 2003 r. Plan został uzgodniony z Urzędem Morskim w Gdyni, a w październiku 2003 r. zatwierdzony przez Wojewodę Pomorskiego. Omawiany Plan wszedł w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.
- „Portowy plan zagospodarowania odpadów ze statków dla portu Kołobrzeg” został zatwierdzony przez Starostę Kołobrzesckiego w dniu 22 września 2003 r.
- W dniu 23.04.2003 r. ZMPSiŚ podjął uchwałę w sprawie wdrożenia „Systemu odbioru odpadów ze statków”, ustalając datę jego wprowadzenia na dzień 1.01.2004 r. W dniu 2.12.2003 r. ZMPSiŚ złożył wniosek do Wojewody Zachodniopomorskiego o zatwierdzenie „Planu gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków w porcie morskim w Szczecinie” oraz „Planu gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków w porcie morskim w Świnoujściu”. W związku z negatywnym postanowieniem Wojewody, w dniu 16.01.2004 r. ZMPSiŚ odwołał się w tej sprawie do Ministra Infrastruktury.

Wszystkie skontrolowane zarządy portów, po uzgodnieniu i zatwierdzeniu planów gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków, zamieściły na swoich stronach internetowych informacje o zasadach postępowania w porcie z odpadami ze statków. Mianowicie:

- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. zamieścił na swojej stronie internetowej informację pn. „Zgłaszanie odpadów do odbioru”.
- Na stronie internetowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. przedstawiono informację „Gospodarka odpadami statkowymi”.
- Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. w grudniu 2003 r. na stronach internetowych zamieścił informacje o „Procedurze odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków w porcie Kołobrzeg”.
- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w styczniu 2004 r. opracował stronę internetową zawierającą „Informację o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków korzystających z nabrzeży zlokalizowanych w granicach portu morskiego w Szczecinie” oraz „Informację o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków korzystających z nabrzeży zlokalizowanych w granicach portu morskiego w Świnoujściu”.

W wyniku kontroli ustalono, że nie wszystkie zarządy portów otrzymywały od kapitanów statków informacje o odpadach znajdujących się na statku, co wymagane było przepisem art. 10, ust. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki¹, obowiązującym od dnia 1 stycznia 2003 r. Przy czym rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku², określające tryb i zakres przekazywanych portom informacji, weszło w życie z

dniem 25.06.2003 r. Nie wszystkie zarządy posiadały też rozeznanie o ilości odpadów przyjętych w porcie od statków. I tak:

- *Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w badanym okresie nie otrzymał od kapitanów statków ani ich agentów zgłoszeń o zamiarze zdania w porcie odpadów ze statków. Zarząd nie posiadał informacji o ilości odpadów odebranych od statków w porcie, ani rozeznania czy wszystkie statki wpływające do portu w badanym okresie zostały obsługane w zakresie odbioru odpadów. Z informacji uzyskanej od Sp. z o.o. COMAL (świadczącej usługi w zakresie odbioru wód zaolejonych ze statków) w trybie art. 29, pkt. 2, lit. f ustawy o NIK, wynikało, że w latach 2000 – 2003 Spółka odebrała od statków w porcie w Gdańsku ca 45,2 tys. ton wód zaolejonych.*
- *Po wejściu w życie ww. rozporządzenia, w II poł. 2003 r., informacje o ilości odpadów znajdujących się na statku przekazało do Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. 405 statków z łącznej ilości 1566 statków, które w tym czasie zawinęły do portu w Gdyni. Z informacji uzyskanych przez Zarząd Portu od Kapitanatu Portu, wynikało, że w badanym okresie Sp. z o.o. COMAL odbierała odpady ze statków w latach 2000 – 2001 i przyjęła 11,3 tony odpadów, a na podstawie wykazów przekazanych Zarządowi Portu przez Sp. z o.o. SIEĆ ustalono, że w badanym okresie od statków w Porcie Gdynia Spółka odebrała ca 10.660 m³ ścieków.*
- *Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. posiadał informacje o ilości odpadów odebranych od kutrów rybackich, nie posiadał natomiast rozeznania o ilości odpadów ze statków, odebranych przy nabrzeżach PŻB S.A. W latach 2000 – 2003 w porcie zarządzanym przez ZPMK odebrano ok. 570 m³ wód zaolejonych od kutrów rybackich, w tym 140 m³ w roku 2000, 119 m³ w 2001 r., 112 m³ w 2002 r. i 146 m³ w 2003 r. Ponadto w okresie tym, w porcie odebrano 1.371 m³ odpadów stałych.*
- *Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. dysponował niepełną informacją o ilości odpadów odebranych od statków w portach Szczecin i Świnoujście. Ustalono jedynie, że w latach 2000 – 2003 w stacji zlewnej na Nabrzeżu Czeskim w Szczecinie przyjęto ok. 700 m³ ścieków ze statków, a w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu od stycznia do października 2000 r. - 194 m³ ścieków i wód zaolejonych z promów morskich. Zarząd nie posiadał rozeznania o ilości ścieków i wód zaolejonych ze statków oczyszczonych w latach 2000 – 2003 w 2 oczyszczalniach (biologicznej i chemicznej) zlokalizowanych na terenie omawianej Bazy, pozostających własnością ZMPSiŚ.*

We wszystkich portach objętych kontrolą, ścieki oraz wody zaolejone ze statków odbierane były przez wyspecjalizowane firmy autocysternami, wozami asenizacyjnymi lub barkami, z osprzętem dostosowanym do połączenia z urządzeniami statków. Jedynie Baza Promów Morskich w Świnoujściu wyposażona była w stałe urządzenia do odbioru ścieków i wód zaolejonych ze statków, a Port Kołobrzeg – urządzenia do odbioru wód zaolejonych. Odpady stałe gromadzone były w pojemnikach rozstawionych wzdłuż nabrzeży portowych i wywożone przez wyspecjalizowane firmy. Nie wszystkie zarządy

portów zawarły z firmami umowy na odbiór odpadów ze statków i nie wszystkie firmy posiadały zezwolenia na prowadzenie działalności w omawianym zakresie. I tak:

- *W Porcie Gdańsk system odbioru ścieków i wód zaolejonych ze statków polegał na zleceniu wykonania usługi odbioru odpadów bezpośrednio przez agenta statkowego firmie świadczącej tego rodzaju usługi. Zarząd nie posiadał informacji jakie firmy odbierały odpady od statków w Porcie Gdańsk. Informacje takie pozyskano od Kapitanatu Portu Gdańsk: wody zaolejone ze statków w porcie w Gdańsku odbierała Spółka z o.o. COMAL, posiadająca zezwolenie Wojewody Pomorskiego na prowadzenie działalności w tym zakresie, natomiast ścieki ze statków odbierała firma PORT-SERVICE. W dniu 12.11.2003 r. Zarząd Portu ogłosił przetarg nieograniczony na odbiór wód zaolejonych i odpadów stałych ze statków, który unieważnił z powodu wpłynięcia tylko 1 ważnej oferty. Do czasu zakończenia kontroli Zarząd Portu prowadził negocjacje z uczestnikami postępowania o udzielenie ww. zamówienia publicznego.*
- *W latach 2000 – 2003 wody zaolejone ze statków zawijających do portu morskiego w Gdyni odbierała Spółka z o.o. COMAL z Gdańska, a ścieki - Portowe Przedsiębiorstwo Eksploatacji Urządzeń Energetycznych i Wodnych SIEĆ z Gdyni. Spółki posiadały zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie odbioru i transportu odpadów oraz dysponowały wozami asenizacyjnymi z odpowiednimi złączami. W dniu 6.11.2003 r. ZMPG zawarł umowę z Portowym Zakładem Transportu TRANS-PORT Sp. z o.o. w Gdyni na odbiór wód zaolejonych i odpadów stałych ze statków. Umowę na odbiór ścieków ze statków planowano zawrzeć z ww. spółką SIEĆ, w terminie do dnia 27.09.2004 r., zgodnym z wymaganiami ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków⁴.*
- *W Porcie Kołobrzeg, do września 2000 r. usługi w zakresie odbioru wód zaolejonych z kutrów rybackich wykonywała firma „Portka & Partner” s.c., następnie, do grudnia 2001 r., firma BGM „Petrotrade Poland” Sp. z o.o. ze Szczecina. W dniu 23.12.2001 r. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. zawarł umowę z firmą „Usługi Portowe - Obsługa Kutrów Rybackich w Kołobrzegu” (zwaną dalej UPOKR) na odbiór i utylizację wód zaolejonych ze statków, przy czym zezwolenie na prowadzenie działalności w tym zakresie UOPKR uzyskała od Starosty Kołobrzieskiego dopiero w dniu 15.09.2003 r. Wody zaolejone z jednostek pływających odbierano na stacji odbioru, magazynowania i separowania, usytuowanej w części Nabrzeża Zachodniego w Porcie Kołobrzeg. Pompowano je poprzez węże, łączone znormalizowanymi króćcami z urządzeniami zdawczymi statków, do 2 stalowych zbiorników o pojemności 24 m³ każdy. Następnie wody zaolejone były oczyszczane w separatorze. W okresie kontrolowanym, ścieki ze statków odbierane były przy nabrzeżach PŻB. Usługi te świadczyły m.in. „Ship Service” S.A. ze Szczecina oraz ww. spółka „Eko-Jawa”. Firmy te posiadały stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w ww.*

zakresie. Odpady stałe gromadzone były w pojemnikach rozstawionych wzdłuż nabrzeży i odbierane przez Miejski Zakład Zieleni, Dróg i Ochrony Środowiska w Kołobrzegu, z którym ZPMK zawarł stosowną umowę w dniu 1.07.2000 r.

- W okresie 2000 – 2003 r. odpady ze statków w portach Szczecin i Świnoujście odbierane były przez różne firmy na zasadzie wolnej konkurencji. W styczniu 2004 r. ZMPSiŚ zawarł umowy na odbiór odpadów ze statków z firmami: „Infra-Port” Sp. z o.o. w Szczecinie i „Port Handlowy” Sp. z o.o. w Świnoujściu, posiadającymi stosowne zezwolenia na prowadzenie takiej działalności. Umowy zawarte zostały na czas określony, do dnia 31.03.2004 r., do kiedy zaplanowano przeprowadzenie nowego przetargu na wyłonienie dostawcy omawianych usług. Baza Promów Morskich w Porcie w Świnoujściu wyposażona była w stałe urządzenia do odbioru ścieków sanitarnych i wód zaolejonych ze statków, składające się ze zbiorników żelbetowych wyposażonych w pompy z przyłączami o króćcach dostosowanych do odbioru ścieków ze statków. Od października 2000 r. instalacje do odbioru ścieków i wód zaolejonych ze statków nie były eksploatowane ze względu na brak zgłoszeń.

Fot. 2. Autocysterna do odbioru wód zaolejonych ze statków.



Z materiałów Spółki Wodnej „Międzyodrze” w Szczecinie

Kontrola nie wykazała przypadków zwłoki w odbiorze odpadów ze statków ani niedostatecznej pojemności urządzeń do odbioru tych odpadów.

W wyniku kontroli ustalono, że ścieki i odpady zaolejone ze statków odebrane przez ww. firmy przekazywane były do oczyszczenia we własnych lub miejskich oczyszczalniach ścieków. Firmy obsługujące oczyszczalnie posiadały pozwolenia wodnoprawne na eksploatację tych obiektów. I tak:

- *Odpady olejowe ze statków w porcie w Gdańsku, odebrane przez Spółkę z o.o. COMAL, oczyszczane były w jej własnej oczyszczalni, zlokalizowanej przy Nabrzeżu Ostrowica II na terenie Gdańskiej Stoczni Remontowej. Spółka posiadała pozwolenie wodnoprawne na eksploatację ww. oczyszczalni, wydane przez Wojewodę Pomorskiego. Ścieki ze statków, odbierane przez firmę Port-Service, zdawane były do mechaniczno-biologicznej oczyszczalni na terenie Portu Północnego, należącej do ZMPG, a eksploatowanej przez Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne Aqua-Port. ZMPG posiadał pozwolenie wodnoprawne na eksploatację oczyszczalni, wydane przez Wojewodę Pomorskiego.*
- *Odpady olejowe odebrane ze statków korzystających z portu w Gdyni oczyszczane były w oczyszczalni wód zaolejonych należącej do firmy COMAL Sp. z o.o. z Gdańska, natomiast ścieki ze statków, za pośrednictwem stacji zlewnych na sieci kanalizacyjnej, doprowadzane były do miejskiej Oczyszczalni Ścieków „Dębogórze” w Gdyni. Dla obu ww. oczyszczalni posiadano pozwolenia wodnoprawne na ich eksploatację.*
- *W Porcie Kołobrzeg olej, oddzielony w separatorze wód zaolejonych, odbierany był przez firmę Eko-Jawa Sp. z o.o. z Gdyni. Wody odolejone gromadzono w kontenerach, a następnie wywożono do punktu zlewnego przy oczyszczalni ścieków w Grzybowie, na podstawie umowy podpisanej pomiędzy Sp. z o.o. Usługi Portowe – Obsługa Kutrów Rybackich w Kołobrzegu, a przedsiębiorstwem Miejskie Wodociągi i Kanalizacji Sp. z o.o. w Kołobrzegu.*
- *Na terenie Bazy Promów Morskich w Świnoujściu Zakład Usług „Hydro” w Świnoujściu, a następnie Przedsiębiorstwo Usług Morskich „Ship-Service” w Szczecinie eksploatowały oczyszczalnię typu „Bioblok-200 BIS” o wydajności 200 m³/d oraz oczyszczalnię wód zaolejonych typu „KOCH” o wydajności 18 m³/d, oddane do eksploatacji w 1998 i 1999 r. W 2003 r. wykorzystywano jedynie 0,9% wydajności oczyszczalni chemicznej oraz 35% oczyszczalni biologicznej. Ponadto na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie Spółka Wodna „Międzyodrze” eksploatowała oczyszczalnię ścieków o przepustowości 150 m³/d dla wód zaolejonych i 3200 m³/d dla ścieków. Stopień wykorzystania oczyszczalni wynosił 17,2% w odniesieniu do ścieków i 22,2% w odniesieniu do wód zaolejonych. Użytkownicy ww. oczyszczalni ścieków posiadali pozwolenia wodnoprawne na eksploatację tych obiektów.*

Fot. 3. Odbiór wód zaolejonych na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie



Z materiałów Spółki Wodnej „Międzyodrze” w Szczecinie

Fot. 4 Dalbowe stanowisko cumownicze na Ostrowiu Grabowskim w Szczecinie - pomost technologiczny z rurociągami i stacją odbiorczą, zbiorniki procesowe oraz budynek z urządzeniami technologicznymi



Z materiałów Spółki Wodnej „Międzyodrze” w Szczecinie

Fot. 5. Widok ogólny kompleksu obiektów oczyszczalni ścieków „Ostrów Grabowski” w Szczecinie. Na pierwszym planie przystań dalbowa umożliwiająca odbiór wód zaolejonych od strony wody.



Z materiałów Spółki Wodnej „Międzyodrze” w Szczecinie

Z informacji uzyskanej w trybie art. 29 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK od Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynikało, że w latach 2000-2003 firmy prowadzące gospodarkę odpadami ze statków poddawane były kontrolom Inspekcji Ochrony Środowiska. Mianowicie:

- *Wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska w Gdańsku, Koszalinie i Szczecinie przeprowadziły 18 kontroli podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w zakresie odbioru odpadów ze statków, ich gromadzenia, transportu i oczyszczania oraz zajmujących się dostawą i przeładunkiem olejów w portach. W wyniku kontroli m.in. dwukrotnie nałożono kary za przekroczenie dopuszczalnych ładunków zanieczyszczeń w portowych oczyszczalniach ścieków, zobowiązano właścicieli eksploatowanych urządzeń do uregulowania stanu formalno-prawnego ich użytkowania, do doposażenia tych urządzeń w zabezpieczenia chroniące środowisko przed zanieczyszczeniem, uporządkowania gospodarki odpadami i olejami zęzowymi.*

Jak wykazała kontrola, w latach 2000 – 2003 w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście odbiór ścieków i wód zaolejonych ze statków odbywał się za opłatą, wnoszoną przez statek na konto firmy odbierającej odpady, niezależnie od opłaty tonażowej wnoszonej do zarządu portu. Było działaniem nielegalnym, niezgodnym z przepisem art. 8 ustawy o portach i przystaniach morskich⁶, który z dniem 1 stycznia 2003 r. wprowadził wymóg, aby opłata tonażowa pobierana była m.in. za zapewnienie odbioru odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia oraz z przepisami art. 10 ust. 1 i 2. ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków⁴,

obowiązującej od dnia 1 stycznia 2003 r., stanowiącym, że statki wnoszą opłatę za odbiór odpadów ze statków będącą częścią opłaty tonażowej, uiszczaną bez względu na to, czy statek korzysta, czy nie korzysta z portowych urządzeń odbiorczych. Jedynie Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., już od dnia 1 stycznia 2002 r. z przychodów z opłat tonażowych pokrywał koszt odbioru wód zaolejonych i odpadów stałych ze statków. Firmie, odbierającej w porcie wody zaolejone, płacił za te usługi stałą kwotę (3.800 zł miesięcznie) bez względu na ilość odebranych przez nią odpadów.

W badanym okresie, kontrolowane podmioty zarządzające portami uzyskały przychody z opłat tonażowych w wysokości łącznej: 353.903 tys. zł. Opłaty pobrane przez zarządy portów w poszczególnych latach badanego okresu przedstawia tabela 2.

Tab. 2. Wysokość wpływów zarządów portów z opłat tonażowych w latach 2000 – 2003, w tys.zł

Lp	Zarząd Portu	Lata				Razem
		2000	2001	2002	2003	
1	2	3	4	5	6	7
1.	Gdańsk	39.107	36.146	36.694	40.884	152.832
2.	Gdynia	20.991	22.788	24.653	24.517	92.949
3.	Kołobrzeg	246	282	279	298	1.106
4.	Szczecin i Świnoujście	22.278	24.088	26.504	33.145	106.015

W toku kontroli ustalono, że w latach 2000 – 2003 zarządy portów wydatkowały przychody, w tym pochodzące z opłat tonażowych, na sfinansowanie działalności portów, pokrycie kosztów odbioru odpadów ze statków, budowę obiektów gospodarki ściekowej, zakup urządzeń do zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych, co było zgodne z art. 9 ustawy o portach i przystaniach morskich⁶. I tak:

- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. wykorzystywał przychody na finansowanie działalności portu oraz na inwestycje, których koszt w latach 2000-2003 wyniósł 135.991.157 zł, tj. 89,0 % wpływów uzyskanych z opłaty tonażowej. Ze środków tych m.in. w roku 2000 zmodernizowano przepompownie ścieków P-1 i P-10 kosztem 113.140 zł oraz wydatkowano 7.533.624 zł na zabezpieczenie przeciwpożarowe, przeciwrozlewowe i medyczne portu, w 2001 r. wybudowano kontenerową oczyszczalnię ścieków KOS na Basenie Górniczym za 261.476 zł.
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wykorzystywał przychody na finansowanie działalności portu oraz na inwestycje, na które w latach 2000-2003 wydatkowano 108.052.102 zł, co stanowiło 116,3 % wpływów uzyskanych z opłaty tonażowej. Zarząd nie realizował zadań inwestycyjnych związanych z budową urządzeń portowych do odbioru odpadów ze statków i ich zagospodarowania.
- Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. wykorzystywał przychody na finansowanie działalności portu. Nie realizował zadań inwestycyjnych związanych z

budową urządzeń portowych do odbioru odpadów ze statków i ich zagospodarowania. W roku 2002 i 2003 pokrył koszty odbioru wód zaolejonych od statków, w wysokości, odpowiednio, 27.000 zł, tj. 9,7 % wpływów uzyskanych z opłaty tonażowej oraz 36.200 zł, tj. 12,1% wpływów z opłaty tonażowej.

- *Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wykorzystywał przychody na finansowanie działalności portów. Nie realizował zadań inwestycyjnych związanych z budową urządzeń portowych do odbioru odpadów ze statków i ich zagospodarowania. W ww. planie inwestycyjnym na 2004 r. - z uwagi na brak środków – nie zamieszczono zamierzonej modernizacji oczyszczalni ścieków w ww. Bazie Promów Morskich w Świnoujściu.*

Kontrola nie wykazała nieprawidłowości w stosowaniu przepisów ustawy o zamówieniach publicznych przy przygotowaniu i realizacji ww. inwestycji.

3.2.1.3. Obserwacje stanu czystości wód morskich.

Prowadzenie obserwacji stanu czystości wód morskich z powietrza, wody i z lądu należało do obowiązków urzędów morskich. i wykonywane było przez inspektorów inspektoratów ochrony środowiska i kapitanatów portów. Do prowadzenia inspekcji wykorzystywano jednostki pływające i samoloty ze specjalistycznym osprzętem, będące własnością urzędów morskich, a także samoloty Marynarki Wojennej, Kolumny Transportu Sanitarnego i Policji. Loty patrolowe obejmowały swoim zasięgiem całość polskich obszarów morskich. I tak:

- *Kontrole czystości wód morskich prowadzone przez Urząd Morski w Gdyni wykonywane były przez pracowników Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego i kapitanaty portów. Do inspekcji wykorzystywano patrolowe jednostki pływające (w dyspozycji Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego i 5 kapitanatów portów – w Elblągu, Gdańsku, Gdyni, Helu i Władysławowie), śmigłowiec „Turbolet” wyposażony w system do wykrywania i rejestrowania zanieczyszczeń na morzu (MSS 2000), komputer, kamery, SLAR (radar do wykrywania plam olejowych) oraz dwa samoloty Marynarki Wojennej „Bryza” wyposażone w nowszą generację podobnych urządzeń, tj. w MSS 5000 (ww. wyposażenie plus skanery UR/UV do określenia zasięgu warstwy oleju). Ponadto Urząd Morski mógł korzystać z samolotu „Mewa” należącego do Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego (wycofany z eksploatacji w 2002 r. na skutek uszkodzenia) oraz doraźnie ze śmigłowca policyjnego.*
- *Inspekcje czystości wód morskich prowadzone przez Urząd Morski w Słupsku wykonywali inspektorzy Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego i pracownicy kapitanatów portów. Do czynności inspekcyjnych wykorzystywano jednostki pływające oraz samolot „Turbolet” (własność Urzędu Morskiego w Gdyni) i „Bryza” (w dyspozycji Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej).*

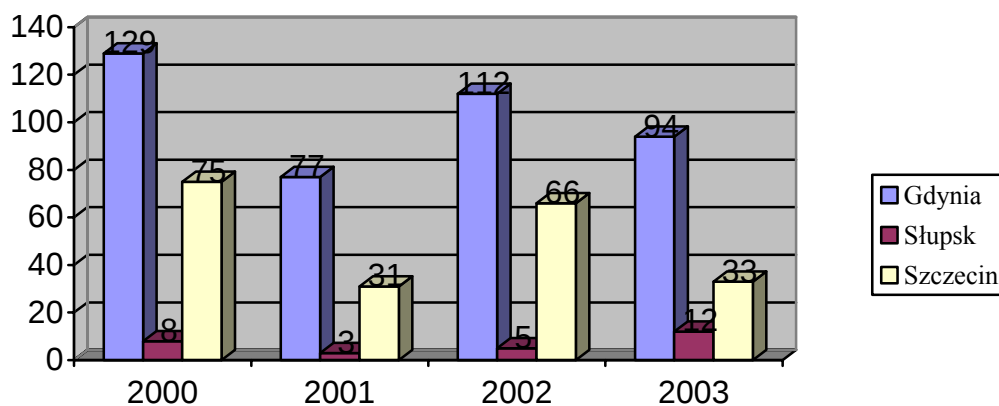
- *Zadania Urzędu Morskiego w Szczecinie, związane z monitoringiem wód morskich, wykonywali pracownicy Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego i kapitanatów portów w Szczecinie i Świnoujściu. Inspekcje przeprowadzano z wykorzystaniem 3 jednostek pływających, samolotem „Turbolet” (pozostającym w dyspozycji Urzędu Morskiego w Gdyni) oraz dwoma samolotami „Bryza”, użyczanymi przez Marynarkę Wojenną.*

Fot. 6. Trasa obserwacji z powietrza przeprowadzonych przez Urząd Morski w Szczecinie w dniu 16.05.2002 r.



W latach 2000 – 2003 inspektorzy urzędów morskich wykonali łącznie 695 inspekcji czystości wód morskich z powietrza, w tym w roku 2000 – 212 inspekcji, w roku 2001 – 111 inspekcji, w 2002 r. – 183 oraz w roku 2003 – 131. Ilość patroli lotniczych wykonanych w badanym okresie przez inspektorów urzędów morskich przedstawia wykres 1.

Wykres 1. Ilość patroli lotniczych wykonanych przez inspektorów urzędów morskich w latach 2000 - 2003



Zwalczanie zanieczyszczeń wód morskich

W myśl przepisów prawa krajowego dotyczących zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, do wykonywania takich zadań obowiązani zostali:

- organy administracji morskiej,
- Polskie Ratownictwo Okrętowe, a od dnia 1 stycznia 2002 r. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni, wydzielona z PRO, w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- jednostki organizacyjne współdziałające z MSPiR, m.in. Państwowa Straż Pożarna, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna,
- kapitanowie statków - w zakresie działań koniecznych dla usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego spowodowanego wypadkami i uszkodzeniami na statku.

Działania zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń powinny być wykonywane zgodnie z Krajowym Planem.

3.2.2.1. Przygotowanie organizacyjne i techniczne do zwalczania zanieczyszczeń na wodach morskich .

Kontrola przeprowadzona w MSPiR w Gdyni – jednostce powołanej do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu - wykazała, że w badanym okresie MSPiR posiadała wykwalifikowaną obsadę kadrową do reagowania i zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu oraz specjalistyczny sprzęt do przeprowadzania takich działań. Statki i stacje ratownicze rozlokowane były wzdłuż całego polskiego wybrzeża. I tak:

- *Załogę Brzegowej Stacji Ratowniczej w MSPiR stanowiło 5 ratowników zawodowych oraz 8-12 ratowników ochotników. Jeden z ratowników zawodowych pełnił całodobowy dyżur w BSR, a załoga ratowników ochotników pozostawała w gotowości do podjęcia akcji w ciągu 30 minut. Do prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu MSPiR zatrudniała 79 przeszkolonych pracowników, w tym 49 osób do prac na statku „Kapitan Poinc” i 30 osób do prac na statku „Czesław II”, przy wymaganej jednorazowej liczebności załogi na statkach, odpowiednio, 12 i 5 osób. Ww. statki pełniły całodobowe pogotowie w portach – „Kapitan Poinc” w Gdyni, a „Czesław II” w Świnoujściu – i osiągały gotowość do wyjścia z portu w ciągu 2 godzin od ogłoszenia alarmu. Na szkolenie kadr w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego w 2002 r. wydatkowano 12,9 tys. zł, tj. 0,3 % wydatków ogółem, a w 2003 r. - 27,2 tys. zł, tj. 0,7 % wydatków ogółem,*
- *Sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń na morzu rozmieszczony był w Bazach Sprzętu Przeciwwrozkowego w Kołobrzegu, Darłowie i Ustce, w Bazach Sprzętu (o charakterze magazynów) w Świnoujściu i Gdyni oraz na ww. statkach*

specjalistycznych. Bazy w Gdyni, Ustce i Świnoujściu wyposażone były w zapory przeciwolejewo oraz przenośne urządzenia do zbierania zanieczyszczeń, brzegowe stacje ratownicze w Darłowie i Kołobrzegu - w niewielkie urządzenia do zbierania zanieczyszczeń, a statki wyposażone były w zapory przeciwolejewo oraz sprzęt do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni wody.

- *Wartość posiadanego przez MSPiR sprzętu służącego do zwalczania zanieczyszczeń na morzu, wg stanu na dzień 31.12.2003 r., wynosiła ok. 48.818,3 tys. zł, a koszt jego utrzymania w latach 2000 – 2003 wyniósł ok. 8,2 mln zł.*
- *Wydatki poniesione w latach 2000 – 2003 przez PRO, a następnie MSPiR na wyposażenie i utrzymanie służb odpowiedzialnych za usuwanie zanieczyszczeń na morzu – koszty utrzymania gotowości – wyniosły ok. 21.161 tys. zł.*

Jak ustalono w toku kontroli, sprzęt i wyposażenie do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, posiadane przez MSPiR, nie pozwalały na pełną realizację zadań ustawowych tej jednostki oraz nie spełniały wymagań wynikających ze zobowiązań międzynarodowych, w tym z postanowień Konwencji Helsińskiej. Na przykład:

- *MSPiR posiadała 2 statki do zwalczania zanieczyszczeń na morzu: m/s „Kapitan Poinc”, posiadający nieograniczoną zdolność żeglugową po całym Morzu Bałtyckim, utrzymujący stałe pogotowie w porcie w Gdyni oraz m/s „Czesław II” przebudowany w 1991 r. holownik portowy, posiadający ograniczoną możliwość uprawiania żeglugi do 12 Mm od brzegu, przy sile wiatru do 5⁰B. i stanie morza do 4, utrzymujący stałe pogotowie w porcie w Świnoujściu. Obydwa statki osiągają gotowość do wyjścia z portu w ciągu 2 godzin, spełniając w tym względzie wymagania Konwencji Helsińskiej. Jednak dopłynięcie do miejsca rozlewu, w wymaganym przez Konwencję czasie 6 godzin od wyjścia z portu, zapewniają tylko na 70% nadzorowanego obszaru wód Bałtyku. Analiza zasięgów ww. statków (przeprowadzona przez MSPiR) wykazała, że północny skraj Polskiej Strefy Odpowiedzialności jest osiągany przez m/s Kapitan Poinc w ciągu 7 godzin, a zachodni w ciągu 12 godzin od wyjścia z portu statku.*
- *MSPiR posiadała sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń na morzu w niewystarczającej ilości i w znacznym stopniu wyeksploatowany (o średniej wieku 18-20 lat). W szczególności braki wyposażenia dotyczyły zapór pełnomorskich, umożliwiających działania w gorszych warunkach pogodowych, sprzętu do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach płytkich i osłoniętych oraz do zwalczania zanieczyszczeń na brzegu morskim, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejami ciężkimi oraz chemikaliami. Specjalistyczne statki do zwalczania zanieczyszczeń na morzu, m/s Kapitan Poinc i m/s Czesław II, wyposażone były w przestarzałe urządzenia do zbierania zanieczyszczeń, których stosowanie ograniczało możliwości manewrowe i operacyjne statku oraz wymagało znacznego nakładu pracy ludzkiej.*

- *MSPiR nie posiadała stałej bazy ratownictwa morskiego w Świnoujściu (drugi rejon w Polsce, obok Gdyni, o najwyższym stopniu zagrożenia wystąpienia rozlewu olejowego o znacznej skali) i dzierżawiła część terenu i nabrzeża niezbędnego dla statku Czesław II od Urzędu Miasta i Straży Granicznej oraz pomieszczenie Pomocniczego Centrum Koordynacyjnego od Urzędu Morskiego. Budowę ww. bazy zaplanowano na lata 2002 - 2003 w „Wieloletnim programie rozwoju służb ratownictwa morskiego na lata 2003 – 2007”, zatwierdzonym przez Radę Ministrów Uchwałą nr 70/2001. Koszt zadania oszacowano na 30 mln zł. Do czasu zakończenia kontroli budowy bazy nie rozpoczęto.*

MSPiR podejmowała działania mające na celu uzupełnienie wyposażenia w statki, sprzęt i urządzenia do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, które umożliwiłoby pełne wywiązanie się z wymagań Konwencji Helsińskiej. Określono potrzeby rzeczowe i finansowe w tym zakresie. Podjęto działania mające na celu pozyskanie środków finansowych, krajowych i zagranicznych, na niezbędne zakupy, zaplanowane na rok 2004. Do czasu zakończenia kontroli, uzyskano zapewnienie otrzymania pomocy zagranicznej, jednak nie pozyskano współfinansujących środków ze źródeł krajowych. I tak:

- *Stan wyposażenia MSPiR w niezbędny sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń na morzu oraz potrzeby w tym zakresie oceniono w dokumencie „Wyposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w sprzęt do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu”, opracowanym przez duńską firmę Carl Bro A/S. Koszt zakupu i dostaw potrzebnego sprzętu (zapory przeciwolejowe, urządzenia do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni wody, środki transportu do przenoszenia ww. wyposażenia i zespołów ratowniczych, środki ochrony osobistej, środki łączności) oraz szkolenia w jego obsłudze, oszacowano na ok. 32,71 mln zł (7,43 mln euro). Sfinansowanie tej kwoty zaplanowano ze środków: Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w wysokości ok. 21,86 mln zł (4,97 mln euro), duńskiego programu DANCEE w wysokości ok. 4,69 mln zł (1,07 mln euro) oraz z Ekokonwersji Fińskiej – 6,16 mln zł (1,40 mln euro). W czasie kontroli MSPiR ubiegała się o dofinansowanie zadania z NFOŚiGW. Omówiony projekt nie obejmował dwóch inwestycji, umożliwiających pełną realizację postanowień Konwencji Helsińskiej, tj. budowy drugiego pełnomorskiego statku do zwalczania zanieczyszczeń na pełnym morzu oraz bazy ratowniczej w Świnoujściu, których koszty szacowano na ok. 120 mln zł.*

Z badań kontrolnych, przeprowadzonych w zarządach portów, wynikało, że wszystkie porty objęte kontrolą zapewniły techniczne możliwości szybkiego reagowania w przypadkach zanieczyszczeń wód portowych i skutecznego zwalczania tych zanieczyszczeń.

- *W porcie w Gdańsku, od 1994 r., jednostką koordynującą działania ratownicze była Komendantura Służb Ratowniczych i Ochrony Przeciwpożarowej, działająca w strukturach Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Do zadań Komendantury*

należało m.in. kierowanie i koordynowanie działalnością operacyjno – techniczną Morskiej Straży Pożarniczo – Ratowniczej Sp. z o.o. oraz Portowej Straży Pożarnej „FLORIAN” Sp. z o.o. Morska Straż Pożarniczo – Ratownicza posiadała sprzęt do likwidacji rozlewów olejowych, w tym specjalistyczną barke – cysternę, o pojemności 166 m², służącą do przyjmowania i wydawania zanieczyszczeń ropopochodnych, 4 statki pożarniczo – rozlewowe, z zaporą do likwidacji i neutralizacji zanieczyszczeń ropopochodnych na powierzchni wody oraz łódź desantową.

- W porcie morskim w Gdyni jednostką koordynującą działania ratownicze na wodach portowych była Portowa Służba Ochrony i Punkt Alarmowy Portowej Straży Pożarnej. W Portowej Straży Pożarnej w porcie w Gdyni zatrudnionych było łącznie 112 osób. Portowa Straż Pożarna ściśle współpracowała z Komendą Miejską Straży Pożarnej w Gdyni, m.in. poprzez bezpośrednie ogólnodostępne połączenie w systemie ratowniczym oraz z zakładową Strażą Pożarną „Stoczni Gdynia S.A.”. Portowa Straż Pożarna posiadała sprzęt do likwidacji rozlewów olejowych, statek pożarniczy i 3 specjalistyczne samochody, w tym jeden samochód ratownictwa chemicznego.
- W porcie w Kołobrzegu jednostką mającą techniczne możliwości reagowania na zagrożenia i zanieczyszczenia morza była Brzegowa Stacja Ratownictwa MSPiR, Polska Żegluga Bałtycka S.A. i Powiatowa Straż Pożarna. W magazynach Kapitanatu Portu w Kołobrzegu znajdowały się: zapora przeciwrozlewowa i sorbcyjna oraz sorbent w proszku. Zarząd Portu nie dysponował żadną jednostką pływającą. PŻB S.A., administrująca częścią portu w Kołobrzegu, posiadała zaporę przeciwrozlewową, pochłaniacze oleju, sorbenty i sprzęt przeładunkowy.
- W portach w Szczecinie i Świnoujściu Portowa Służba Ratownictwa- jednostka koordynująca działania ratownicze – wyposażona była w sprzęt do likwidacji rozlewów olejowych, w tym 2 statki ratownicze, 2 łodzie ratownicze, 4 samochody gaśnicze, 4 samochody specjalne .

Wydatki poniesione w latach 2000 – 2003 przez administrację morską na wyposażenie i utrzymanie służb odpowiedzialnych za usuwanie zanieczyszczeń wyniosło ok. 688,3 tys.zł.

Jak wykazała kontrola, w MSPiR nie opracowano Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Do prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu korzystała z Tymczasowego Planu, opracowanego w 1998 r. W listopadzie 2002 r. duńska firma Carl Bro, ze środków funduszu DANCEE opracowała projekt „Krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu w polskiej strefie odpowiedzialności ekonomicznej”, który wymagał uzupełnień w zakresie zwalczania zanieczyszczeń na brzegu morskim i na obszarach morskich wód portowych. W czasie kontroli prowadzono uzgodnienia o współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji w przygotowaniu

ostatecznego projektu Krajowego Planu, który obejmować będzie również działania związane ze zwalczaniem nadzwyczajnych zagrożeń i zanieczyszczeń na lądzie, pozostające w kompetencjach samorządów terytorialnych oraz służb i organów podległych MSWiA.

- *MSPiR, a przed dniem 1.01.2002 r. PRO, w zakresie strategii i procedur działania w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, posługiwały się Krajowym Planem Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego, opracowanym w PRO w 1998 r. i wprowadzonym zarządzeniem dyrektora PRO w styczniu 2000 r. jako plan tymczasowy. W kwietniu 2000 r. rozpoczęto prace nad dostosowaniem tymczasowego Planu do wymagań nowej Konwencji Helsińskiej z 1992 r. i przepisów UE. W listopadzie 2003 r., w wyniku współpracy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa z Duńską Agencją Ochrony Środowiska, duńska firma konsultingowa Carl Bro A/S opracowała dla MSPiR projekt „Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego”. Praca sfinansowana została ze środków funduszu pomocowego DANCEE (Danish Cooperation for Eastern Europe). Wobec potrzeby uzupełnienia projektu Planu Krajowego m.in. o rozwiązania dotyczące organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na brzegu morskim, powodowanych katastrofami na morzu, wynikających z Deklaracji Kopenhaskiej, nowego podziału zadań pomiędzy służbami morskimi i lądowymi, podlegającymi różnym resortom i władzom samorządowym oraz nowych ustaw „antykryzysowych”, Minister Infrastruktury zwrócił się do MSWiA o współpracę w opracowaniu ostatecznego projektu Planu Krajowego. Niezależnie od wyników uzgodnień pomiędzy MI a MSWiA, MSPiR planowała przygotować w maju 2004 r. morską część Krajowego Planu.*

W celu zapewnienia wzajemnej pomocy w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, PRO, a następnie MSPiR zawarły odpowiednie porozumienia operacyjne ze stroną niemiecką i rosyjską. I tak:

- *W dniu 26 maja 2003 r., pomiędzy MSPiR, a Morską Administracją Portu Kaliningrad, zawarto porozumienie o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń wód morskich na obszarze Zalewu Wiślanego i Zalewu Kaliningradzkiego.*
- *W dniu 20 listopada 2001 r., pomiędzy PRO, a służbami publicznymi Republiki Federalnej Niemiec odpowiedzialnymi za zwalczanie zanieczyszczeń na morzu, zawarto porozumienie o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń wód morskich na obszarze Zatoki Pomorskiej.*

Kontrola wykazała, że pomimo przejęcia przez MSPiR (od dnia 1.01.2002 r.) zadań związanych ze zwalczaniem zanieczyszczeń na morzu, stroną porozumienia polsko-niemieckiego w dalszym ciągu pozostawało PRO. W wyniku kontroli MSPiR oraz MI podjęły działania w celu uaktualnienia tego porozumienia.

MSPiR zawarła również krajowe porozumienia, z jednostkami Straży Pożarnej, dotyczące współpracy w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych i chemicznych na obszarach morskich i w pasie nadbrzeżnym oraz na akwenach śródlądowych. Mianowicie:

- *W dniu 17.12.2003 r. ww. porozumienia MSPiR podpisała z Komendantem Głównym Państwowej Straży Pożarnej oraz Pomorskim, Zachodniopomorskim i Warmińsko-Mazurskim Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.*

Jak wykazała kontrola, we wszystkich urzędach morskich opracowano plany zwalczania zanieczyszczeń morskich wód w portach zarządzanych przez te urzędy. I tak:

- *W Urzędzie Morskim w Szczecinie, jako podmiocie zarządzającym małymi portami, w sierpniu 2003 r. opracowano „Plan zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych dla portu w Trzebieży, w Nowym Warpnie i Wolinie”, a w październiku 2003 r. - „Plan zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych dla portu w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Międzyzdrojach, Mrzeżynie i Lubinie oraz dla przystani rybackiej w Niechorzu i Rewalu”. Do czasu zakończenia kontroli ww. plany oczekiwały uzgodnienia przez MSPiR.*
- *W Urzędzie Morskim w Gdyni dysponowano „Planem zwalczania zanieczyszczeń dla morskich wód wewnętrznych na obszarze właściwości terytorialnej dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni”, uzgodnionym z Wojewodą Gdańskim oraz Polskim Ratownictwem Okrętowym w Gdyni w 1998 r. Ww. plan zawierał plany zwalczania zanieczyszczeń dla portów Elbląg, Gdańsk, Gdynia, Hel i Władysławowo.*
- *W Urzędzie Morskim w Śłupsku, opracowano i w lutym 2004 r. przekazano do uzgodnienia MSPiR, plany zwalczania zanieczyszczeń dla portów Ustka, Łeba, Rowy i Darłowo.*

W celu zapewnienia wzajemnej pomocy w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego urzędy morskie współpracowały z innymi krajowymi jednostkami organizacyjnymi, i tak:

- *Urząd Morski w Szczecinie współpracował z Brygadą Lotnictwa Marynarki Wojennej, Państwową Strażą Pożarną, Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Środowiska w Szczecinie.*
- *Urząd Morski w Gdyni współpracował z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie zadań, sprzętu i organizacji, z Okręgowym Inspektoratem Rybołówstwa Morskiego w zakresie wymiany informacji, z Morskim Oddziałem Straży Granicznej i z Marynarką Wojenną, m.in. w zakresie monitoringu lotniczego, a także z Wojewódzkim Inspektoratem Ochrony Środowiska w Gdańsku.*

- *Urząd Morski w Słupsku współpracował z Państwową Strażą Pożarną, Jednostką Ratowniczo – Gaśniczą w Ustce, z Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku.*

Jak stwierdzono w toku kontroli, żaden ze skontrolowanych zarządów portów nie opracował planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, odpowiadającego wymaganiom przepisów § 15 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁸. Zarządy posiadały plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, opracowane w latach 1994, 2000 i 2001, nie spełniające wymagań ww. rozporządzenia. W szczególności plany te nie uwzględniały aktualnej organizacji administracji morskiej i obowiązującego stanu prawnego dotyczącego jej działania, nie zawierały wykazów sił i środków, które udostępniać będą MSPiR w przypadkach zwalczania zanieczyszczeń, wykazów osób i ich zadań, wyznaczonych do współpracy z innymi jednostkami organizacyjnymi w zwalczaniu zanieczyszczeń morza oraz aktualnego sposobu alarmowania i informowania. Ponadto, plany posiadane przez zarządy portów nie były uzgadniane i zatwierdzane, w sposób określony w ww. rozporządzeniu, a z powodów omówionych wyżej nie mogły stanowić integralnej części Krajowego Planu, czego również wymagają przepisy ww. rozporządzeniu. I tak:

- *W Porcie Gdańsk posługiwano się ujednoliconym systemem alarmowania i wzywania pomocy w wypadkach szczególnych zagrożeń na terenie portu gdańskiego, wprowadzonym zarządzeniem Prezesa Zarządu Portu Morskiego Gdańsk w dniu 28 lipca 1994 r.*
- *W Porcie Gdynia stosowano ujednolicony plan ratownictwa, wprowadzony zarządzeniem Prezesa Zarządu Morskiego Portu Handlowego Gdynia w dniu 16 marca 2001 r.*
- *W Porcie Kołobrzeg wdrożono „Instrukcję o zasadach postępowania podczas awarii, wypadków i szkód powstałych na terenie portu handlowego Kołobrzeg i baz promów morskich PŻB S.A.”, zatwierdzone przez Zarząd PŻB w kwietniu 2000 r.*
- *W portach Szczecin i Świnoujście obowiązywał „Plan działania na wypadek nadzwyczajnego zagrożenia środowiska na terenie Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście”, wprowadzony w życie zarządzeniem Prezesa Zarządu w dniu 18 października 2000 r.*

Kontrola wykazała, że pracownicy urzędów morskich brali udział we wspólnych ćwiczeniach i szkoleniach jednostek organizacyjnych państw-stron Konwencji Helsińskiej odpowiedzialnych za zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na Morzu Bałtyckim. Na przykład:

- *Pracownicy Urzędu Morskiego w Gdyni, w latach 2000 – 2003, brali udział m.in.: w ćwiczeniach Balex Delta 2000, w St. Petersburgu – międzynarodowe ćwiczenia Helcom w zwalczaniu rozlewów w strefie brzegowej, w I operacji CEPCO w Visby (Szwecja) – międzynarodowa lotniczo-morska operacja w wykrywaniu zanieczyszczeń i ich sprawców; w II operacji CEPCO w Turku (Finlandia); w dwustronnych polsko – niemieckich ćwiczeniach w zwalczaniu rozlewów (samolot „Turbolet”); w seminarium w Rønne (Dania) nt. zapobiegania rozlewom olejowym, zanieczyszczeniom ze statków w portach bałtyckich.*
- *Pracownicy Urzędu Morskiego w Słupsku, w latach 2000 – 2003, brali udział m.in.: w warsztatach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Komisji Helsińskiej i Unii Europejskiej, w seminarium i warsztatach nt. zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu oraz zarządzania gospodarką odpadami w portach.*
- *Pracownicy Urzędu Morskiego w Szczecinie brali udział m.in.: w międzynarodowych ćwiczeniach w zwalczaniu zanieczyszczeń na morzu „Balex Delta”.*

3.2.2.2. Przeprowadzone akcje zwalczania zanieczyszczeń na wodach morskich.

Utrzymywanie stałego pogotowia w portach w Gdyni i Świnoujściu oraz podejmowanie i skuteczne prowadzenie akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu należało do podstawowych zadań MSPiR.

W latach 2002 – 2003, stosownie do zgłoszeń o zanieczyszczeniu morza otrzymanych z urzędów morskich, MSPiR przeprowadziła 13 akcji zwalczania zanieczyszczenia wód morskich spowodowanego przez statki w portach Świnoujście i Kołobrzeg. W latach 2000 – 2001 zadania te należały do PRO, które przeprowadziło w tym czasie również 13 akcji zwalczania zanieczyszczeń wód morskich w portach Świnoujście, Gdynia, Kołobrzeg i Łeba. Kosztami usuwania zanieczyszczeń, w wysokości 156,4 tys. zł obciążono ich sprawców.

Łącznie w badanym okresie z powierzchni wód Bałtyku PRO i MSPiR usunęły 10,14 ton substancji ropopochodnych pochodzących ze statków. Akcje zbierania tych zanieczyszczeń trwały łącznie 157 godzin, przy czym w 4 przypadkach czas akcji przekroczył 12 godzin i wyniósł 14, 25, 26 i 87 godzin.

Spśród 3 urzędów morskich, w badanym okresie, tylko Urząd Morski w Słupsku wziął udział w akcji zwalczania zanieczyszczenia na Morzu Bałtyckim. Mianowicie:

- *W dniu 26.01.2000 r. nastąpiło zagrożenie wycieku paliwa do morza z zatopionej w Ustce pogłębiarki „Stulbia” należącej do PRCiP „Dragmor” Sp. z o.o. w Szczecinie. Akcja wypompowania paliwa ze zbiorników zatopionej pogłębiarki prowadzona była przez Państwową Straż Pożarną w Słupsku oraz Jednostkę Ratowniczo – Gaśniczą w Ustce pod nadzorem i koordynacją Urzędu Morskiego w Słupsku. W akcjach zabezpieczających uczestniczyła Brzegowa Stacja Ratownictwa w Darłowie, Kapitanat Portu Ustka, a w dalszych pracach również*

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku – Delegatura w Słupsku, przedstawiciel armatora PRCiP „Dragmor”, Burmistrz Ustki oraz funkcjonariusze Straży Miejskiej w Ustce.

W latach 2000-2003 na terenie działania skontrolowanych zarządów portów przeprowadzono 145 akcji zwalczania zanieczyszczeń wód morskich, w tym: 82 w Porcie Gdańsk, 59 - w Porcie Gdynia, 2 - w Porcie Kołobrzeg, 2- w Porcie Szczecin. I tak:

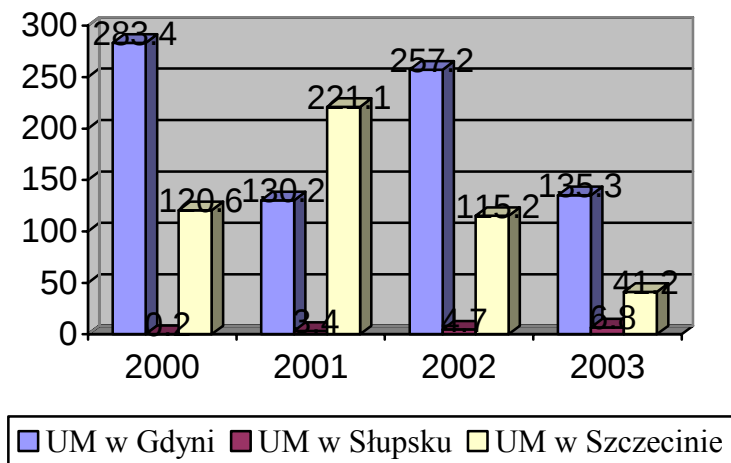
- *Na terenie działania Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. w latach 2000 – 2003 przeprowadzono 82 akcje zwalczania zanieczyszczeń wód portowych, w tym: 30 w 2000 r., 29 w 2001 r., 17 w 2002 r. oraz 6 w 2003 r. Czas reakcji na zgłoszenia o zanieczyszczeniach wynosił od 0 do 30 minut, w trzech przypadkach był on dłuższy i wynosił 33, 35 i 55 minut. Czas prowadzenia akcji w 30 przypadkach wynosił od 12 do 119 godzin. Zebrane zanieczyszczenia przekazywane były do unieszkodliwienia firmie „Oiler” z Tczewa.*
- *W badanym okresie do Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. wpłynęło 59 zgłoszeń od Kapitanatu Portu o przypadkach zanieczyszczenia wód portowych, w tym: 6 w roku 2000, 22 w 2001 r., 15 w 2002 r. oraz 16 w 2003 r. Wskutek podjętych akcji zwalczania zanieczyszczeń, z powierzchni wód portowych usunięto 284,4 ton substancji ropopochodnych. Czas od otrzymania zgłoszenia o zanieczyszczeniu do podjęcia akcji jego zwalczania, w zbadanych losowo 10 przypadkach, wynosił od 7 do 52 minut. Czas trwania 7 akcji zwalczania zanieczyszczeń, spośród 59 przeprowadzonych, przekroczył 12 godzin i wyniósł 15, 16, 18 godzin, w 3 przypadkach po 28 godzin i w jednym przypadku 142 godziny.*
- *W Porcie Kołobrzeg w latach 2000 – 2003 przeprowadzono 2 akcje zwalczania zanieczyszczeń: w dniach 18.01.2003 r. i 3.04.2003 r. usunięto rozlewy substancji ropopochodnych pochodzących z kutrów rybackich.*
- *W Porcie Szczecin Portowa Służba Ratownictwa i Ochrony przeprowadziła 2 akcje zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych: w dniu 4.09.2003 r. zlikwidowano rozlew 200 l substancji ropopochodnych, a w dniu 4.06.2003 r. zebrano z wody 100 kg paku. W obu przypadkach koszty akcji, odpowiednio, 2.950 zł i 99.000 ponieśli winni zanieczyszczenia.*

W latach 2000 – 2003 administracja morska poniosła wydatki w wysokości ok. 101,2 tys. zł na usuwanie skutków zanieczyszczeń morza.

Za zanieczyszczenie wód morskich sprawcom zanieczyszczeń naliczano kary pieniężne. W latach 2000 – 2003 inspektorzy urzędów morskich wymierzyli 198 kar pieniężnych na łączną kwotę 1.319,3 tys. zł. Urzędy morskie w Słupsku i Szczecinie w 100% wyegzekwowały wymierzone kary, natomiast Urząd Morski w Gdyni nie wyegzekwował 2 kar na łączną kwotę ca 4 tys. zł (0,5% kar wymierzonych przez ten urząd). Nieściągnięte

należności egzekwował komornik. Wysokości kar wymierzonych przez poszczególne urzędy morskie w kontrolowanym okresie przedstawiono na wykresie 2.

Wykres 2. Wysokość kar wymierzonych przez urzędy morskie w latach 2000 - 2003 za zanieczyszczenie wód morskich



Kwoty pochodzące z ww. oraz innych kar za nieprzestrzeganie przepisów prawa dotyczącego obszarów morskich, urzędy morskie przekazywały na środek specjalny będący w dyspozycji Ministra Infrastruktury. Zgromadzone środki rozdzielane były przez powołaną przy MI Komisję ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych, m.in. pomiędzy urzędy morskie na realizację zadań związanych z ochroną środowiska morskiego.

Ilość środków, które wpłynęły z kar wymierzonych przez urzędy morskie na rachunek środków specjalnych MI, wraz z ich rozdysponowaniem, przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Wysokość przychodów z kar wymierzonych przez terenowe organy administracji morskiej na rachunku środków specjalnych MI oraz ich przeznaczenie w latach 2000 – 2003. (zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.
1	2	3	4	5	6
1.	Saldo początkowe	1.187.690,61	401.515,27	258.280,25	531.969,57
2.	Przychody z tytułu kar	827.356,24	802.531,66	761.711,87	223.242,09
3.	Odsetki bankowe	114.792,42	16.893,48	10.219,73	632,15
4.	Różne przychody	0,00	0,00	0,00	7,00
5.	Razem	2.129.839,27	1.220.940,41	1.030.211,85	755.850,81
6.	Środki odprowadzone do budżetu państwa	0,00	296.000,00	212.000,00	15.000,00
7.	Środki wydatkowane z rachunku na cele statutowe	1.728.324,00	666.660,16	286.242,28	740.850,81

W wyniku kontroli nie stwierdzono uchybień i nieprawidłowości w dysponowaniu przez powołaną przez Ministra Infrastruktury Komisję, środkami pochodzącymi z kar wymierzonych przez terenowe organy administracji morskiej.

W latach 2000 – 2003, środki finansowe pochodzące z kar, a otrzymane na realizację zadań ochrony środowiska morskiego, urzędy morskie wykorzystywały m.in. na wyposażenie do lotów patrolowych, ekspertyzy i prace badawcze, akcje zwalczania zanieczyszczeń na morzu, odbiór odpadów ze statków w portach, konserwację sprzętu przeciwozlewowego, wyposażenie portów w zbiorniki do gromadzenia wód zaolejonych ze statków. Na przykład:

- *Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych w Ministerstwie Infrastruktury w latach 2000 – 2003 przyznała kwotę 794.528,13 zł Urzędowi Morskiemu w Szczecinie, którą wydatkowano m.in. na zakup wyposażenia niezbędnego do wykonywania lotów patrolowych, dofinansowanie przygotowywanego przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. „Planu zarządzania odpadami ze statków dla portów Szczecin i Świnoujście”; badania substancji ropopochodnych pobranych z rozlewu, akcje oczyszczania powierzchni wód portowych, ekspertyzy badań porównawczych substancji ropopochodnych i mieszanin wodnych z rozlewu.*
- *Urzędowi Morskiemu w Gdyni, Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych w MI przyznała w latach 2000 – 2003 środki finansowe w kwocie 1.180,3 tys. zł na realizację 30 zadań z zakresu ochrony środowiska morskiego. Z otrzymanych środków UM wykorzystał 772,7 tys. zł na realizację 24 zadań, m.in. na loty patrolowe samolotem Turbolet, odbiór wód zaolejonych i ścieków w małych portach, oczyszczanie rzeki Motławy (obszar w Gdańsku – Śródmieściu) z zanieczyszczeń stałych i olejopodobnych.*
- *Urząd Morski w Słupsku wydatki związane z ochroną środowiska morskiego realizował w ramach budżetu urzędu zatwierdzanego w poszczególnych latach. Wydatki te dotyczyły odbioru wód zaolejonych i konserwacji zapór przeciwozlewowych i w poszczególnych latach okresu 2000 – 2003 wyniosły odpowiednio: 24.463 tys. zł, 11.211 tys. zł, 9.906 tys. zł i 10.690 tys. zł. Ponadto ze środków otrzymanych z Ministerstwa Infrastruktury, przyznanych przez Komisję ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych, w roku 2001 zakupiono dwa zbiorniki po 4,04 tys. zł na wyposażenie portu w Dźwirzynie i w Rowach, a w 2002 r. zakupiono dwa zbiorniki po 4,9 tys. zł na wyposażenie przystani rybackiej w Unieściu i Chłopach. W 2003 r., ze środków budżetowych Urzędu Morskiego, kosztem 11,8 tys. zł wyposażono w zbiorniki na wody zaolejone przystanie w Ustroniu Morskim, Dąbkach i Jarosławcu.*

3.2.2.3. Powiadamianie i konsultacje w przypadkach zanieczyszczeń.

Przepisy krajowego prawa zobowiązały:

- kapitanów statków do powiadamiania polskich organów inspekcyjnych o wypadkach i uszkodzeniach na statku zagrażających zanieczyszczeniem środowiska morskiego i do powiadamiania stacji brzegowej najbliższego państwa o zanieczyszczeniu morza lub o wypadku, który takie zanieczyszczenie może spowodować,
- dyrektorów urzędów morskich do zarządzenia i podjęcia odpowiednich działań w przypadkach otrzymania zgłoszeń o zanieczyszczeniu bądź zagrożeniu zanieczyszczeniem polskich obszarów morskich, niezwłocznego informowania właściwych organów innych państw-stron Konwencji Helsińskiej o zanieczyszczeniu, które może przemieścić się do obszaru morskiego tych państw, powiadamiania Komisji Helsińskiej o przypadkach zanieczyszczeń wód Bałtyku wymagających międzynarodowej współpracy w ich zwalczaniu, a także do powiadamiania o podjętych działaniach i środkach organu państwa przynależności statku, sprawcy zagrożenia lub zanieczyszczenia,

W wyniku kontroli urzędów morskich ustalono, że jedynie w Urzędzie Morskim w Słupsku określono procedury powiadamiania o zagrożeniach lub zanieczyszczeniach na Morzu Bałtyckim, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁸. W dwóch pozostałych urzędach morskich posługiwano się w tym zakresie dokumentami nieaktualnymi. I tak:

- *System powiadamiania Urzędu Morskiego w Szczecinie o zagrożeniach i zanieczyszczenia morskich wód wewnętrznych funkcjonował w oparciu o §8 ust. 2 „Przepisów Portowych”. Przez całą dobę oficerowie dyżurni kapitanatów portów gotowi byli do przyjęcia informacji o zagrożeniu bądź zanieczyszczeniu wód morskich. Otrzymane informacje przekazywali do Inspektoratu Ochrony Środowiska w celu podjęcia interwencji.*
- *W „Planie zwalczania zanieczyszczeń dla morskich wód wewnętrznych na obszarze właściwości terytorialnej dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni”, z 1998 r. określono zakres uprawnień i obowiązków dyrektora urzędu w przypadkach powzięcia informacji o zanieczyszczeniu morskich wód Zatoki Gdańskiej lub Zalewu Wiślanego. Plan jw. był nieaktualny w świetle wymagań rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁸.*
- *W grudniu 2003 r., zgodnie z wymaganiami ww. rozporządzenia opracowano dokument „Procedura postępowania w przypadku otrzymania informacji o rozlewie na morzu”, który stanowił uzupełnienie planów operacyjnych zwalczania zanieczyszczeń portów zarządzanych przez UM w Słupsku. Ponadto*

opracowano „Procedurę postępowania w przypadku zanieczyszczenia brzegu morskiego substancjami pochodzącymi z morza”, która weszła w życie Zarządzeniem Nr 17 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 20 listopada 2003 r.

W latach 2000 – 2003 na polskich obszarach morskich nie wystąpiły przypadki zanieczyszczeń wód morskich wymagających powiadamiania państw-stron Konwencji Helsińskiej. Również organy polskiej administracji morskiej nie były powiadamiane o zanieczyszczeniach na morzu, wymagających przeprowadzenia akcji zwalczania z innymi jednostkami organizacyjnymi Państw-Stron Konwencji Helsińskiej.

W badanym okresie nie wystąpiły zdarzenia, zobowiązujące dyrektorów urzędów morskich do informowania organów Inspekcji Ochrony Środowiska (IOŚ). Pomimo tego, jak wynika z informacji uzyskanej z GIOŚ w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, służby ochrony środowiska morskiego informowały organy IOŚ o każdym zanieczyszczeniu substancjami ropopochodnymi na wewnętrznych wodach morskich. W przypadkach tych wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska dokonywały rozpoznania zdarzenia, badań zanieczyszczonej wody (w przypadku kiedy sprawca skażenia nie był znany) oraz analizy prób paliwa lub wód zęzowych, pobranych przez inspektorów urzędów morskich z podejrzanych o zanieczyszczenie statków. Na przykład:

- *W okresie objętym kontrolą Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku we współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni brał udział w nadzorowaniu likwidacji 5 przypadków zanieczyszczeń wód morskich, natomiast Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie we współpracy z Urzędem Morskim w Szczecinie brał udział 3 przypadkach zwalczania zanieczyszczeń morza (w tym w 2 zdarzeniach uczestniczyła Delegatura WIOŚ w Koszalinie).*

3.2.3. Zapobieganie zatapianiu materiałów w Morzu Bałtyckim

Zgodnie z wymaganiami Konwencji Helsińskiej, ustawą z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U.Nr 47, poz. 243 z późn. zm.) wprowadzono zakaz zatapiania odpadów i innych substancji na obszarze Morza Bałtyckiego, dopuszczający jedynie zatapianie urobku z pogłębiania dna morskiego za zezwoleniem dyrektora urzędu morskiego.

W latach 2000 – 2003 dyrektorzy urzędów morskich wydawali zezwolenia na zatopienie w morzu urobku pochodzącego z pogłębiania portów i red oraz na prowadzenie prac związanych z naprawami i utrzymaniem kabli podmorskich. W urzędach morskich prowadzono rejestry rodzaju i ilości materiałów dopuszczonych do zatopienia oraz rejestry danych o rodzaju i ilości materiałów zatopionych. Zezwolenia nie były konsultowane z Komisją Helsińską, gdyż odkładanie urobku odbywało się w obrębie polskich wód wewnętrznych. I tak:

- Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wydał zezwolenia na pogłębianie dna toru wodnego Szczecin – Świnoujście i basenów portowych. Urobek z pogłębiania dna odkładano na ląd, na tzw. pola refulacyjne, w związku z czym wykonanie prac pogłębiarskich nie wymagało uzyskania zezwolenia na zatapianie urobku w morzu.
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydał 4 zezwolenia na usunięcie do morza urobku pochodzącego z pogłębiania dna, po jednym w roku 2000 i 2001 oraz dwa w roku 2003. W zezwoleniach dopuszczono do zatopienia w morzu 56.470 m³ urobku z pogłębiania dna morskiego. Zezwolenia wykorzystano w pełni.
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wydawał zezwolenia na usuwanie do morza urobku pochodzącego z pogłębiania portów i red oraz na wykonanie prac związanych z naprawami i utrzymaniem kabli podmorskich. Ogółem wydał 23 zezwolenia na zatapianie urobku i 14 zezwoleń na utrzymanie kabli. W badanym okresie Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku zezwolił łącznie na zatopienie 1.119.000 m³ urobku z pogłębiania dna morskiego, dokonano zatopienia 697.871 m³ urobku.

W latach 2000 - 2003 wydano zezwolenia na zatopienie w morzu łącznie 1.175, 5 tys. m³ urobku z pogłębiania dna morskiego, a dokonano zatopienia 754,3 tys. m³ wydobytego materiału.

W badanym okresie na polskich wodach morskich nie wystąpiły przypadki zatapiania w morzu wymagające zgłoszenia do Komisji Helsińskiej.

3.2.4. Sprawozdania i wymiana informacji

Kontrola wykazała, że w badanym okresie, MI terminowo przekazywało Komisji Helsińskiej wymagane roczne raporty dotyczące przestrzegania postanowień Konwencji MARPOL, przywołanej w Konwencji Helsińskiej oraz powietrznego monitoringu Bałtyku. Dane do raportów przekazywały do MI urzędy morskie oraz MSPiR. Wykaz rocznych raportów przekazanych Komisji Helsińskiej przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4. Roczne raporty przekazane Komisji Helsińskiej przez MI, w latach 2000 – 2003.

Lp.	Wyszczególnienie raportu (tytuł polski i angielski)	Źródło danych	Wymagany termin przekazania	Data przekazania
1	2	3	4	5
1.	Raport za rok 2000 nt. przestrzegania Konwencji MARPOL, przywołanej w Konwencji Helsińskiej Annual Summary Report [Art.11 (1)] of incidental Spillages under Article II of Protocol I and Article 12 – 2000 y.	Urząd Morski w Gdyni Urząd Morski w Słupsku Urząd Morski w Szczecinie	31.08.2001 r.	29.08.2001 r.

2.	Raport za rok 2001 nt. przestrzegania Konwencji MARPOL, przywołanej w Konwencji Helsińskiej Annual Summary Report [Art.11 (1)] of incidental Spilliges under Article II of Protocol I and Article 12 – 2001 y.	Urząd Morski w Gdyni Urząd Morski w Słupsku Urząd Morski w Szczecinie	31.08.2002 r.	6.08.2002 r.
3.	Raport za rok 2002 nt. przestrzegania Konwencji MARPOL, przywołanej w Konwencji Helsińskiej Annual Summary Report [Art.11 (1)] of incidental Spilliges under Article II of Protocol I and Article 12 – 2002 y.	Urząd Morski w Gdyni Urząd Morski w Słupsku Urząd Morski w Szczecinie	31.08.2003 r.	25.07.2003 r.
4.	Raport HELCOM dotyczący monitoringu powietrznego za rok 2000. Oil spilliges observed by aerial surveillance – 2000 y.	Urząd Morski w Gdyni	31.08.2001 r.	29.08.2001 r.
5.	Raport HELCOM dotyczący monitoringu powietrznego za rok 2001. Oil spilliges observed by aerial surveillance – 2001 y.	Urząd Morski w Gdyni	31.08.2002 r.	6.08.2002 r.
6.	Raport HELCOM dotyczący monitoringu powietrznego za rok 2002. Oil spilliges observed by aerial surveillance – 2002 y.	Urząd Morski w Gdyni	31.08.2003 r.	25.08.2003 r.

Ponadto, stosownie do bieżących ustaleń grup roboczych Komisji Helsińskiej, MI przekazało 11 informacji w sprawie wdrożenia postanowień Konwencji Helsińskiej, m.in. dotyczących wypadków morskich, działań podejmowanych w celu wdrożenia Deklaracji Kopenhaskiej, wdrożenia niektórych zaleceń Komisji, bezpieczeństwa morskiego. Wszystkie informacje przekazano w terminach wcześniejszych niż wyznaczone przez ww. grupy.

Jak wynika z informacji zasięgniętej w GIOŚ w trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, sprawozdania o realizacji w badanym okresie zaleceń Komisji Helsińskiej, przekazywał do Komisji również SKH, na podstawie informacji uzyskanych z MTiGM, a następnie MI. Mianowicie:

- w latach 2000 – 2003 SKH przekazał do Sekretariatu Komisji Helsińskiej (zgodnie z rundą raportową) informacje dotyczące realizacji 6 zaleceń Komisji:
 - zalecenia 10/1 – nieprawidłowe zjawiska w środowisku morskim,

-
- *zalecenia 12/9 – badania dotyczące skutków dużych rozlewów olejowych,*
 - *zalecenia 13/1 – zatapianie urobku bagrowanego,*
 - *zalecenia 15/1 – ochrona pasa brzegowego,*
 - *zalecenia 16/3 – zachowanie naturalnej dynamiki brzegowej,*
 - *zalecenia 19/1 – wydobywanie osadów morskich w obszarze Morza Bałtyckiego.*

4. INFORMACJE DODATKOWE O PRZEPROWADZONEJ KONTROLI

4.1. Przygotowanie kontroli

Do kontroli wybrano 10 jednostek odpowiedzialnych za wdrożenie badanych postanowień Konwencji Helsińskiej, w tym:

- Ministerstwo Środowiska – instytucję pełniącą wiodącą rolę we wdrażaniu postanowień Konwencji,

wszystkie organy administracji morskiej, tj.:

- Ministra Infrastruktury – właściwego ds. gospodarki morskiej obejmującej m.in. sprawy transportu morskiego i żeglugi morskiej, portów morskich i ochrony środowiska morskiego,
- dyrektorów wszystkich urzędów morskich – w Gdyni, Słupsku i Szczecinie - terenowych organów administracji morskiej,
- zarządy wszystkich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej - w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz Zarząd Portu Morskiego w Kołobrzegu - największego portu środkowego wybrzeża,
- Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni odpowiedzialną za przygotowanie i podejmowanie działań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.

Kontrola nie była poprzedzona innymi kontrolami o tematyce związanej z ochroną środowiska morskiego Morza Bałtyckiego przed zanieczyszczeniami ze statków .

W drugiej połowie 2000 r. i pierwszym kwartale 2001 r. Najwyższa Izba Kontroli, Departament Środowiska, Rolnictwa i Zagospodarowania Przestrzennego, przeprowadziła natomiast, wspólnie z Najwyższymi Organami Kontroli Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Rosji i Szwecji, kontrolę „Wdrażanie postanowień Konwencji o Ochronie Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego”, która dotyczyła wdrożenia postanowień art. 6 Konwencji Helsińskiej, tj. ochrony Morza Bałtyckiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł lądowych.

Wyniki kontroli zostały przedstawione w krajowych raportach i streszczone we Wspólnym Raporcie Końcowym we wrześniu 2001 r.

Wspólny Raport Końcowy jest dostępny na stronach internetowych Grupy Roboczej EUROSIAI ds. Kontroli Środowiska.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

W toku kontroli delegatury NIK, działając w trybie art. 29 pkt. 2 lit. f ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli, zasięgały uzupełniających informacji w 8 jednostkach organizacyjnych.

W trakcie prowadzenia kontroli nie podejmowano współpracy z innymi organami kontroli, rewizji czy inspekcji. Nie korzystano z pomocy biegłych ani specjalistów.

Wszystkie protokoły kontroli zostały podpisane bez zastrzeżeń.

W 2 jednostkach przeprowadzono narady w toku kontroli. Po zakończeniu kontroli w 3 jednostkach odbyły się narady pokontrolne.

Do kierowników wszystkich skontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne. Wszyscy kierownicy skontrolowanych jednostek udzielili odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne i poinformowali o sposobie wykorzystania zawartych w nich uwag i wniosków.

1. W wystąpieniu do Ministra Środowiska wnioskowano m.in. o spowodowanie:

- dokumentowania działań prowadzonych przez Ministerstwo Środowiska na rzecz realizacji postanowień Konwencji Helsińskiej,
- zweryfikowania i skorygowania wewnętrznych regulaminów organizacyjnych departamentów wykonujących zadania związane z wdrażaniem postanowień Konwencji Helsińskiej w celu jednoznacznego określenia podziału i zakresu obowiązków tych departamentów,
- pozyskania przez Ministerstwo Środowiska dokumentacji związanej z przekazaniem Sekretariatu ds. Konwencji Helsińskiej z Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku do Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w szczególności dotyczącej przekazania pracowników, zadań i obowiązków, posiadanych dokumentów, sprzętu,
- zapewnienia systematycznego nadzoru i współpracy z GIOŚ w ramach realizacji zadań wynikających z postanowień Konwencji Helsińskiej, w szczególności wykonywanych przez Sekretariat ds. Konwencji Helsińskiej.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Minister Środowiska poinformował m.in., że:

Z kontrolowanego zakresu Konwencji Helsińskiej, do właściwości Ministra Środowiska należały postanowienia zawarte w art. 16 Konwencji, tj. dotyczące sprawozdawczości oraz wymiany informacji nt. zanieczyszczeń.

Nadzór nad realizacją postanowień Konwencji Minister sprawuje poprzez GIOŚ. Przystąpiono do prac zmierzających do usunięcia niejasności kompetencyjnych zawartych w regulaminach organizacyjnych DZW, DWZ oraz GIOŚ, a także Sekretariatu ds. Konwencji Helsińskiej w Gdańsku.

2. W wystąpieniu do Ministra Infrastruktury wnioskowano m.in. o spowodowanie:

- zintensyfikowania działań mających na celu pełne opracowanie krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, a następnie jego uzgodnienie i zatwierdzenie,
- dokonania stosownych zmian w porozumieniu zawartym ze stroną niemiecką w sprawie współpracy w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń wód Zatoki Pomorskiej, wynikających z przejęcia zadań w tym zakresie przez MSPiR,
- przeprowadzenia kompleksowej oceny stanu wdrożenia postanowień Konwencji Helsińskiej, pozostających w zakresie działalności Ministerstwa Infrastruktury, w tym uzgodnień Deklaracji Kopenhaskiej.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Minister Infrastruktury poinformował m.in., że:

Została opracowana część Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego, dotycząca zapobiegania i zwalczania rozlewów na pełnym morzu. W Ministerstwie Infrastruktury podjęto działania zmierzające do nawiązania współpracy z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, władzami województw i samorządów nadmorskich oraz z innymi jednostkami organizacyjnymi w opracowaniu pełnego Planu Krajowego.... Ministerstwo będzie monitorować przebieg działań podjętych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa w celu aktualizacji porozumienia operacyjnego o współpracy pomiędzy RP i Republiką Federalną Niemiec w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód Zatoki Pomorskiej. Analiza stanu wdrożenia Konwencji Helsińskiej może zostać wykonana w 2005 r., po uzyskaniu środków finansowych na ten cel.

3. W wystąpieniu do Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni wnioskowano m.in. o:

- podjęcie działań w celu opracowania Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego i jego wdrożenia,
- kontynuowanie działań zmierzających do pełnego wyposażenia MSPiR w niezbędne urządzenia i sprzęt do prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu,
- rozważenie zawarcia porozumień o współpracy z innymi specjalistycznymi jednostkami organizacyjnymi, pomocnymi w prowadzeniu akcji zwalczania zanieczyszczeń wód morskich, do czasu zatwierdzenia przez Ministra Infrastruktury oraz Krajowego planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego, który wskaże jednostki organizacyjne współpracujące w zapobieganiu i zwalczaniu zanieczyszczeń morza oraz zasady współpracy w tym zakresie.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa poinformował m.in., że:

W maju 2004 r. MSPiR przygotuje i przedstawi do zaopiniowania Radzie morską część Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. Nie będzie ona jednak obejmowała działań na brzegu morskim i na obszarach portowych, które zostaną opracowane w terminie późniejszym po uzgodnieniach z MSWiA.

MSPiR kontynuuje działania mające na celu wyposażenie służby w statki, sprzęt i urządzenia do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, zapewniające pełną realizację postanowień Konwencji Helsińskiej.

W celu zapewnienia wzajemnej pomocy w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, MSPiR podpisała porozumienie o współpracy z KG PSP i KW Województw: Pomorskiego, Zachodniopomorskiego i Warmińsko – Mazurskiego. Ponadto w kwietniu 2004 r. podjęła działania w celu aktualizacji polsko-niemieckiego porozumienia operacyjnego o współpracy w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, w zakresie zmiany reprezentanta strony polskiej z PRO na MSPiR.

4. Do dyrektorów urzędów morskich wnioskowano m.in. o podjęcie działań w celu:

- efektywnego wykorzystania środków finansowych na modernizację i doposażenie portów w urządzenia do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków,
- spowodowania wdrożenia planów zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych.

W odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne dyrektorzy urzędów morskich poinformowali o podjęciu działań zmierzających do realizacji ww. wniosków.

5. Do zarządów morskich portów wnioskowano m.in. o:

- opracowanie i wdrożenie portowych planów gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków,
- podjęcie działań we współpracy z urzędami morskimi, mających na celu skuteczne egzekwowanie od kapitanów statków wpływających do portów informacji o odpadach znajdujących się na tych statkach, zgodnie z §2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statkach.
- podjęcie działań w celu zapewnienia statkom dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i pozostałości ładunkowych w sposób i w zakresie określonym przepisami ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunków ze statków.
- opracowanie i bieżące aktualizowanie planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, zgodnie z §15 rozporządzenia Rady

Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń na morzu (Dz.U. Nr 239, poz. 2026) oraz przekazanie SAR niezbędnych informacji, określonych w § 17 tego rozporządzenia.

W odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne prezesi zarządów portów morskich poinformowali m.in. o: zwiększeniu skuteczności egzekwowania informacji o odpadach znajdujących się na statkach i podjętych działaniach zmierzających do poprawy dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, działaniach podjętych w celu przygotowania i wdrożenia portowych planów gospodarowania odpadami ze statków, przekazaniu MSPiR danych o dostępnym w portach sprzęcie do usuwania zanieczyszczeń na morzu.

Kierownicy skontrolowanych jednostek nie zgłosili zastrzeżeń do uwag i ocen zawartych w wystąpieniach pokontrolnych.

W wyniku kontroli nie stwierdzono wydatkowania środków z naruszeniem prawa, uszczupień w dochodach ani innych nieprawidłowości finansowych..

5. ZAŁĄCZNIKI

5.1. Tabele

Tabela 1. Wykorzystanie środków publicznych w latach 2000 - 2003 na realizację zadań związanych z wdrażaniem postanowień Konwencji Helsińskiej dotyczących ochrony Morza Bałtyckiego przed zanieczyszczeniem ze statków i przed zatapianiem (w zł).

Lp.	Rodzaj wydatków	Lata			
		2000	2001	2002	2003
1	2	3	4	5	6
1.	Wydatki poniesione przez administrację morską na wyposażenie i utrzymanie służb kontrolnych	999 460	1083 805	1014 203	6361 302
2.	Wydatki poniesione przez administrację morską na wyposażenie i utrzymanie służb odpowiedzialnych za usuwanie zanieczyszczeń.	226 471	197 146	135 883	128 831
3.	Wydatki poniesione przez administrację morską na usuwanie skutków zanieczyszczeń	4 378	4 334	92 500	-
4.	Wydatki poniesione przez MSPiR na usuwanie skutków zanieczyszczeń	16 569	48 785	15 445	75 608
5.	Wydatki poniesione przez MSPiR na wyposażenie i utrzymanie służb odp. za usuwanie zanieczyszczeń na morzu - koszty utrzymania gotowości	6 147 646	6 952 389	4 172 976	3 887 963

Tabela 2 . Wydatki poniesione w latach 2000 - 2003 przez administrację morską na wyposażenie i utrzymanie służb kontrolnych w zakresie realizacji zadań związanych z ochroną środowiska morskiego

Lp.	Nazwa zadania	Kwota poniesionych wydatków (w zł)		Źródła finansowania
		Plan	Wykonanie	
2000				
1.	Koszty utrzymania zespołu lotniczego (ubezpieczenia samolotów, płace, paliwo i materiały, opłaty lotniskowe, hangarowe, remonty, inne) Urząd Morski w Gdyni	-	805 931	Środki własne
2.	Kamera cyfrowa dla inspekcji środowiska Urząd Morski w Gdyni	17 000	16998	Fundusz Kar Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych przy MI
3.	Drukarka do zdjęć cyfrowych dla potrzeb inspekcji morskiej Urząd Morski w Gdyni	3 000	2793	Fundusz Kar jw.
4.	Trzy Aparaty cyfrowe dla służb ochrony środowiska Kapitanatów Portów w Gdyni, Gdańsku i Władysławowie Urząd Morski w Gdyni	15 000	14 970	Fundusz Kar jw.
5.	Projektor multimedialny dla potrzeb Inspektoratu Ochrony Środowiska Urząd Morski w Gdyni	37 000	33 184	Fundusz Kar jw.
6.	Zakup silnika przyczepnego do łodzi inspekcyjnej dla Kapitanatu Portu we Władysławowie Urząd Morski w Gdyni	35 000	37 088	Fundusz Kar jw. + środki własne
7.	Zakup dwóch kamer cyfrowych dla inspekcji ochrony środowiska w kapitanatach portów w Elblągu i Helu Urząd Morski w Gdyni	12 000	12 000	Fundusz Kar jw.
8.	Zakup zestawu komputerowego dla Inspektoratu Ochrony Środowiska, zakup laptopa dla Kapitanatu Portu w Gdańsku, do przygotowywania dokumentacji przeciwko sprawcom zanieczyszczeń Urząd Morski w Gdyni	32 000	31 696	Fundusz Kar jw.
9.	Sfinansowanie 6 zestawów do pobierania próbek olejów dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej Urząd Morski w Gdyni	7800	7800	Fundusz Kar jw.
10.	Sfinansowanie zakupu cyfrowego aparatu fotograficznego dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej Urząd Morski w Gdyni	7 000	7 000	Fundusz Kar jw.
11.	Zakup sprzętu elektronicznego dla Pomorskiego Oddziału Straży Granicznej Urząd Morski w Szczecinie	-	15.000	Fundusz Kar jw.
12.	Zakup dla IOŚ komputera PC laptop oraz cyfrowego aparatu fotograficznego Urząd Morski w Szczecinie	-	15.000	Fundusz Kar jw.
2001				
1.	Koszty utrzymania zespołu lotniczego (ubezpieczenia samolotów, płace, paliwo i materiały, opłaty lotniskowe, hangarowe, remonty, inne) - Urząd Morski w Gdyni	-	668 991	Środki własne

2.	Zakup szybkiej łodzi motorowej dla Inspektoratu Ochrony Środowiska Urząd Morski w Gdyni	300 000	303 659	Fundusz Kar jw. + środki własne
3.	Eksploatacja i doposażenie jednostki Kontroler 12 Urząd Morski w Gdyni	-	27 576	Fundusz Kar jw. + środki własne
4.	Zakup zestawów do pobierania próbek zanieczyszczeń Urząd Morski w Gdyni	8 500	8 500	Fundusz Kar jw.
5.	Zakup zintegrowanego odbiornika GPS typ GNS 430 do samolotu TURBOLET Urząd Morski w Gdyni	53 000	35 295	Fundusz Kar jw.
6.	Zakup aparatu cyfrowego dla Insp. Ochrony Środowiska Morskiego Urząd Morski w Gdyni	9 500	9 496	Fundusz Kar jw.
7.	Zakup wyposażenia do wykonywania lotów patrolowych z udziałem inspektorów UM przez śmigłowiec policyjny KW Urząd Morski w Szczecinie	-	30.288	Fundusz Kar jw.
2002				
1.	Koszty utrzymania zespołu lotniczego (ubezpieczenia samolotów, płace, paliwo i materiały, opłaty lotniskowe, hangarowe, remonty, inne) Urząd Morski w Gdyni	-	822 316	Środki własne
2.	Eksploatacja i doposażenie jednostki Kontroler 12 Urząd Morski w Gdyni	-	166 488	Środki własne
3.	Sfinansowanie kosztów badań laboratoryjnych wykonanych przez Kapitanat Portu w Gdańsku w 2001 r. do sierpnia 2002 r. Urząd Morski w Gdyni	16 400	16 400	Fundusz Kar jw.
4.	Zakup sprzętu do przygotowania oceny i prezentacji materiałów dowodowych zebranych w trakcie postępowania dochodzeniowego w sprawach zanieczyszczeń środowiska morskiego. Urząd Morski w Szczecinie	-	9.000 zł	Fundusz Kar jw.
2003				
1.	Koszty utrzymania zespołu lotniczego (ubezpieczenia samolotów, płace, paliwo i materiały, opłaty lotniskowe, hangarowe i remonty, inne) Urząd Morski w Gdyni	-	629 966	Środki własne
2.	Eksploatacja i doposażenie jednostki Kontroler 12 Urząd Morski w Gdyni	-	39 486	Środki własne
3.	Zakup dwóch aparatów cyfrowych dla kapitanatów portów w Gdyni i Gdańsku Urząd Morski w Gdyni	6 000	5958	Fundusz Kar jw.
4.	Lornetka ze stabilizacją do lotów patrolowych Urząd Morski w Gdyni	9 000	8790	Fundusz Kar jw.
5.	Dofinansowanie pokrycia kosztów organizacji operacji CEPKO w wykrywaniu zanieczyszczeń na morzu. Urząd Morski w Gdyni	15 000	7 401	Fundusz Kar jw.

Tabela 3. Wydatki poniesione w latach 2000 - 2003 przez administrację morską na wyposażenie i utrzymanie służb odpowiedzialnych za usuwanie zanieczyszczeń na morzu

Lp.	Nazwa zadania	Kwota poniesionych wydatków (zł)		Źródło finansowania	Uwagi wnioski
		Plan	Wykonanie		
1	2	3	4	5	6
1.	Konserwacja zapory przeciwolejewej w Ustce w roku 2000 Urząd Morski w Słupsku	800	786	Budżet	Zadanie zlecone
2.	Konserwacja zapór przeciwolejewych i sprzętu przeciwozlew. w 2001 r. Urząd Morski w Słupsku	20.000	19.521	Budżet	Zadanie okresowe dot. stałej zapory w Ustce i gotowości sprzętu (ZPPH)
3.	Konserwacja zapór przeciwolejewych i sprzętu przeciwozlew. w 2002 r. Urząd Morski w Słupsku	30.000	29.150	Budżet	Usługa dot. stałej zapory w Darłowie i sprzętu w Ustce i Darłowie (MOREX)
4.	Konserwacja zapór przeciwolejewych i sprzętu przeciwozlew. w 2003 r. Urząd Morski w Słupsku	35.000	33.450	Budżet	Rozszerzono zakres usługi o kons. sprzętu w porcie Łeba i Kołobrzeg
5.	Zakup dwóch zbiorników na odbiór wód zaolejonych w porcie Dźwirzyno i Rowy w 2001 r. Urząd Morski w Słupsku	8.500	8.089	Fundusz Kar Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych przy MI	
6.	Zakup zbiorników na wody zaolejone z łodzi rybackich na przystani morskiej Unieście i Chłopy w 2002 r. Urząd Morski w Słupsku	10.000	9.800	Komisja jw.	
7.	Odbiór wód zaolejonych ze statków w roku 2000 Urząd Morski w Słupsku	200.000	195.685	Budżet	Usługa wykonywana w 4 portach (Kołobrzeg, Łeba, Darłowo, Ustka)
8.	Odbiór wód zaolejonych ze statków w roku 2001 (Łeba, Darłowo, Ustka) Urząd Morski w Słupsku	170.000	169.537	Budżet	Usługa jw. bez portu Kołobrzeg, który się sprywatyzował
9.	Odbiór wód zaolejonych ze statków w roku 2002 (Łeba, Ustka) Urząd Morski w Słupsku	100.000	96.933	Budżet	Usługa jw., lecz bez portu Darłowo, który się sprywatyzował
10.	Odbiór wód zaolejonych ze statków w roku 2003 (Łeba, Ustka) Urząd Morski w Słupsku	100.000	95.381	Budżet	Usługa jw.
11.	Dofinansowanie ćwiczeń morskich z zakresu bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego w 2000 r. Urząd Morski w Gdyni	30 000	30 000	Fundusz Kar Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych przy MI	

Tabela 4. Wydatki poniesione w latach 2000 - 2003 przez administrację morską na usuwanie skutków zanieczyszczeń na morzu

Lp .	Nazwa zadania	Kwota poniesionych wydatków (zł)		Źródło finansowania	Uwagi Wnioski
		Plan	Wykonanie		
1.	<u>Rok 2000</u> Pokrycie kosztów oczyszczania wód portowych w Porcie Szczecin 3-4.08.2000r.	-	4.378	Fundusz Kar Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych przy MTiGM	Prace oczyszczania wykonywane przez PUM”Ship- Service”
2.	<u>Rok 2001</u> Pokrycie kosztów oczyszczania wód portowych w Porcie Świnoujście w dniu 7.11.2000r.	-	3.108	Fundusz Kar Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych przy MI	Prace oczyszczania wykonywane przez PRO
3.	Pokrycie kosztów oczyszczania wód portowych w Porcie Świnoujście w dniu 24.10.2001r.	-	1.226	Fundusz Kar Komisja ds. Wykorzystania Kwot z Kar Pieniężnych przy MI	Prace oczyszczania wykonywane przez PRO
4.	<u>Rok 2002</u> Czyszczenie basenów w porcie Gdańsk z zanieczyszczeń stałych w sezonie letnim 2002 r. Urząd Morski w Gdyni	45 000	45 000	Refundacja z Funduszu Kar	
5.	Czyszczenie basenów w porcie Gdańsk z zanieczyszczeń stałych w sezonie letnim 2002 r. Urząd Morski w Gdyni	47 500	47 500	środki własne	

**Tabela 5. Akcje zwalczania zanieczyszczeń wód portowych w latach 2000 – 2003
na terenie działania skontrolowanych zarządów portów**

a) akcje zwalczania zanieczyszczeń wód morskich w porcie w Gdańsku

Lp.	Data	Rodzaj zanieczyszczenia	Sprawca	Ilość usuniętych zanieczyszczeń (m ²)	Koszt likwidacji zanieczyszczenia (zł)
1	2	3	4	5	6
1.	5.01.2000	Rozlew	b/d	10.000	b/d
2.	9.01.2000	Rozlew	b/d	10.000	b/d
3.	21.01.2000	Rozlew	b/d	3.000	b/d
4.	10.02.2000	Ropopochodne	b/d	1.000	b/d
5.	22.02.2000	Rozlew	b/d	40.000	b/d
6.	13.03.2000	Rozlew	b/d	250	b/d
7.	21.03.2000	Ropopochodne	b/d	250	b/d
8.	3.04.2000	Rozlew	b/d	-	b/d
9.	27.05.2000	Rozlew	b/d	100	b/d
10.	12.06.2000	Rozlew	b/d	-	b/d
11.	5.07.2000	Zanieczyszczenia	b/d	-	b/d
12.	7.07.2000	Zanieczyszczenia	b/d	-	b/d
13.	19.07.2000	Zanieczyszczenia	b/d	10	b/d
14.	20.07.2000	Zanieczyszczenia	b/d	-	b/d
15.	26.07.2000	Rozlew	b/d	800	b/d
16.	8.08.2000	Rozlew	b/d	-	b/d
17.	9.08.2000	Zanieczyszczenia	b/d	1.500	b/d
18.	9.08.2000	Rozlew	b/d	-	b/d
19.	13.08.2000	Rozlew	b/d	-	b/d
20.	15.08.2000	Rozlew	b/d	1.000	b/d
21.	19.08.2000	Ropopochodne	b/d	-	b/d
22.	20.08.2000	Ropopochodne	b/d	-	b/d
23.	5.09.2000	Zanieczyszczenia	b/d	-	b/d
24.	8.09.2000	Rozlew	b/d	75.000	b/d
25.	12.09.2000	Rozlew	b/d	-	b/d
26.	2.10.2000	Rozlew	b/d	1.200	b/d
27.	22.10.2000	Rozlew	b/d	500	b/d
28.	27.10.2000	Ropopochodne	b/d	150	b/d
29.	28.10.2000	Rozlew	b/d	-	b/d
30.	30.12.2000	Rozlew	b/d	30.000	b/d
31.	23.01.2001	Rozlew	b/d	-	b/d
32.	26.01.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d
33.	26.01.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d
34.	29.01.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d
35.	30.01.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d

1	2	3	4	5	6
36.	7.02.2001	Ropopochodne	b/d	Nie ustalono	b/d
37.	9.02.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d
38.	4.03.2001	Rozlew	ze statku Betty Ter.	5.000	b/d
39.	6.03.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d
40.	13.03.2001	Ropopochodne	b/d	2.700	b/d
41.	31.03.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d
42.	23.04.2001	Rozlew	b/d	-	b/d
43.	16.05.2001	Rozlew	b/d	50.000	b/d
44.	18.05.2001	Rozlew	b/d	100.000	b/d
45.	18.05.2001	Rozlew	b/d	1.000	b/d
46.	23.05.2001	Rozlew	b/d	10.000	b/d
47.	5.06.2001	Rozlew	b/d	60.000	b/d
48.	17.07.2001	Ropopochodne	b/d	11.000	b/d
49.	17.08.2001	Ropopochodne	b/d	30	b/d
50.	28.08.2001	Ropopochodne	b/d	75.000	b/d
51.	29.08.2001	Ropopochodne	b/d	-	b/d
52.	11.09.2001	Rozlew	b/d	-	b/d
53.	12.09.2001	Rozlew	b/d	20.000	b/d
54.	13.09.2001	Rozlew	b/d	-	b/d
55.	15.09.2001	Rozlew	b/d	1.000	b/d
56.	18.09.2001	Rozlew	b/d	-	b/d
57.	19.09.2001	Zanieczyszczenia	b/d	120	b/d
58.	24.09.2001	Rozlew	b/d	1.000	b/d
59.	29.11.2001	Zanieczyszczenia	b/d	-	b/d
60.	7.01.2002	Rozlew	b/d	10.000	b/d
61.	22.01.2002	Rozlew	b/d	5.000	b/d
62.	7.02.2002	Rozlew	m/v IRAN EGHBAL	150.000	b/d
63.	11.02.2002	Rozlew	b/d	-	b/d
64.	20.02.2002	Rozlew	m/s ISLAMABAD	300	b/d
65.	5.03.2002	Rozlew	m/s VICTORIA PRIDE	10.000	b/d
66.	19.05.2002	Rozlew	b/d	18.000	b/d
67.	24.05.2002	Rozlew	b/d	5.000	b/d
68.	3.06.2002	Rozlew	b/d	40.000	b/d
69.	6.06.2002	Rozlew	b/d	12.000	b/d
70.	13.08.2002	Rozlew	b/d	40.000	b/d
71.	21.08.2002	Rozlew	b/d	15.000	b/d
72.	29.09.2002	Rozlew	b/d	-	b/d
73.	7.10.2002	Rozlew	b/d	800	b/d
74.	16.10.2002	Rozlew	b/d	300	b/d

1	2	3	4	5	6
75.	2.12.2002	Rozlew	b/d	200	b/d
76.	10.12.2002	Rozlew	b/d	20.000	b/d
77.	4.03.2003	Rozlew	b/d	5.000	b/d
78.	12.03.2003	Rozlew	b/d	7.500	b/d
79.	15.03.2003	Rozlew	b/d	-	b/d
80.	16.04.2003	Rozlew	m/s MLJET	1.500	b/d
81.	7.07.2003	Rozlew	b/d	200	b/d
82.	14.09.2003	Rozlew	b/d	25.000	b/d

b) akcje zwalczania zanieczyszczeń wód morskich w porcie w Gdyni

l.p	Data zdarzenia	Rodzaj zanieczyszczenia	Sprawca zanieczyszczenia	ilość wód zaolejonych (kg)	Koszt likwidacji zanieczyszczenia (zł)
1	2	3	4	5	6
1.	31.01.2000	zanieczyszczenia olejowe	b/d	b/d	b/d
2.	10.02.2000	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
3.	13.02.2000	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
4.	14.04.2000	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
5.	18.04.2000	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
6.	19.04.2000	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
7.	12.02.2001	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
8.	05.03.2001	substancja ropopochodna	b/d	20.000	b/d
9.	06.03.2001	substancja ropopochodna	b/d		
10.	12.03.2001	pozostałość po rozlewie z 11.03.2001	b/d	20.000	b/d
11.	13.03.2001	pozostałość po rozlewie z 11.03.2001			
12.	17.04.2001	substancja ropopochodna	b/d	6.000	b/d
13.	22.04.2001	substancja ropopochodna	b/d	5.000	b/d
14.	24.04.2001	substancja ropopochodna	b/d	4.000	b/d
15.	27.04.2001	substancja ropopochodna	b/d	5.000	b/d
16.	02.05.2001	Zanieczyszczenia ropopochodne, które spłynęły rzeką Chylonką	b/d	2.500	b/d
17.	15.05.2001	Głony morskie zaolejone	b/d	4.700	b/d
18.	06.06.2001	substancja ropopochodna	b/d	3.500	b/d
19.	10.08.2001	substancja ropopochodna oraz zanieczyszczenia zw. z zakwitem wód portowych	b/d	1.800	b/d
20.	24.08.2001	substancja ropopochodna	b/d	21.500	b/d
21.	27.08.2001	substancja ropopochodna	b/d		
22.	27.08.2001	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
23.	03.10.2001	substancja ropopochodna	b/d	15.800	b/d
24.	17.10.2001	substancja ropopochodna	b/d	6.200	b/d
25.	29.10.2001	substancja ropopochodna	b/d	5.200	b/d

1	2	3	4	5	6
26.	26.11.2001	substancja ropopochodna	b/d	4.600	b/d
27.	07.12.2001	substancja ropopochodna	b/d	6.400	b/d
28.	10.12.2001	substancja ropopochodna	b/d		
29.	09.01.2002	substancja ropopochodna	b/d	3.700	b/d
30.	04.02.2002	substancja ropopochodna	b/d	1.500	b/d
31.	13.03.2002	substancja ropopochodna	b/d	6.200	b/d
32.	08.04.2002	substancja ropopochodna oraz zanieczyszczona pyłem z Elewatora Zbożowego	b/d	6.100	b/d
33.	09.04.2002	substancja ropopochodna	b/d	4.600	b/d
34.	11.04.2002	substancja ropopochodna	b/d	5.400	b/d
35.	17.04.2002	substancja ropopochodna	b/d	6.200	b/d
36.	13.05.2002	substancja ropopochodna	b/d	5.600	b/d
37.	27.05.2002	substancja ropopochodna	b/d	4.800	b/d
38.	30.07.2002	substancja ropopochodna	b/d	3.200	b/d
39.	30.10.2002	substancja ropopochodna	b/d	3.600	b/d
40.	19-20.11.2002	substancja ropopochodna	b/d	4.200	b/d
41.	25.11.2002	substancja ropopochodna	b/d	5.400	b/d
42.	10.12.2002	substancja ropopochodna	b/d	16.700	b/d
43.	11.12.2002	substancja ropopochodna	b/d	b/d	b/d
44.	20.01.2003	substancja ropopochodna	b/d	5100	b/d
45.	10.02.2003	substancja ropopochodna	b/d	5400	b/d
46.	22.05.2003	substancja ropopochodna	b/d	5600	b/d
47.	27.05.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	3800	b/d
48.	06.06.2003	Pływająca substancja ropopochodna oraz zanieczyszczenia zw. z okresowym zakwitem wód portowych	b/d	3200	b/d
49.	09.06.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	8600	b/d
50.	11.06.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	5300	b/d
51.	14.07.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	6900	b/d
52.	30.07.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	7400	b/d
53.	17.09.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	3200	b/d
54.	30.09.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	1400	b/d
55.	15.10.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	6200	b/d
56.	16.10.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d		b/d

57.	29.11.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	4800	b/d
58.	13.12.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	1800	b/d
59.	27.12.2003	Pływająca substancja ropopochodna	b/d	6300	b/d

c) akcje zwalczania zanieczyszczeń wód morskich w porcie w Kołobrzegu

Lp.	Data	Rodzaj zanieczyszczenia	Sprawca zanieczyszczenia	Ilość usuniętych zanieczyszczeń (m ²)	Koszt likwidacji zanieczyszczenia (zł)
1	2	3	4	5	6
1.	18.01.2003	rozlew subst. ropopochodnych w wyniku zatonięcia kutra przy nabrzeżu PŻB S.A.	DZI – 45 Kuter rybacki	b/d	b/d
2.	3.04.2003	rozlew substancji ropopochodnych	b/d	1,0	b/d

e) akcje zwalczania zanieczyszczeń wód morskich w porcie Szczecin

Lp.	Data	Rodzaj zanieczyszczenia	Sprawca	Ilość usuniętych zanieczyszczeń (m ³)	Koszt likwidacji zanieczyszczenia (zł)
1	2	3	4	5	6
1.	4.06.2003	wyciek paku	Koppers Poland Sp. z o.o	100 kg	99.000
2.	4.09.2003	rozlew substancji ropopochodnych	m/v FAST WILL	200 l	9.500

Tabela 6. Akcje zwalczania zanieczyszczeń przeprowadzone przez Polskie Ratownictwo Okrętowe w latach 2000 – 2001 oraz Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa w latach 2002 - 2003

Lp.	Data	Miejsce zdarzenia	Źródło informacji, zleceniodawca	Rodzaj zanieczyszczenia	Ilość zebranych subst. ropopoch.	Sprawca	Podjęte działania	Czas trwania akcji	Koszt usunięcia lub usługi (zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	23-09-2000	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remontowej	Rozlew oleju ciężkiego	100 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - PRO	26 h	9.749,38.
2.	24-09-2000	Port Świnoujście	Inspektorat Ochrony Środowiska o/Świnoujście	Rozlew oleju ciężkiego	20 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - PRO		
3.	26-09-2000	Port Świnoujście	Inspektorat Ochrony Środowiska o/Świnoujście	Rozlew oleju ciężkiego	50 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - PRO		
4.	14-11-2000	Port Świnoujście	Inspektorat Ochrony Środowiska o/Świnoujście	Rozlew substancji ropopoch.	240 kg	Brak informacji – faktura dla Urzędu Morskiego Szczecin	Zbieranie rozlewu - PRO	4 h	3.108,14
5.	23-11-2000	reda Portu Świnoujście	Porta Żegluga Spółka z o.o	Asysta przy bunkrowaniu paliwa	-		Oslonięcie statku zaporą - PRO	6,5 h	3.103,19
6.	29-12-2000	Port Gdynia	Bonex Spółka z o.o	Rozlew substancji ropopochod.	-	Bonex Spółka z o.o.	Zbieranie rozlewu - PRO	4 h	607,79
7.	24-01-2001	Port Kołobrzeg	BGM Petrotrade Poland Spółka z o.o	Rozlew substancji ropopochod.	400 litrów	BGM Petrotrade Poland Spółka z o.o.	Zbieranie rozlewu - PRO	2 h	1.684,15
8.	23-02-2001	Port Łeba	Bosman Portu Łeba	Rozstawienie zapory przeciwoleję wokół tonącej łodzi „Łeb-25”	-	Brak informacji – faktura dla Urzędu Morskiego Słupsk	Ustawienie i przestawienie zapory - PRO	9 h	3.351,28
9.	10/12-04-2001	reda Portu Świnoujście	Agencja Morska Gdynia o/Szczecin	Zabezpiecz. przeciwozlewowe wprowadzenia uszk. tankowca do portu, usunięcie rozlewu	1,8 tony	M/v „Baltic Carrier” – faktura dla Agencji Morskiej Gdynia o/Szczecin	Asysta statkiem oraz usuwanie rozlanego mazutu - PRO	Asysta 66 h Usuw. rozlewu 14h	38.437,06

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10.	27-06-2001	Port Świnoujście	Inspektorat Ochrony Środowiska o/Świnoujście	Rozlew substancji ropopochod.	120 litrów	M/v „Sea Ali” – faktura dla Polmariner Ship-brokers Spółka z o.o	Zbieranie rozlewu - PRO	1 h	659,82
11.	24-10-2001	Port Świnoujście	Inspektorat Ochrony Środowiska o/Świnoujście	Rozlew substancji ropopochod.	100 litrów	Brak informacji – faktura dla Urzędu Morskiego Szczecin	Zbieranie rozlewu - PRO	1 h	1.225,78
12.	13-11-2001	Port Świnoujście	PUM Ship – Service S. A.	Wyciągnięcie zapory przeciwolej. spod statku m/t „Vingasjo”	-	M/t „Vingasjo” – faktura dla PUM Ship – Service S.A.	Wyciągnięcie zapory spod statku przez nurka - PRO	1 h	1.542,78
13.	04-12-2001	Port Świnoujście	Avanport Agency	Rozlew substancji ropopochod.	15 litrów	M/v „Hege” – faktura dla Avanport Agency	Zbieranie rozlewu - PRO	1 h	1.884,32
14.	01-03-2002	Port Świnoujście	Inspektorat Ochrony Środowiska o/Świnoujście	Rozlew substancji ropopochod.	400 litrów	M/t „Panagia” – faktura dla Klub P & I Sulnave Sp. z o.o	Zbieranie rozlewu - MSPiR	2 h	2.208,00
15.	09-04-2002	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remontowej S.A.	Rozlew substancji ropopochod.	1 tona	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	3,5 h	1.140,00
16.	20-04-2002	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remontowej	Rozlew substancji ropopochod.	300 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	4 h	2.200,00
17.	17-09-2002	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remontowej	Rozlew substancji ropopochod.	600 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	7 h	4.850,99
18.	26-11-2002	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remont S.A.	Rozlew substancji ropopochod.	150 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	3 h	2.078,43
19.	30-11-2002	Port Świnoujście	Port Operator Ltd. Świnoujście	Rozlew substancji ropopochod.	100 litrów	M/v „Trio-bulk” – faktura dla Port Operator Ltd.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	2 h	1.484,02

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20.	03-01-2003	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remontowej	Rozlew substancji ropopochod.	400 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	5 h	3.518,59
21.	29-03/01-04-2003	Port Świnoujście	P.P. Żegluga Szczecińska	Rozlew substancji ropopochod.	3,9 tony	M/s „Nosorózek” – faktura dla P.P. Żegluga Szczecińska	Ograniczenie rejonu rozlewu zaporą oraz zbieranie rozlewu - MSPiR	Użycie zapór 76 h, usuwanie rozlewu 11 h	45.834,94
22.	04-04-2003	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remontowej	Rozlew substancji ropopochod.	600 litrów	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	5 h	3.226,63
23.	06/07-05-2003	Port Świnoujście	Rybołówstwo Morskie – Konrad Bielaszewski	Rozlew substancji ropopochod.	900 litrów	Kuter „Gdy – 1” – faktura dla Rybołówstwo Morskie, Konrad Bielaszewski	Ograniczenie rejonu rozlewu zaporą oraz zbieranie rozlewu - MSPiR	Użycie zapór 15 h, usuwanie rozlewu 10 h	10.997,62
24.	26-06-2003	Port Kołobrzeg	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg	Rozlew substancji ropopochod.	Brak danych	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg	Zbieranie rozlewu - MSPiR	6 h	8.039,37
25.	23-09-2003	Port Świnoujście	Inspektorat Ochrony Środowiska o/Świnoujście	Rozlew substancji ropopochod.	300 litrów	Przypuszczałnie Morski Oddział Straży Granicz.	Zbieranie rozlewu - MSPiR	5 h	3.100,23 odstąpiono od zapłaty na pisemny wniosek MOSG
26.	30-12-2003	Port Świnoujście	Dyspozytor Morskiej Stoczni Remontowej	Rozlew substancji ropopochod.	-	Morska Stocznia Remontowa S.A.	Rozpoznanie rejonu i ocena rozlewu - MSPiR	2 h	890,54

**Tabela 7. Przypadki zanieczyszczeń wód morskich wykrytych w latach 2000 - 2003
w wyniku obserwacji lotniczych**

Lp.	Data	Kategoria [1-4]	Ilość zanieczyszczeń (m ³)	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
2000 r.					
1	23.02.2000	1	0,15	55,2138	16,0333
2	23.02.2000	1	0,9	54,1278	14,35
3	23.02.2000	1	0,06	54,7667	15,8022
4	08.03.2000	1	0,015	54,7806	15,4278
5	08.03.2000	1	0,025	54,7833	15,4189
6	08.03.2000	1	0,02	54,7889	15,45
7	08.03.2000	1	0,35	54,7858	15,4444
8	07.04.2000	1	0,0012	54,5306	18,6833
9	10.04.2000	1	0,37	55,1083	19,0917
10	10.04.2000	1	0,015	55,6528	17,6917
11	10.04.2000	1	0,0012	55,3167	16,4192
12	10.04.2000	1	0,18	55,2689	16,1694
13	10.04.2000	1	0,0007	54,8806	18,5692
14	12.04.2000	1	0,045	55,2639	17,6025
15	17.04.2000	1	0,06	54,9472	16,1528
16	17.04.2000	1	0,003	55,2083	17,2858
17	17.04.2000	1	0,045	55,1858	17,4722
18	18.04.2000	1	0,04	54,9022	18,0611
19	18.04.2000	1	0,6	54,9806	17,625
20	18.04.2000	1	0,001	54,8111	18,8444
21	19.04.2000	1	0,025	55,55	18,9389
22	19.04.2000	1	0,05	55,5861	18,9139
23	19.04.2000	1	0,007	55,1853	17,2022
24	28.04.2000	1	0,0008	54,7111	19,2689
25	28.04.2000	1	0,012	55,5639	19,0417
26	08.05.2000	1	0,006	54,7525	16,6583
27	17.05.2000	1	0,018	55,125	15,7333
28	17.05.2000	1	0,002	54,7806	15,4189
29	17.05.2000	1	0,048	54,7778	15,1444
30	23.05.2000	1	0,006	55,1417	16,7183
31	25.05.2000	1	0,0006	55,8667	18,5472
32	25.05.2000	1	0,003	55,4639	18,3333
33	02.06.2000	1	0,002	54,6856	18,8689
34	12.06.2000	1	0,12	54,5353	18,8028
35	03.07.2000	1	0,02	55,6667	18,4853
36	03.07.2000	1	0,135	55,1361	17,1689
37	03.07.2000	1	0,2	55,5192	18,1853
38	03.07.2000	1	0,2	55,2186	18,0522
39	07.07.2000	1	0,0025	54,5167	18,6167
40	17.07.2000	1	0,12	55,4189	16,9806
41	04.08.2000	1	0,2	55,435	16,6861
42	09.08.2000	1	0,025	54,7556	18,8022
43	09.08.2000	1	0,015	54,6611	18,9528
44	26.08.2000	2	1,6	55,4556	16,635
45	26.08.2000	2	2,4	55,3683	16,4806

46	26.08.2000	1	0,02	54,8139	16,6972
47	26.08.2000	1	0,08	54,9833	17,0917
48	26.08.2000	2	1,6	55,225	17,5472
49	22.09.2000	1	0,012	54,5506	14,5525
50	22.09.2000	1	0,0008	54,1556	14,7183
51	22.12.2000	1	0,1	55,8222	18,35
2001 r.					
1	03-04-01	1	0,08	55,8841	018,7688
2	03-04-01	1	0,05	55,8172	018,4691
3	03-04-01	1	0,01	55,3000	016,4522
4	03-04-01	1	0,01	55,4500	018,2183
5	03-04-01	1	0,02	54,9516	018,4847
6	06-04-01	1	0,02	54,5511	018,6516
7	06-04-01	1	0,06	54,6847	019,2350-
8	06-04-01	1	0,04	54,7000	018,8666
9	09-04-01	1	0,45	54,7172	019,0000
10	09-04-01	1	0,05	54,6186	018,8513
11	20-04-01	1	0,03	54,2833	015,1836
12	30-04-01	1	1,00	55,0186	015,5191
13	30-04-01	1	1,00	54,8844	016,6350
14	30-04-01	1	0,40	55,3683	018,0850
15	30-04-01	2	1,20	55,0833	018,2508
16	18-05-01	1	0,10	54,9005	015,4669
17	18-05-01	1	1,00	54,9002	016,2833
18	01-06-01	1	0,08	55,0011	018,1505
19	27-06-01	1	0,80	55,1516	015,8513
20	27-06-01	1	0,05	55,5186	018,2169
21	08-08-01	1	0,18	54,7669	018,8191
22	14-11-01	1	0,00	53,9500	014,2833
23	13-12-01	1	0,05	55,0513	018,3000
24	14-12-01	1	0,02	54,9166	015,9666
2002 r.					
1	03-01-02	1	0,16	54,5666	016,0833
2	31-01-02	1	0,006	54,8000	018,4800
3	26-03-02	1	0,02	54,5666	018,8500
4	04-04-02	1	0,30	55,8333	018,7166
5	04-04-02	1	0,03	54,7000	018,8833
6	06-04-02	1	0,10	54,6000	016,0333
7	11-04-02	1	0,03	55,4166	018,1500
8	18-04-02	1	0,04	54,8400	015,6700
9	20-04-02	1	0,015	55,0332	018,3666
10	26-04-02	1	0,006	54,6400	018,5100
11	26-04-02	1	0,001	54,6600	018,8500
12	26-04-02	1	0,012	54,6100	018,7500
13	30-04-02	2	1,5	54,5666	019,0090
14	15-05-02	1	0,4	54,4666	018,7833
15	16-05-02	1	0,0003	54,0000	014,4100
16	04-06-02	1	0,02	55,5200	017,5166
17	22-06-02	1	0,03	54,8000	015,3666
18	22-06-02	1	0,16	55,2833	017,5500
19	18-07-02	1	0,09	55,4300	018,4800
20	19-08-02	1	0,1	55,5500	017,0500
21	21-08-02	1	0,042	54,9667	017,6000

22	02-10-02	1	0,002	55,3000	016,3166
23	16-10-02	1	0,0005	54,6700	018,8200
24	05-11-02	1	0,018	54,5000	015,7166
25	05-11-02	1	0,01	54,8833	016,5833
2003 r.					
1	14.02.03	1	0,96	55,2000	016,3333
2	20.02.03	1	0,24	54,1500	014,8166
3	05.03.03	1	0,23	55,5500	017,4000
4	19.03.03	1	0,00	55,6166	018,6500
5	19.03.03	1	0,01	54,1000	014,4166
6	19.03.03	1	0,06	55,5000	018,0000
7	25.03.03	1	0,05	54,9666	019,5000
8	25.03.03	1	0,30	54,6833	015,1666
9	16.04.03	1	0,013	54,9700	015,5167
10	23.04.03	1	0,0015	55,0170	019,1000
11	23.04.03	1	0,003	55,0330	019,0330
12	23.04.03	1	0,15	55,1500	018,8300
13	23.04.03	1	0,008	55,4700	018,0666
14	23.04.03	1	0,3	55,1700	017,0833
15	05.05.03	1	0,04	54,6500	018,9700
16	12.05.03	1	0,8	54,7200	019,1000
17	14.05.03	2	1,26	55,1700	016,2200
18	21.05.03	1	0,63	54,7500	019,2200
19	21.05.03	1	0,08	54,9	016,9500
20	23.05.03	1	0,3	55,1700	017,3500
21	23.05.03	1	0,32	55,3000	017,2500
22	26.05.03	1	0,9	54,4300	015,4200
23	26.05.03	1	0,32	54,5500	015,7300
24	03.06.03	1	0,48	54,3200	015,3000
25	05.06.03	1	0,15	54,4800	018,6700
26	17.06.03	2	1,2	55,3200	016,7000
27	17.06.03	2	3	55,1700	016,4000
28	18.06.03	1	0,0056	54,5300	018,6300
29	27.06.03	2	2,1	55,0300	016,2000
30	27.06.03	1	0,05	55,0500	016,2800
31	27.06.03	1	0,0015	55,0300	017,5000
32	27.06.03	1	0,001	54,8300	018,0000
33	03.07.03	1	0,75	54,8200	019,0300
34	08.07.03	1	0,16	54,9300	015,5500
35	09.07.03	1	0,006	54,8000	17,6700
36	10.07.03	1	0,32	55,1300	016,1800
37	10.09.03	1	0,04	55,2200	019,3200
38	15.09.03	1	0,10	55,6800	018,5200
39	25.11.03	1	0,00	55,7700	019,2200

5.2. Słowniczek ważniejszych pojęć

⁰ B	– stopnie w skali Beauforta
GIOŚ	– Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
implementacja	– wdrożenie
konwencja	– Konwencja Helsińska
konwencja MARPOL	– międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101)
Krajowy Plan	– Krajowy Plan Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego
MI	– Ministerstwo Infrastruktury
Mm	– mila morska, 1 Mm = 1.852 m
m/s	– symbol klasyfikacji statku, motor ship – ang. statek motorowy
MSPiR	– Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni
MSWiA	– Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
MŚ	– Ministerstwo Środowiska
MTiGM	– Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej
NFOŚiGW	– Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
odpady ze statków	– zanieczyszczenia powstałe w czasie eksploatacji statku (odpady olejowe i ich mieszaniny, ścieki oraz odpady związane z ładunkiem, inne niż pozostałości ładunkowe)
PRO	– Polskie Ratownictwo Okrętowe
RZGW	– Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SKH	– Sekretariat ds. Konwencji Helsińskiej w Gdańsku
UM	– Urząd Morski
ZMPG	– Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
ZPMK	– Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.
ZMPSiŚ	– Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

5.3. Wykaz skontrolowanych jednostek organizacyjnych

Departament Środowiska Rolnictwa i Zagospodarowania Przestrzennego NIK

1. Ministerstwo Środowiska
2. Ministerstwo Infrastruktury
3. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni

Delegatura NIK w Gdańsku

4. Urząd Morski w Gdyni
5. Urząd Morski w Słupsku
6. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
7. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Delegatura NIK w Szczecinie

8. Urząd Morski w Szczecinie
9. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
10. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.

5.4. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. – Dz.U. z 2000 r. Nr 346 i 347.
2. Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki – Dz.U. Nr 47, poz.243, zm.: z 2000 r. Nr 109, poz.1156; z 2001 r. Nr 111, poz.1197, Nr 125, poz.1368; z 2002 r. Nr 166, poz.1361; z 2004 r. Nr 93, poz.895, Nr 96, poz.959.
3. Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków – Dz.U. Nr 166, poz.1361, zm. z 2004 r. Nr 96, poz.959 – wejście w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.
4. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej – j.t. Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz.1502, zm.: z 2003 r. Nr 170, poz.1652; z 2004 r. Nr 6, poz.41, Nr 93, poz.895.
5. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich – j.t. Dz. U. z 2002 r. Nr 110 poz. 967, zm. z 2002 r. Nr 166, poz.1361, Nr 200, poz.1683.
6. Ustawa z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska – j.t. Dz.U. z 2002 r. Nr 112, poz.982, zm.: z 2001 r. Nr 110, poz.1189; z 2002 r. Nr 113, poz.984, Nr 153, poz.1271; z 2003 r. Nr 170, poz.1652, Nr 190, poz.1865, Nr 217, poz.2124; z 2004 r. Nr 121, poz.1263.
7. Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim – Dz.U. Nr 109, poz.1156, zm.: z 2002 r. Nr 240, poz.2060; z 2003 r. Nr 199, poz.1936, Nr 229, poz.2277; z 2004 r. Nr 6, poz.41, Nr 93, poz.895 i 899 – weszła w życie z dniem 1 stycznia 2001 r.
8. Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych – Dz.U. Nr 39, poz. 443, zm. z 2002 r. Nr 216, poz. 1824.
9. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie przepisów technicznych w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, trybu przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzorów międzynarodowych świadectw, wysokości opłat z tym związanych oraz powierzenia niektórych zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej – Dz.U. z 1997 r. Nr 2, poz.16, zm. 2004 r. Nr 93, poz.895.
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 maja 1997 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zanieczyszczeń na morzu – Dz.U. Nr 53, poz.337 – uchylone z dniem 1 stycznia 2003 r.
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu – Dz.U. Nr 239, poz.2026 – wejście w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.
12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 stycznia 1998 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji – Dz.U. Nr 6, poz.20.
13. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich – Dz.U. Nr 98, poz.438, zm.: z 1995 r. Nr 100, poz.501; z 1999 r. Nr 70, poz.792.

13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie wysokości opłat portowych – Dz.U. Nr 74, poz.678, zm. z 2003 r. Nr 52, poz.459, Nr 213, poz.2085 – weszło w życie z dniem 29 czerwca 2002 r., a uchylone z dniem 1 maja 2004 r.
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie wysokości opłat portowych – Dz.U. Nr 103, poz.1082 – weszło w życie z dniem 1 maja 2004 r.
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków – Dz.U. nr 236, poz.1989 – weszło w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.
16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych – Dz.U. Nr 236, poz.1988 – weszło w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.
17. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku – Dz.U. Nr 101, poz.936 – weszło w życie z dniem 25 czerwca 2003 r.
18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie udzielania statkom zwolnień z obowiązku zdawania odpadów przed opuszczeniem portu – Dz.U. Nr 101, poz.937 – weszło w życie z dniem 25 czerwca 2003 r.
19. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich – Dz.U. Nr 98, poz.438, zm.: z 1995 r. Nr 100, poz.501; z 1999 r. Nr 70, poz.792.
20. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 grudnia 2001 r. w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa – Dz.U. Nr 157, poz.1845 – weszło w życie z dniem 1 stycznia 2002 r.
21. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2001 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury – Dz.U. Nr 122, poz.1326 – wejście w życie z dniem 23 października 2001 r.
22. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 2001 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury – Dz.U. Nr 122, poz.1336, zm. z 2001 r. Nr 154, poz.1809 – uchylone z dniem 1 stycznia 2002 r.
23. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury – Dz.U. Nr 24, poz.247 – weszło w życie z dniem 1 stycznia 2002 r., a uchylone z dniem 30 marca 2002 r.
24. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury – Dz.U. Nr 32, poz.302, zm. z 2003 r. Nr 19, poz.165, Nr 141, poz.1359, Nr 232, poz.2322 – weszło w życie z dniem 30 marca 2002 r., nieaktualne z dniem 2 maja 2004 r.
25. Zarządzenie Nr 5 Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2002 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Infrastruktury – M.P. Nr 3, poz.59, zm. z 2003 r. Nr 12, poz.182, Nr 45, poz.683; z 2004 r. Nr 8, poz.126 – wejście w życie z dniem 25 stycznia 2002 r.
26. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2003 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Infrastruktury lub przez niego nadzorowanych – M.P. Nr 7, poz.115 – wejście w życie z dniem 6 lutego 2003 r.

27. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 października 1999 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Środowiska – Dz.U. Nr 91, poz.1017.
28. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 listopada 1999 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska – Dz.U. Nr 91, poz.1035, zm.: z 1999 r. Nr 111, poz.1283; z 2000 r. Nr 8, poz.104, Nr 46, poz.536 – uchylone z dniem 19 października 2001 r.
29. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska – Dz.U. Nr 85, poz.766 – wejście w życie z dniem 1 lipca 2002 r., nieaktualne z dniem 2 maja 2004 r.
30. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 maja 1997 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa – Dz.U. Nr 47, poz.308, zm.: z 1998 r. Nr 53, poz.331 – uchylone z dniem 7 czerwca 2000 r.
31. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Środowiska – Dz.U. Nr 46, poz.535 – wejście w życie z dniem 7 czerwca 2000 r., a uchylone z dniem 1 stycznia 2002 r.
32. Zarządzenie Nr 141 Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2001 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Środowiska – M.P. Nr 47, poz.778, zm.: z 2002 r. Nr 47, 693; z 2003 r. Nr 32, poz.425, Nr 36, poz.510 – wejście w życie z dniem 1 stycznia 2002 r.
33. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 12 czerwca 2002 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Środowiska – M.P. Nr 26, poz.442 – wejście w życie z dniem 29 czerwca 2002 r., uchylone z dniem 20 grudnia 2002 r.
34. Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 10 grudnia 2002 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Środowiska – M.P. Nr 60, poz.847 – wejście w życie z dniem 20 grudnia 2002 r.
35. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 kwietnia 1999 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska – Dz.U. Nr 29, poz.274, zm. z 2002 r. Nr 186, poz.1554.

5.5. Osoby odpowiedzialne za kontrolowaną działalność

W okresie objętym kontrolą,

funkcję Ministra Środowiska pełnili:

Pan Antoni Tokarczuk od dnia 9.10.1999 r. do dnia 18.10.2001 r.

Pan Stanisław Żelichowski od dnia 19.10.2001 r. do dnia 02.03.2003 r.

Pan Czesław Śleziak od dnia 03.03.2003 r. do czasu zakończenia czynności kontrolnych,

funkcję Ministra Infrastruktury, a przed dniem 23.10.2001 r. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, pełnili:

Pan Tadeusz Syryjczyk od dnia 8.12.1998 r. do dnia 8.06.2000 r.

Pan Jerzy Widzyk od dnia 12.06.2000 r. do dnia 18.10.2001 r.

Pan Marek Pol od dnia 19.10.2001 r. do czasu zakończenia czynności kontrolnych.

5.6. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Gospodarki i Pracy
6. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
7. Minister Spraw Zagranicznych
8. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
9. Minister Infrastruktury
10. Minister Środowiska
11. Minister Członek Rady Ministrów kierujący Rządowym Centrum Studiów Strategicznych
12. Rzecznik Praw Obywatelskich
13. Główny Inspektor Ochrony Środowiska
14. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
15. Przewodniczący Sejmowej Komisji Spraw Zagranicznych
16. Przewodniczący Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa
17. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
18. Przewodniczący Sejmowej Komisji Odpowiedzialności Konstytucyjnej
19. Przewodniczący Senackiej Komisji Ochrony Środowiska