

Załącznik nr 1.

Zestawienie uwag i odpowiedzi na uwagi do Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020

Lp.	Instytucja/ Organizacja	Zapis w projekcie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi - proponowany zapis wraz z uzasadnieniem	Odniesienie do uwagi
1.	DCT	Uwaga ogólna	Cały dokument „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” jest bardzo ogólny i nie zawiera konkretnych metod działania pokazujących w jaki sposób Państwo zamierza dążyć do realizacji założonych w niej celów	Uwaga przyjęta do wiadomości. Ogólność zapisów wynika z rodzaju dokumentu, jakim jest <i>Polityka...</i> Ma on stwarzać ramy i podstawy do dalszych działań.
2.	DCT	Uwaga ogólna	W analizowanym dokumencie brakuje usprawnień w aspekcie legislacyjnym i pozalegisłacyjnym oraz konkretnych działań zmierzających do uproszczenia przepisów prawa i ujednolicenia ich interpretacji	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 1.
3.	DCT	Uwaga ogólna	Warto rozważyć modyfikację obszaru NATURA 2000, aby nie obejmował on zindustrializowanych terenów portowych i okołoportowych.	Uwaga nieuwzględniona. Postulat na obecnym etapie niemożliwy do realizacji, wymaga szczególnej analizy. Modyfikacja obszarów jest możliwa, pod warunkiem wykazania, że na obszarze tym nie występują żadne gatunki wrażliwe ani nie są to tereny lęgowe ptaków.
4.	DCT	Uwaga ogólna	Zasady wdrażania i finansowania działań z zakresu polityki morskiej są niejednoznaczne i wymagają doprecyzowania.	Uwaga częściowo uwzględniona. Rozdział dotyczący finansowania zostanie preredagowany. <i>Polityka...</i> nie jest strategią, wobec czego nie przesądza o strukturze

				wydatków. Przedmiotowy dokument nie będzie zawierał szczegółowych zasad finansowania.
5.	DCT	Uwaga ogólna	Osiąganie rezultatów założonych dla poszczególnych sektorów gospodarki morskiej ma być weryfikowane poprzez kontrolę założonych wskaźników, jednakże nie sprecyzowano żadnych wartości wskaźników (bazowych ani docelowych), co uniemożliwia kontrolę postępów we wdrażaniu działań z zakresu polityki morskiej	Uwaga nieuwzględniona. Charakter dokumentu nie wymaga wskazywania wartości wskaźników. Będzie monitorowany poprzez przygotowywanie corocznych Raportów z realizacji polityki morskiej RP.
6.	Stowarzyszenie Nauczycieli Przedmiotów Przyrodniczych i Technicznych (SNPPiT)	Uwaga ogólna	Sformułowania zawarte w Projekcie umożliwiają realizację scenariusza, w którym polskie uczelnie morskie będą koncentrowały się w zbyt dużym stopniu na kształceniu obywateli innych krajów, za których ich państwa będą płacić. Polska młodzież - wskutek braku działań popularyzujących kształcenie się w kierunkach, jak i możliwości znalezienia satysfakcjonującego zatrudnienia w branżach, które są istotne dla rozwoju gospodarki morskiej, oraz zbyt słabego przygotowania w szkołach w zakresie przedmiotów przyrodniczych i technicznych - może wykorzystywać tę szansę w stopniu zbyt małym, aby projektowane działania skutkowały poprawą jakości życia regionów nadmorskich z zachowaniem spójności społecznej. Ww. scenariusz może doprowadzić do powiększania się dużego już rozwarstwienia społecznego, a co za tym idzie nie będzie możliwa realizacja planów rozwoju krajowej turystyki oraz wzrośnie przestępczość na tych obszarach. Będzie to zniechęcało do przyjazdu turystów zagranicznych.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt ogólna. Brak konsekwencji - sugeruje w pierwszej części, że AM będą kształcić zbyt dużo osób z innych krajów, a z drugiej strony zarzuca, że scenariusz taki zniechęci zagranicznych turystów do przyjazdu.
7.	SNPPiT	Uwaga ogólna	Innym zagrożeniem jest zatrudnianie przez pracodawców drogiej (niekoniecznie lepszych od rodzimych) specjalistów z krajów rozwiniętych i tańszych pracowników niższych szczebli z Azji (w skrajnym przypadku z Korei Północnej), zatem rozwój gospodarki morskiej w zbyt małym stopniu zmniejszy stopień bezrobocia w Polsce. Ze względu na wywóz przez obcokrajowców pieniędzy zarobionych w Polsce rozwój gospodarki morskiej w zbyt małym stopniu będzie czynnikiem poprawy życia	Uwaga nieuwzględniona. Przemysł okołozeglugowy będzie rozwijał się w Polsce, gdy koszty zatrudnienia będą relatywnie niższe w stosunku do innych krajów. Bez względu na lokalizację pracy, środki pieniężne są

			mieszkańców.	wydawane tam gdzie jest ośrodek interesów życiowych jednostki.
8.	SNPPiT	Uwaga ogólna	Kształcenie dla gospodarki morskiej powinno obejmować zarówno wszechstronne przygotowanie załóg jednostek pływających, jak i konstruktorów tych jednostek oraz całej infrastruktury technicznej, technologów, oceanologów we wszystkich specjalnościach, specjalistów w zakresie górnictwa morskiego, rybołówstwa i rybactwa, turystyki, zrównoważonego rozwoju, rewitalizacji dróg wodnych, energetyki opartej na źródłach odnawialnych, bezpieczeństwa kraju, etc. W celu zapewnienia dopływu do ww. uczelni polskiej młodzieży zainteresowanej i przygotowanej do studiowania tych trudnych kierunków należy prowadzić na szeroką skalę edukacyjne działania popularyzujące wiedzę o gospodarce morskiej i możliwościach zatrudnienia. Działaniami tymi może się zajmować Liga Morska i Rzeczna oraz inne zainteresowane organizacje pozarządowe.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Przedstawiony aspekt jest pośrednio uwzględniony w projekcie dokumentu w promocji morskiej.
9.	SNPPiT	Uwaga ogólna	W celu zwiększenia atrakcyjności turystyki przybrzeżnej warto ofertę poszerzyć o turystykę studyjną (pieszą, rowerową, dowolnym środkiem transportu wodnego lub lądowego ekologicznego) z uwzględnieniem m.in. Parków Narodowych, obserwacji ptaków, całej fauny i flory przybrzeżnej, skansenów, innych unikatowych obiektów etc. Jest to istotne zwłaszcza dla turystów z krajów UE o dłuższej tradycji demokratycznej, gdzie rozwój społeczeństwa opartego na wiedzy jest bardziej zaawansowany i bardziej potrzebne jest im zaspokajanie potrzeb intelektualnych, również podczas wypoczynku. Rozbudzanie takich potrzeb wśród młodzieży polskiej przyspieszy proces rozwoju społeczeństwa opartego na wiedzy w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument zawiera informacje dotyczące turystyki morskiej i nadmorskiej w pkt. 6.2. Pod pojęciem turystyki nadmorskiej rozumiemy turystykę przybrzeżną.
10.	SNPPiT	Uwaga ogólna	Ze względu na unikatową możliwość połączenia turystyki morskiej z wodną śródlądową (preferowaną przez turystów z krajów UE) do polityki morskiej należy włączyć zagadnienia związane z rewitalizacją śródlądowych dróg wodnych m.in. na trasie od Szczecina (Odrą, Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą i Wisłą) do Gdańska (w tym MDW E70).	Uwaga uwzględniona. W sposób ogólny transport wodny śródlądowy zostanie zaakcentowany. <i>Strategia Rozwoju Transportu</i>, przyjęta w dniu 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów określa kierunki rozwoju transportu

				wodnego śródlądowego.
11.	SNPPiT	Uwaga ogólna	Dla bezpieczeństwa energetycznego kraju należy przy tym uwzględnić budowę elektrowni przepływowych na Dolnej Wiśle według scenariusza D.	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowa propozycja, wykracza poza zakres dokumentu.
12.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	Uwaga ogólna	Ze względu na to, że "Celem strategicznym polityki morskiej państwa jest osiągnięcie pozycji kraju morskiego efektywnie wykorzystującego swój potencjał, poprzez rozwój portów morskich i podniesienie konkurencyjności transportu morskiego", należy zwrócić uwagę, iż niektóre przepisy prawne, np. <i>rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym</i>, MARPOL, nie sprzyjają rozwojowi portów i transportu morskiego, a wręcz mogą powodować ich zacofanie. Polityka zakłada rozwój portów i transportu morskiego nie uwzględniając negatywnych skutków ekonomicznych wdrożenia ww. przepisów prawnych. Spodziewane negatywne efekty to np.: wzrost kosztów paliwa nawet do 250% a co za tym idzie: spadek opłacalności transportu morskiego, przewaga konkurencyjności transportu lądowego nad morskim, zawieszenie niektórych połączeń żeglugowych, utrata miejsc pracy, brak zapotrzebowania na rozwój infrastruktury portowej. Zakładając, że możliwe będzie stosowanie metod alternatywnych, służących redukcji zanieczyszczeń, takich jak rozbudowa infrastruktury portowej, służącej do zasilania odlądowego statków podczas ich pobytu w porcie lub przejście na paliwo LNG jednostek, należałoby również rozpatrzyć i przeanalizować obciążenie kosztami z tych tytułów podmioty odpowiedzialne, a także ryzyko nadmiernego obciążenia ekonomicznego lub nawet nieopłacalności w stosunku do spodziewanych efektów redukcji zanieczyszczeń, a co za tym idzie - osiągnięcie efektu odmiennego od spodziewanego, czyli regresu gospodarczego z powodu spadku opłacalności i konkurencyjności transportu morskiego. Należałoby zatem dokonać bardziej szczegółowej analizy wpływu uwarunkowań prawnych, konsekwencji dostosowywania się do nich oraz spójności otrzymanych rezultatów z celami i założeniami Polityki.	Uwaga częściowo uwzględniona. Analiza w zakresie skutków ograniczenia zawartości siarki w paliwach żeglugowych, wprowadzonych przepisami Konwencji MARPOL i Dyrektywy 2012/33/UE jest obecnie przygotowywana i jej wyniki będą mogły zostać włączone do dokumentu, ale na późniejszym etapie.

13.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	Uwaga ogólna	W odniesieniu do transportu morskiego Rząd powinien, przede wszystkim, wypełnić swoje zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego (Konwencja MLC 2006) w stosunku do marynarzy zamieszkujących na terenie naszego kraju między innymi w sprawie ubezpieczeń społecznych.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Przygotowywany jest projekt ustawy o pracy na statkach morskich.
14.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	Uwaga ogólna	Brak jest jakichkolwiek zamiarów w zakresie planów Rządu co do zakresu wsparcia marynarzy. Instrumenty pomocowe do pracodawców Rząd uznał za stosowne zauważyć, pominął jednak zupełnie czynnik ludzki, bez którego trudno wyobrazić sobie realizację polskiej polityki morskiej. Chyba że Rząd zakłada zatrudnienie na statkach pod polską banderą włącznie obcokrajowców.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Poprzez udzielanie wsparcia dla armatorów również beneficjentem jest marynarz.
15.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	Uwaga ogólna	Analiza przedstawionego dokumentu utwierdza nas w przekonaniu, że powstał on bez udziału przedstawiciela Ministra Finansów, nawet bez konsultacji z tymże. W efekcie przedstawia się pod dyskusję społeczną dokument stanowiący życzenia i zamiary, resortu odpowiedzialnego za gospodarkę morską, mający jednak niewielkie szanse na zrealizowanie. Jak już wielokrotnie podnosiliśmy podejmujemy każdy trud dyskusji nad RZĄDOWYM projektem rozwiązań. Debaty i założenia nie mające wsparcia ze strony Rządu (a głównie Ministra Finansów) to marnotrawienie czasu i energii z niewielkimi naszym zdaniem szansami na realizację.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument został przygotowany przez Międzyresortowy Zespół ds. Polityki Morskiej RP, której członkiem jest przedstawiciel Ministerstwa Finansów w randze Podsekretarza Stanu.
16.	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego sp. z o.o.	Uwaga ogólna	Dokument winien być uzupełniony o postulat ewaluacji granic obszarów Natura 2000 na terenach portowych na przykładzie obszaru gdańskiego Portu Północnego w oparciu o analizę porównawczą funkcjonowania w tym zakresie kluczowych portów Europy Zachodniej w tym przede wszystkim Niemiec i krajów Beneluksu, jako głównych konkurentów gospodarczych dla polskich portów morskich. W uzasadnieniu do tego postulatu należy wskazać na intensywny rozwój funkcji przemysłu morskiego w tym miejscu oraz strategiczną rolę tego obszaru dla gospodarki RP. Brak okresowej ewaluacji w/w granic może stanowić istotne ograniczenie dla budowy przewag konkurencyjnych całej gałęzi gospodarki zapewniającej znaczące dochody dla budżetu państwa.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 3
17.	Gdańska Agencja	Uwaga ogólna	Dokument winien być uzupełniony o wskazanie na konieczność ujednolicenia procedur inspekcji i odpraw towarów w portach polskich, w	Uwaga częściowo uwzględniona. Ujednolicenia procedur inspekcji i

	Rozwoju Gospodarczeg o sp. z o.o.		stosunku do przepisów obowiązujących w największych portach Niemiec i krajów Beneluksu. Uzasadnieniem dla tego rodzaju rozwiązania są realnie występujące utracone korzyści, w tym dochodów budżetowych z tytułu danin publicznych, wynikające z przeładunku towarów, w innych niż polskie portach morskich, w tym w szczególności w portach niemieckich i krajów Beneluksu. Przyczyną takiego stanu jest m.in. bardziej skomplikowana procedura dopuszczenia towarów do obrotu w UE, związana z opodatkowaniem podatkiem VAT, a także procedurami administracyjnymi (inspekcjami).	odpraw towarów w portach polskich jest jednym z działań <i>Polityki...</i> Szczegółowym dokumentem regulującym procedury inspekcji i odpraw towarów, są aktualnie regulowane w projekcie ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej, nad którym prace prowadzi Ministerstwo Gospodarki. Bardziej właściwym wydaje się wskazanie konieczności ujednolicenia tych procedur w uzasadnieniu do ww. projektu ustawy.
18.	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczeg o sp. z o.o.	Uwaga ogólna	W ramach dokumentu należałoby wskazać na ogólne kierunki rozbudowy portów o znaczeniu podstawowym dla gospodarki narodowej, w tym portu w Gdańsku. Ponadto istotne jest określenie roli infrastruktury związanej z działalnością portów, włączając w to inwestycje kolejowe oraz szlaki żeglugi śródlądowej. Zgodnie z raportem Jones Lang LaSalle zatytułowanym "Polskie Porty Kontenerowe: Nowe Kierunki Rozwoju Rynku Logistycznego" z września 2013 r. „polskie porty morskie posiadają korzystną lokalizację, czyniącą je bramą dla rozwijających się gospodarek Europy Środkowo-Wschodniej, nadbałtyckich regionów Rosji oraz krajów Wspólnoty Niepodległych Państw. Usprawnienia infrastrukturalne stworzą także warunki do konkurencji o klientów z okręgów przemysłowych w Polsce południowej, a także z części Czech i Słowacji.” Należy jednak zwrócić uwagę, że „polskie porty wciąż nie osiągnęły masy krytycznej niezbędnej do przyciągnięcia firm spedycyjnych, które zgłaszałyby popyt na powierzchnie magazynowe przy, lub w bliskiej odległości od terminali. Wraz z kolejnymi inwestycjami w zwiększenie zdolności przeładunkowej, a także w infrastrukturę w głąbi kraju, świadomość firm będzie się zwiększać, a popyt stopniowo rosnąć.	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie szczegółowe dotyczące polskich portów morskich znajdują się w „Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”.

			(...) Powierzchnie magazynowo - przemysłowe, zlokalizowane w pobliżu terminali kontenerowych pozwolą na optymalizację łańcucha dostaw, redukcję kosztów frachtu oraz umożliwią rozwinięcie szeregu innych zwiększających wartość rozwiązań.”	
19.	Osoba prywatna	Uwaga ogólna	Brak w dokumencie odwołań do opracowań naukowych jako przesłanek dla wyciąganych wniosków i podejmowanych decyzji.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument został przygotowany po analizie dokumentów naukowych oraz rządowych.
20.	Osoba prywatna	Uwaga ogólna	Brak w dokumencie analizy SWOT, która uporządkowałaby szanse, zagrożenia, przewagi i deficyty sektora morskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Charakter dokumentu nie wymaga analizy SWOT.
21.	Osoba prywatna	Uwaga ogólna	Brak przejrzystości dokumentu (aż cztery poziomy – cel szczegółowy, kierunki, cele kierunków, działania) – wyraźnie zarysowanych części diagnostycznej i projekcyjnej.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
22.	Osoba prywatna	Uwaga ogólna	Brak w dokumencie odwołań do przemysłu stocznioowego, będącego ważnym, jeśli nie jednym z kluczowych, elementem gospodarki morskiej – nadmierna koncentracja na działaniach inwestycyjnych (ze szczególnym uwzględnieniem środków perspektywy unijnej 2014-2020).	Uwaga uwzględniona.
23.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga ogólna	Samorząd Województwa Pomorskiego jest żywotnie zainteresowany aktywnym włączeniem się do prac nad redakcją dokumentu „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”. W naszej ocenie obecny kształt dokumentu nie uwzględnia realnych warunków rozwoju przemysłu morskiego. Wydaje się, że autor dokumentu nie uwzględnił analizy dotyczącej udziału sektora gospodarki morskiego w tworzeniu PKB, przez co nie wystarczająco docenia się potencjał tej branży. Brakuje wizji, gdzie i na jakim poziomie rozwoju powinniśmy się znaleźć w 2020 r. Uważamy, że do wykreowania rzetelnej polityki morskiej, powinno włączyć się nie tylko autorytety naukowe, ale również samorządy nadmorskie oraz firmy operujące bezpośrednio na tym obszarze.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
24.	Urząd Marszałkowski Województwa	Uwaga ogólna	Proponujemy zorganizowanie konferencji w Gdańsku, organizowanej przy współudziale UMWP i Urzędu Miasta Gdańsk oraz firm z branży morskiej, która miałaby na celu przedstawienie dobrych praktyk zarządzania	Uwaga nieuwzględniona. Nie odnosi się do dokumentu.

	Pomorskiego		gospodarką morską, uwzględniających aspekty środowiskowe u naszych partnerów zagranicznych (np. Hamburg, Rotterdam). Chcemy tym samym przenieść debatę na temat gospodarki morskiej do miejsca, w którym <i>de facto</i> każdego dnia realizowana jest polityka morska RP.	
25.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga ogólna	Określając kierunki rozwoju polskiej polityki morskiej (str. 14) brakuje przemysłu stocznioowego. Branża ta, prężnie rozwijająca się na Pomorzu, stanowi integralną część polityki morskiej RP.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przemysł stocznioowy zostanie uwypuklony w dokumencie. Nie zostanie natomiast jednym z kierunków priorytetowych polityki morskiej.
26.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	Uwaga ogólna	Istotną rzeczą jest, że dokument powstał, że nie ma on charakteru sektorowego, natomiast cechuje się dużym stopniem integralności. Ważne jest też, że opracowany został przez zespół międzyresortowy, co sprawia, że tworzenie i realizacja polityki morskiej nie spoczywa tylko na Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
27.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	Uwaga ogólna	Fakt opracowania dokumentu przez międzyresortowy zespół jest też jego pewną słabością, bo brak jest wyraźnej spójności redakcyjnej.	Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie przeredagowany.
28.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	Uwaga ogólna	W dokumencie, który ma decydować o kierunkach i kształcie polityki morskiej należy – wydaje mi się – stosować wyrażenia bardziej zdecydowane niż „należy dążyć”, „należy stosować”. Tego typu wyrażenia wskazują tylko na swego rodzaju rekomendację, a nie na decyzję co do działania w takim właśnie kierunku.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokument zostanie poddany analizie i na dalszym etapie prac zostanie przeredagowany.
29.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Projekt Polityki Morskiej RP do roku 2020, jak określono w preambule (str. 2), zakłada odejście od „sektorowego traktowania spraw morskich”. Przeczy temu wskazanie 9 kierunków rozwoju Polityki morskiej (str. 9), które <i>de facto</i> (oprócz kierunku nr 9) są wskazaniem sektorów gospodarki związanych z morzem. W dalszej części dokumentu brakuje integracji Polityki pomiędzy poszczególnymi sektorami (działania horyzontalne).	Uwaga nieuwzględniona. Celem przedmiotowego dokumentu jest odchodzenie od podejścia sektorowego. Jest to proces długoterminowy. <i>Polityka...</i> jest punktem wyjścia dla integracji wszystkich sektorów gospodarki morskiej, które są na różnym poziomie rozwoju.

30.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Polityka UE określona w Komunikacie <i>Niebieski wzrost - szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich</i> COM (2012) 494 identyfikuje pięć obszarów perspektywicznych rozwoju gospodarki morskiej na szczeblu europejskim: energia odnawialna mórz i oceanów, akwakultura, niebieska biotechnologia, turystyka przybrzeżna i wydobywanie minerałów z dna morza. Projekt Polityki Morskiej RP do roku 2020 w bardzo małym zakresie czerpie z rekomendacji wskazanych w Komunikacie <i>Niebieski wzrost</i> , np. energia odnawialna z mórz nie jest traktowana priorytetowo, pozostałe obszary są pominięte.	Uwaga uwzględniona.
31.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Cel dotyczący portów morskich (Rozdział 2.1., strona 19) jest bardzo ogólny i powinien zostać zdefiniowany ponownie. Działania na rzecz rozwoju portów morskich (Rozdział 2.2) powinny zostać przeddefiniowane, powinny być uwzględnione działania legislacyjne ułatwiające obrót towarów w portach morskich (regulacje dot. podatku VAT, kontroli fito-sanitarnych, etc.). Działania typu „zwiększenie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami” są stwierdzeniami lakonicznymi nie wnoszącymi żadnej treści.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument ma charakter ogólny i nie przedstawia szczegółowych propozycji legislacyjnych.
32.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Cel dotyczący transportu morskiego (Rozdział 3.1., strona 23) jest bardzo ogólny i powinien zostać zdefiniowany ponownie. Działania z rzecz konkurencyjnego transportu morskiego (Rozdział 3.2), również mają charakter bardzo ogólny. Warto podkreślić, że jedną z głównych barier dla polskich właścicieli statków jest dostosowanie ich floty do wymogów dyrektywy siarkowej. Projekt polityki morskiej nie odnosi się do tej kwestii. Komisja Europejska dopuszcza pomoc publiczną w tym zakresie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany z zachowaniem poziomu ogólności.
33.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Również inne cele i działania określone w rozdziałach 4-10 (z wyjątkiem celu 5.2.1., strona 18) są zdefiniowane bardzo ogólnie i w zasadniczej większości nie stwarzają możliwości weryfikacji ich realizacji w przyszłości.	Uwaga nieuwzględniona. Ogólność zapisów wynika z rodzaju dokumentu.
34.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Projekt Polityki morskiej RP do roku 2020 w niewielki sposób odnosi się do wykorzystania potencjału morskiej energetyki wiatrowej. Zapis celu (9.1) <i>wykorzystanie obszarów morskich do produkcji energii</i> wydaje się podkreślać wagę tego sektora gospodarki, natomiast działania (9.2) zdefiniowane są bardzo ogólnie (<i>Stworzenie warunków dla budowy farm</i>	Uwaga uwzględniona. Zostanie przeredagowany zgodnie z <i>Polityką energetyczną Polski do roku 2030</i> .

			<i>wiatrowych na morzu</i>). Działania powinny określać np. rozbudowa Krajowego Systemu Energetycznego i stworzenie stabilnych warunków inwestycyjnych dla morskiej energetyki wiatrowej.	
35.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Planowanie przestrzenne na morzu powinno mieć charakter priorytetowy, gdyż już teraz ujawniają się konflikty dotyczące gospodarczego wykorzystania morza. Jeśli już planowanie przestrzenne na morzu znalazło się w obszarze Usprawnienia zarządzania morskiego, to zakres powinno być uwzględnione w celach (punkt 10.1. strona 50) poprzez jasne jego zdefiniowanie np. „przygotowanie planów zagospodarowanie obszarów morskich RP”. Określenie tego obszaru „tworzenie” nie daje jasno zdefiniowanego celu (horyzont czasowy) do administracji morskiej	Uwaga uwzględniona.
36.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Wskaźniki monitorowania polityki morskiej powinny określać nominalne poziomy docelowe w roku 2020 (lub poziomy rozłożone w czasie). Wskaźniki zapisane ogólnie nie dają możliwości realnego monitorowania wdrażania Polityki morskiej RP.	Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie jak pkt. 5
37.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Polityka zupełnie pomija kwestię polskiego przemysłu stocznioowego i off-shorowego. Tymczasem sektor ten generuje znaczącą wartość dodaną, szczególnie w regionach nadmorskich.	Uwaga uwzględniona.
38.	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Uwaga ogólna	Kolejnym obszarem pominiętym w Polityce jest brak wyraźnego określenia priorytetu dla szkoleń specjalistycznych dla zawodów związanych z przemysłem stocznioowym i off-shorowym. W ostatnim czasie wyraźna jest tendencja, że coraz więcej polskich pracowników zatrudnionych jest w firmach obsługujących sektor off-shorowy, zarówno tych zlokalizowanych w Polsce jak i poza Polską (np. w Norwegii).	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowa uwaga, zawarta we wskazanych działaniach.
39.	Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2007-2013 Woj. Zachodniopom	Uwaga ogólna	Projekt „Polityki....” obejmuje m.in. działania z zakresu rozwoju portów morskich, poprawy bezpieczeństwa żeglugi oraz turystyki morskiej i nadmorskiej. Nie odnosi się on jednak bezpośrednio do kwestii pogłębiania i utrzymywania torów wodnych. Zasadnym jest zatem ujęcie w „Polityce...” kwestii utrzymania (w tym – pogłębiania) torów wodnych stanowiących dojście do portów w obrębie Zalewu Szczecińskiego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Z zachowaniem poziomu ogólności dokumentu.

	orskiego			
40.	Fundacja WWF Polska	Uwaga ogólna	Wnosimy o poprawienie w całym dokumencie słowo „zlewnia Bałtyku” na „zlewisko Bałtyku”. W nomenklaturze naukowej to rzeki mają swoje zlewnie, a morza mają zlewiska.	Uwaga uwzględniona.
41.	Fundacja WWF Polska	Uwaga ogólna	Przedstawiony do konsultacji dokument skupia się na gospodarczych aspektach rozwoju Polski do roku 2020 i znaczeniu obszarów morskich w tym procesie. Pragniemy zwrócić uwagę, że rozwój ekonomiczny i społeczny musi być prowadzony w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, w zgodzie z podjętymi przez Unię Europejską zobowiązaniami oraz uwzględniając zapisy obowiązujących i tworzonych planów ochrony obszarów Natura 2000 i programów ochrony gatunków chronionych. W przypadku obszarów morskich kluczowym dokumentem w zakresie promowania i wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju jest Dyrektywa Ramowa w sprawie Strategii Morskiej, która nakłada na państwa członkowskie obowiązek osiągnięcia dobrego stanu środowiska morskiego do roku 2020. Uważamy, że wszystkie, zidentyfikowane w dokumencie, kierunki rozwoju polityki morskiej powinny brać pod uwagę zapisy tej Dyrektywy gdyż działania inwestycyjne nie mogą być prowadzone w oderwaniu od podjętych w tym dokumencie zobowiązań. Obecnie odniesienie do zapisów Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej znaleźć można jedynie w rozdziale 7.	Uwaga niezasadna. Dokument wielokrotnie w różnych priorytetach odnosi się do zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska morskiego.
42.	Fundacja WWF Polska	Uwaga ogólna	Dokumenty strategiczne, w tym Polityka Morska RP powinny opierać się na rzetelnych danych naukowych. Tymczasem w przedstawionym do konsultacji dokumencie mamy do czynienia ze stwierdzeniami autora nie popartymi żadnymi danymi naukowymi. Niewłaściwym jest prezentowanie	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak pkt. 19.

			w dokumentach strategicznych opinii typu: „mniejszy problem stanowi zanieczyszczenie morza przez statki”; „znaczącym zagrożeniem dla ekosystemu Bałtyku jest przenoszenie przez statki w wodach balastowych organizmów obcych” itp. bez podania konkretnych publikacji naukowych lub wyników badań potwierdzających słuszność tych opinii. W związku z tym wnosimy o uzupełnienie dokumentu o te informacje, ewentualnie przeprowadzenie badań potwierdzających słuszność prezentowanych tez.	
43.	Fundacja WWF Polska	Uwaga ogólna	WWF Polaka uważa, że ograniczenie głównego celu strategicznego Polityki Morskiej RP do transportu morskiego jako elementu dającego możliwość zwiększenia udziału sektora morskiego w Produkcie Krajowym Brutto (PKB) za niewłaściwe. Jak opisano we wprowadzeniu na stronie 6 już teraz Bałtyk jest morzem zatłoczonym, co skutkuje dużym prawdopodobieństwem wystąpienia sytuacji niebezpiecznych i katastrof. Wydaje się więc co najmniej kontrowersyjnym priorytetyzowanie w najbliższym okresie działań, które doprowadzą do dalszego wzrostu ilości operujących na Bałtyku jednostek. Uważamy, że priorytetem Polityki Morskiej RP powinno stać się usprawnienie zarządzania morskiego, gdyż tylko poprzez zintegrowane zarządzanie obszarami morskimi można wypracować system dający szansę na zrównoważony rozwój.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
44.	Politechnika Gdańska Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie	Uwaga ogólna	Brak w projekcie <i>Polityki morskiej RP do roku 2020</i> (zwanego dalej: Projektem) jasno zdefiniowanego pojęcia „zintegrowanej gospodarki morskiej” skutkuje niedoprecyzowaniem takich pojęć: jak szkolnictwo, nauka i badania morskie. Z punktu widzenia określonych w Projekcie kierunków rozwoju polskiej polityki morskiej ograniczanie roli szkolnictwa do kształcenia załóg statków morskich jest nieuzasadnione. Mając na uwadze zapisy Projektu oraz <i>Wytycznych dotyczących zintegrowanego podejścia do polityki morskiej: W kierunku najlepszych praktyk w zakresie zintegrowanej gospodarki morskiej i konsultacji z zainteresowanymi stronami</i> : KOM(2008) 395 wersja ostateczna) można założyć, że zintegrowana gospodarka morska obejmuje działalność gospodarczą m.in.: w zakresie rybołówstwa, żeglugi, przemysłu stocznioowego i jachtowego, energetyki morskiej (w tym energii odnawialnej), eksploatacji dna morskiego i jego podłoża, marikultury,	Uwaga nieuwzględniona. Szkolnictwo morskie wskazane w polityce koncentruje się na kształceniu kadr morskich.

			ochrony środowiska morskiego, transportu morskiego czy turystyki. Wobec powyższego proces kształcenia powinien zapewnić wyedukowanie kadr na potrzeby tak określonej gospodarki. Zatem ograniczanie jednostek prowadzących badania naukowe i kształcących na potrzeby gospodarki morskiej, wymienionych w punkcie 5.1. <i>Rozwój nauki i badań morskich</i>, do kilku placówek naukowych o profilu oceanologicznym oraz trzech uczelni morskich jest niewystarczające. Mając powyższe na względzie proponuje się wprowadzenie do Projektu pojęcia <i>szkolnictwa na potrzeby zintegrowanej gospodarki morskiej</i>, z uwzględnieniem Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie (Wydział Techniki Morskiej i Transportu, Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa) oraz Politechniki Gdańskiej (Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa, ...), a pojęcie szkolnictwa morskiego ograniczyć wyłącznie do kształcenia załóg statków morskich. Na tle wyżej sformułowanych uwag istotnego przereformowania wymaga treść rozdziału 5.2. <i>Rozwój szkolnictwa morskiego</i>, w którym uwagę skoncentrowano na kształceniu kadr morskich, a pojęcie polskiego szkolnictwa morskiego łączy się z akademiami morskimi, akademią marynarki wojennej oraz z morskimi szkołami ponadgimnazjalnymi oraz ośrodkami szkoleniowymi. Podejście takie znajduje wyraz w sformułowaniu celu w zakresie rozwoju szkolnictwa morskiego (p. 5.2.1), którym jest: <i>zdobycie pozycji lidera w kształceniu kadr morskich UE</i>. Proponuje się uzupełnić punkt 5.2.1. o cel: <i>zdobycie pozycji lidera w budowie jachtów w basenie Morza Bałtyckiego</i>.	
45.	Politechnika Gdańska, Węzeł Innowacyjnych Technologii	Uwaga ogólna	W dokumencie „Polityka morska” mnie osobiście brakuje dwóch aspektów. Pierwszy z nich to budowa jednostek pływających na akwen Morza Bałtyckiego (i inne), w tym zarówno dużych jednostek, jak mniejszych oraz łodzi sportowych. Polityka morska sprowadza się do od strony technicznej do zagadnień transportu, chociaż moim zdaniem powinna obejmować także wszystkie narzędzie niezbędne do jego realizacji, także statki, czy ich remonty. Tym samym polityka morska różni się od funkcjonującego od lat pojęcia „gospodarka morska”.	Uwaga uwzględniona.
46.	Politechnika	Uwaga ogólna	Drugi dla mnie trudny do przyjęcia wydźwięk aktualnego dokumentu to	Uwaga uwzględniona.

	Gdańska, Węzeł Innowacyjnych Technologii		całkowity brak idei współpracy z krajami nadbałtyckimi. Dokument jest tak napisany, jakby Polska była jedynym państwem położonym nad Bałtykiem. Tym samym polityka morską w tym aspekcie nie potrzebuje jakiegokolwiek roli Ministerstwa Spraw Zagranicznych, nie potrzebuje wspólnej polityki regionalnej, nie potrzebuje wspólnych przedsięwzięć, choćby w zakresie energetyki niekonwencjonalnej.	
47.	Politechnika Gdańska, Węzeł Innowacyjnych Technologii	Uwaga ogólna	Po macoszemu potraktowano szkolnictwo, sprowadzając je do roli szkolnictwa morskiego. Warto zwrócić uwagę na dwa aspekty, tu całkowicie nie wzięte pod uwagę. Pierwszy to fakt, że skoro Polska formalnie nie jest właścicielem żadnego statku, to nakłady na szkolnictwo morskie stają się dotacją dla innych państw. Drugi aspekt to fakt, że akademie morskie z jednej strony kształcą już w mniejszości kadrę oficerską, a ponadto istnieją ośrodki, które pozwalają szybko uzyskać identyczne kwalifikacje absolwentom innych uczelni technicznych. Uprzywilejowana pozycja szkół morskich w polityce morskiej jest nieuzasadniona, a na pewno nie w takim stopniu, jak przedstawiono w Prognozie. Celowe byłoby wyróżnienie w Prognozie nie jednego typu szkół, a wydziałów różnych, które w znaczącym stopniu zdecydowały się na edukację związaną regionem Morza Bałtyckiego.	Uwaga nieuwzględniona. Nakłady na szkolnictwo w konsekwencji dają Polsce wykwalifikowaną kadrę, która jest zatrudniana na rynku międzynarodowym. Nie można tego postrzegać jako dotacja dla innych państw, a raczej jako wykorzystanie aktualnej sytuacji na rynku międzynarodowym w zakresie zapotrzebowania na wysoce wykwalifikowaną kadrę. Przepisy krajowe nie zamykają możliwości kształcenia kadr morskich przez inne uczelnie, które zdecydują się na kształcenie w tym zakresie
48.	Województwo Zachodniopom orskie	Uwaga ogólna	Dokument <i>Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020</i> ma być wyrazem realizacji przez RP wytycznych sformułowanych w Komunikacie Komisji „Zintegrowana polityka morską Unii Europejskiej” (COM (2007) 575) oraz w konkluzjach Rady Europejskiej przyjętych w dniu 14 grudnia 2007 r. na posiedzeniu w Lizbonie. Przedstawiony projekt ma charakter bardzo ogólny i nie pokazuje, które wytyczne będą realizowane i w jaki sposób. Np. jest 10 priorytetów Zintegrowanej polityki morskiej EU i 6 kierunków działania i do nich Polityka morską RP do 2020 r. powinna się odnosić.	Uwaga nieuwzględniona. Zintegrowana Polityka Morską UE była impulsem do nowej polityki morskiej RP w wymiarze międzyresortowym.
49.	Województwo	Uwaga ogólna	Dokument winien odnosić się również w sposób bezpośredni do	Uwaga nieuwzględniona.

	Zachodniopomorskie		istniejącego już dokumentu pn.: <i>Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020</i>, gdyż w tymże dokumencie zapisano, że stanowi on podstawę do wypracowania przez Rząd RP Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. (Misja, wizja, kierunki priorytetowe). Wskazane więc byłoby określenie które z celów będą wyrazem realizacji Założeń polityki morskiej RP do 2020r. W wielu miejscach cytuje się zapisy zawarte w <i>Założeniach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020</i>, aczkolwiek bez odniesienia do tego dokumentu.	Przedmiotowy dokument został opracowany w oparciu o przyjęte w 2009 r. <i>Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020</i>. Dotychczasowe doświadczenia w realizacji wytycznych zawartych w <i>Założeniach...</i> oraz przygotowywane corocznie <i>Raporty z realizacji polityki morskiej RP</i> wskazywały na konieczność modyfikacji zarówno kierunków priorytetowych, jak i celów polityki morskiej. Zmiany trendów rozwoju sektora gospodarki morskiej, jej uwarunkowań społecznych, gospodarczych etc. znalazły odzwierciedlenie w docelowym dokumencie <i>Polityka morska...</i>
50.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Powinien mieć formułę polityki rozwoju zgodnie z art. 4 ust.1 i 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241). (str.3) Dokumentowi brakuje wystarczającej tożsamości i legitymizacji, tj: - dokument jest nie do końca zgodny ze swoją rolą nominalną („polityka”). W wielu miejscach jest bardziej zbliżony do strategii, która odpowiada na pytanie „co należy zrobić”, gdy tymczasem dokument będący polityką, powinien raczej odpowiadać na pytanie „jak należy to zrobić”, - nie wskazano, jaka jest rola i przeznaczenie dokumentu, - nie opisano trybu w jakim dokument powstawał, w tym przebiegu prac, osób i instytucji zaangażowanych w jego tworzenie, zakresu konsultacji społecznych.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument ma formułę polityki rozwoju, zgodnie z jego charakterem nie ma potrzeby wskazywać osób i instytucji zaangażowanych w tworzenie dokumentu i trybu jego powstawania.
51.	Województwo	Uwaga ogólna	Dokument sporządzony jest w sposób pobieżny i lakoniczny, mało	Uwaga częściowo uwzględniona.

	Zachodniopomorskie		skonkretyzowany. Wymaga przeredagowania stylistycznego. Niektóre zdania są mało czytelne co do intencji.	Dokument zostanie przeredagowany pod względem stylistycznym.
52.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	W warstwie diagnostycznej podano zbyt mało danych statystycznych.	Uwaga uwzględniona.
53.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Słabo opisano uwarunkowania i trendy społeczno-gospodarcze związane z gospodarką morską, np. dotyczące transportu morskiego.	Uwaga uwzględniona.
54.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Nie odniesiono się do transportu śródlądowego, który jest integralną częścią transportu intermodalnego. Nie wskazano na korzyści wynikające z intermodalnego skojarzenia transportu morskiego z rzeczny transportem śródlądowym	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 10.
55.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Nie przywołano wielu kluczowych instytucji działających w obszarze gospodarki morskiej – np. ani razu nie wspomniano o Polskiej Żegludzie Morskiej, Polskiej Żegludzie Bałtyckiej, Euroafica, przewoźnikach operujących na rynku turystycznych przewozów pasażerskich (Kołobrzeg, Gdańsk, Darłowo).	Uwaga nieuwzględniona. W dokumentach „tego typu” nie wskazuje się nazw własnych podmiotów gospodarczych.
56.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Nie wskazano związanych z gospodarką morską dokumentów programowych na poziomie województw.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma potrzeby odnoszenia się do dokumentów niższego rzędu przygotowywane przez samorządy poszczególnych województw.
57.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	W części wykonawczej podane rozwiązania mają charakter ramowy. Brakuje w nich elementu wyboru („w którym kierunku chcemy iść i dłaczego, a które warianty odrzucamy”).	Uwaga nieuwzględniona. Opisane działania są wszystkimi, które Rząd chce realizować, aby osiągnąć założony cel.
58.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Pomimo zamieszczonej we wstępie dokumentu deklaracji o odejściu od podejścia sektorowego (co jest jak najbardziej słuszne), warstwa wykonawcza dokumentu (kierunki rozwoju) <i>de facto</i> jest skonstruowana w ujęciu sektorowym, co więcej, brakuje powiązań pomiędzy tymi sektorami, co jest zaprzeczeniem idei preferowanej przez UE w Zintegrowanej polityce morskiej.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 29.

59.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Dokument słabo zabezpiecza strategiczne interesy i zamierzenia województwa zachodniopomorskiego związane z gospodarką morską, m.in. dotyczące: - aktywizacji potencjału stocznioowego na rzecz rozwoju sektora <i>off-shore</i>, - wykonania niezbędnych inwestycji na rzecz portu w Szczecinie, w tym rozbudowy bazy logistycznej oraz pogłębienia toru wodnego Szczecin – Świnoujście do 12,5m, - przeprowadzenia niezbędnych inwestycji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz inwestycji transportowych od strony lądu, dotyczących m.in. dróg S3 i S11, - rozwoju szkolnictwa zawodowego, - rozwoju Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, - rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego	Uwaga nieuwzględniona. Niezasadne jest uszczegóławianie przedmiotowego dokumentu. Interesy i zamierzenia województwa zachodniopomorskiego powinny zostać zawarte w strategii regionalnej.
60.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Dokument powołuje się na rozpoczęty proces rewizji wytycznych TEN-T podczas gdy na chwilę obecną wytyczne są <i>de facto</i> zatwierdzone.	Uwaga uwzględniona.
61.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Dokument odwołuje się do dokumentów funkcjonujących w kończącej się perspektywie finansowej, które najprawdopodobniej nie będą funkcjonowały w latach 2014-2020 (np. program Marco Polo).	Uwaga uwzględniona.
62.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Dokument lakonicznie odnosi się do polityki rozwoju małych i średnich portów morskich, pomija znaczenie portów regionalnych (w województwie zachodniopomorskim porty w Policach, Kołobrzegu i Darłowie).	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 18.
63.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	Dokument pomija kwestie przemysłu morskiego, w tym stocznioowego. Projekt dokumentu nie uwzględnia koncepcji (planów) na wsparcie i rozwój przemysłu stocznioowego zmierzającego do wykorzystania potencjału i zabezpieczenia prawidłowego funkcjonowania tej dziedziny gospodarki. W obecnej trudnej sytuacji na rynku stoczniowym, konieczne jest ukierunkowanie polityki państwowej, jak również i regionalnej, na wsparcie firm działających w tym sektorze gospodarki. Polityka wsparcia przemysłu stocznioowego powinna być w szczególności zorientowana na możliwości związane z modernizacją i restrukturyzacją sektora, poprzez ukierunkowanie go na innowacyjne rozwiązania zdeterminowane potrzebami ówczesnej sytuacji na rynku (w takich dziedzinach jak: morskie farmy wiatrowe, wykorzystanie wody morskiej w energetyce, produkcja	Uwaga uwzględniona.

			bardziej przyjaznych środowisku i mniej materiałochłonnych statków, budowa specjalistycznych statków, konstrukcji pływających, sprzętu pływającego dla potrzeb rekreacji, wydobywanie surowców, projektowania mieszkalnictwa itp.), zachowanie wysoko wykwalifikowanych kadr oraz stworzenie instrumentów organizacyjnych i finansowych wspierających ten sektor gospodarki.	
64.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	W dokumencie nie odniesiono się do rozwoju innowacyjnych branż przemysłu morskiego, takich jak off-shore. Potencjał przemysłowy mamy w Polsce ogromny, ale jest on jeszcze w niewielkim stopniu zaangażowany na rzecz zagranicznego przemysłu offshore. Dla polskiej gospodarki, rozwój przemysłu offshore jest szansą. Jest to branża, która wykorzystuje różnorodne technologie i rozwiązania stosowane w innych branżach (np. branży stoczniowej, elektrycznej i energetycznej). Jest to też szansa na znalezienie zatrudnienia przez polskich oficerów i marynarzy, którzy postrzegani są na rynku pracy jako doskonale przygotowana merytorycznie kadra. Naszymi atutami są: świetne położenie geograficzne, stosunkowo niskie koszty pracy, zasoby ludzkie i technologiczne, chęć do rozwoju. Z punktu widzenia wyżej wymienionych kryteriów, polskie firmy prezentują się o wiele atrakcyjniej od azjatyckiej konkurencji. Polska ma doskonałe warunki do rozwoju energetyki wiatrowej na Morzu Bałtyckim, ale jej na razie nie wykorzystuje. W Europie energetyka wiatrowa ma największą dynamikę wzrostu. Są pojedyncze polskie firmy, które produkują wybrane elementy sprzętu off-shore i podmorskie fundamenty. Jednak większość z nich zaangażowana jest w norweski sektor wydobywczy i energetyczny.	Uwaga częściowo uwzględniona.
65.	Województwo Zachodniopomorskie	Uwaga ogólna	W dokumencie pominięto kwestie planowania przestrzennego na morzu. Jest to niezwykle ważny aspekt z punktu widzenia rozwoju przemysłu off-shore oraz zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego poprzez rozwój np. energetyki wiatrowej na morzu.	Uwaga niezasadna. Dokument obejmuje MSP w punkcie <i>Usprawnienie zarządzania morskiego</i> .
66.	Gdańska Agencja	Uwaga ogólna	Należy konkretnie wskazać cel zrezygnować z ostrożności, potem dobrać właściwe narzędzia do realizacji tego celu. Powinniśmy określić wprost	Uwaga nieuwzględniona. Niezasadne jest wskazywanie

	Rozwoju Gospodarczego o sp. z o.o.		wizje – największy węzeł transportowy intermodalny; należy wpisać parę konkretnych kluczowych projektów w zakresie rozwoju portów które powinny się w takim dokumencie znaleźć np. port centralny w porcie gdańskim, w Gdyni rozbudowa w kierunku redy etc. Metodologia – porównanie polskich portów do Rotterdamu, Hamburga i pozostałych portów z którymi jesteśmy w stanie konkurować. Procedury administracyjne – nie możemy tylko usprawniać, Inspekcje w portach powinny być przynajmniej takie same jak np. w Hamburgu etc. abyśmy mogli z nimi konkurować. Określić udział samorządów a zarządzaniu portami – czy to się stanie czy nie?	konkretnych projektów w poszczególnych portach w „tego typu” dokumencie. Uzasadnienie jak w pkt. 18.
67.	Związek Armatorów Polskich	Uwaga ogólna	Warto zaakcentować potrzebę aktywizacji dróg śródlądowych.	Uwaga uwzględniona.
68.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	Uwaga ogólna	W aspekcie rybołówstwa w dokumencie są pewne niejasności, kreowane przez UE, która stawia na rybołówstwa przybrzeżne, miejscowości przybrzeżne stawiają na rybołówstwo morskie. W strefie przybrzeżnej nie ma ryb, trzeba zadbać o siedliska.	Uwaga uwzględniona.
69.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	Uwaga ogólna	Kontrola na morzu jest konieczna z punktu widzenia potrzeb ekologicznych. Stawia się pytanie czy inspektoraty rybołówstwa powinny być w gestii MRiRW czy innego resortu, czy sektor powinien się sam kontrolować. Co z inspekcją ochrony środowiska? System kontrolowania eksploatacji zasobów morskich jest trudny, rozproszony niespójny.	Uwaga nieuwzględniona. Brak odniesienia do dokumentu.
70.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	Uwaga ogólna	Planowanie przestrzenne ryb. Należy zaznaczyć, że istnieje rybołówstwo potrzebujące dużej przestrzeni i takie nie potrzebujące przestrzeni. Konflikt o przestrzeń będzie narastać. Jak to pogodzić? Rozmowa z MRiRW a MTBiGM.	Uwaga nieuwzględniona. Brak odniesienia do dokumentu.
71.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	Uwaga ogólna	W dokumencie położono duży nacisk na rozwój turystyki. Należy zaznaczyć, że miejscowości nadmorskie w sezonie przeżywają obciążenie turystów. Są to głównie turyści krajowi, którzy wraz z bogaceniem będą odpływać. Jakość turystyki jest skandaliczna. Jest mało przykładów rewitalizacji obszarów nadmorskich. W dokumencie nie wymieniono turystyki edukacyjnej promorskiej i proprzyrodniczej, która odbywa się poza	Uwaga częściowo uwzględniona. W odniesieniu do turystyki poza sezonem wakacyjnym.

			sezonem wakacyjnym. Jej rozwój powoli na funkcjonowanie takich miejscowości od sezonu do sezonu.	
72.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	Uwaga ogólna	Kwestie hałasu będą się nasilać. Można spodziewać się w najbliższym czasie dyrektywy hałasowej. Aspekt hałasu powinien być odzwierciedlony w polityce morskiej państwa.	Uwaga nieuwzględniona. Brak odniesienia do dokumentu.
73.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	Uwaga ogólna	Należy dążyć, aby w polityce morskiej porty nie były synonimem brudu. Jako pilotowe należy myśleć o portach jako ustawionych proeko, spełniające dotychczasowe funkcje.	Uwaga nieuwzględniona. Brak w dokumencie informacji, które mogą świadczyć o traktowaniu portów jako synonimów brudu.
74.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	Uwaga ogólna	Brakuje polityki morskiej w wymiarze polarnym.	Uwaga uwzględniona.
75.	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	Uwaga ogólna	Przy zapisach dotyczących dostępności portów i wybrzeża dla transportu i turystyki wodnej obok modernizacji dopisać „lub budowa nowych dróg wodnych”.	Uwaga uwzględniona.
76.	Związek Miast i Gmin Morskich	Uwaga ogólna	Edukacja jest za mało uwypuklona – powinna być edukacją zwróconą szczególnie na akwakulturę. W dokumencie powinna być informacja nt. możliwości poszerzenia sezonu letniego jak w systemie ferii.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
77.	Urząd Morski w Szczecinie	Uwaga ogólna	POLIŚ na lata 2014-2020 na s. 97 znajduje się zapis „...podejmowanie działań zmierzających do przeciwdziałania lub spowalniania powyższych procesów... w pierwszej kolejności powinno być wykonane przy wykorzystaniu biotechnologii lekkiej...” Te zapisy powodują, że nasze szanse na środki unijne są zerowe – wszelkie metody przeciwdziałaniu sztormom zaburzaniu naturalne procesy, co więcej nie ma takich metod biotechnicznych które miałyby przeciwdziałać tym zjawiskom.	Uwaga nieuwzględniona. Nie odnosi się do dokumentu.
78.	APMAR	Uwaga ogólna	Rozdział 3 - podjęcie intensywnych działań nad ustawą o pracy na morzu. Ustawa powinna zawierać nowatorskie zapisy dot. zabezpieczenia społecznego i rozwiązań podatkowych marynarzy.	Uwaga nieuwzględniona. Prace związane z przyjęciem ustawy o pracy na statkach

				morskich trwają. Zapisy dot. zabezpieczenia społecznego i rozwiązań podatkowych muszą być zgodne z obowiązującym w Polsce prawem.
79.	APMAR	Uwaga ogólna	Rozdział 5 – stworzyć elektroniczny rejestr marynarzy pracujących w Polsce. Obecnie brak miarodajnych danych.	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowa uwaga.
80.	Zarząd Portu Morskiego Gdańsk	Uwaga ogólna	Potrzeba zapisów w dotyczących rozwoju świadomości gospodarki morskiej w całym kraju. Środowisko jest hermetyczne. Na rozwój gospodarki morskiej wpływa cała Polska. Nie należy kumulować wiedzy tylko na wybrzeżu, trzeba pójść dalej.	Uwaga uwzględniona.
81.	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Uwaga ogólna	Oceniamy pozytywnie projekt „Polityki morskiej RP do rok 2020” w zakresie dotyczącym portów – zawiera większość ważnych postulatów i uwarunkowań	Uwaga przyjęta do wiadomości.
82.	Marine Stewardship Council	Uwaga ogólna	W dokumencie powinno być podkreślenie, że połowy im bardziej zrównoważane i mniej szkodliwe dla środowiska, to tym bardziej zapewnią zasoby dla przyszłych pokoleń. Ponadto potrzebne zapisy zapewniające wsparcie dla rybaków, surowiec dla przetwórców oraz zapisy o wzroście świadomości społecznej, której skutkiem będzie zakup przez Polaków zdrowej ryby ze zrównoważonych połowów, a nie z akwakultury ze wschodu.	Uwaga częściowo uwzględniona.
83.	Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważonej	Uwaga ogólna	Morska energetyka wiatrowa jest głównym impulsem rozwoju przemysłu morskiego, a tym samym ma ogromny wpływ na rozwój gospodarczy regionów nadmorskich. Realizacja projektów związanych z rewitalizacją polskiego przemysłu morskiego, jest zbieżna z założeniami projektu Polityki morskiej, której celem jest m.in. rozwój portów morskich, rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich oraz poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju. Rozwój rynku morskiej energetyki wiatrowej w Polsce zapewni realizację przedmiotowych celów.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
84.	Fundacja na rzecz Energetyki	Uwaga ogólna	Wsparcie morskiej energetyki wiatrowej jest zbieżne z polityką polskiego rządu w zakresie stymulowania rozwoju polskich stoczni i przemysłu morskiego. Podejmowane do tej pory przez rząd działania pozwoliły na	Uwaga przyjęta do wiadomości.

	Zrównoważonej		dynamiczny rozwój potencjału wytwórczego polskiego przemysłu morskiego w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu. Obsługa zagranicznych rynków morskiej energetyki wiatrowej przynosi już dziś obroty roczne 150 mln euro.	
85.	Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważonej	Uwaga ogólna	Rozwój morskiej energetyki wiatrowej oraz przemysłu morskiego jest również zbieżny z założeniami i trendami europejskiej energetyki i kierunkami kształtowania zintegrowanej polityki morskiej. Sektor energetyki wiatrowej na morzu odpowiada obecnej tendencji do kształtowania polityki zintegrowanej, w miejsce polityki sektorowej, gdyż morskie farmy wiatrowe integrują nie tylko możliwości rozwoju energetyki, ale również przemysłu morskiego, badań środowiska i sieci energetycznych.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
86.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	Uwaga ogólna	Nauka, badania: Naszym zdaniem istnieją następujące bariery opóźniające postęp w naukach o morzu i strefie brzegowej: • Wysokie koszty badań wykonywanych ze statków; • Brak wyspecjalizowanego sprzętu do prac badawczych prowadzonych na styku morze-ląd; • Brak ujednoliconego monitoringu morza i strefy brzegowej, w tym: brak koncepcji, standardów zbierania danych i ich koordynacji oraz aparatury, która w sposób ciągły i automatyczny monitorowałaby wybrane parametry morza i strefy brzegowej; • Brak zintegrowanej bazy danych: - obrazowych o morzu i strefie brzegowej; - punktowych, zawierających parametry atmosfery, wody morskiej i strefy brzegowej; dostępnych w Internecie i zawierających zarówno dane zebrane okazjonalnie jak i w ramach monitoringu.	Uwaga uwzględniona.
87.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	Uwaga ogólna	Szkolnictwo wyższe: Niedocenione są uniwersyteckie kierunki studiów związane z morzem w tym: oceanografia i geografia morza. Brak zrozumienia i poparcia dla tych kierunków przez lokalne władze. Brak akceptacji władz uczelni w uruchamianiu tych kierunków	Uwaga nieuwzględniona. Nie odnosi się do dokumentu.

			dla małej liczby studentów. Niewystarczające doinwestowanie w sprzęt i aparaturę badawczą niezbędną do realizacji tych kierunków studiów.	
88.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	Uwaga ogólna	Edukacja społeczeństwa: Niewystarczające działania w zakresie edukacji społeczeństwa, dotyczącej morza oraz brzegu, w tym: procesów zachodzących w morzu i w jego strefie brzegowej jak również wiedzy o ekosystemach morskich i brzegowych, a także potrzebie ich ochrony. Zbyt mało odpowiednich, popularno-naukowych publikacji i projektów edukujących społeczeństwo w w/w zakresie. Zbyt mało szeroko zakrojonych akcji ogólnopolskich, uświadamiających dzieci o potrzebie dbania o czystość wód i plaż. Zbyt mało akcji w postaci konkursów, pokazów, pikników itp., popularyzujących środowisko morskie i jego strefę brzegową oraz sposobu korzystania z nich. Konieczne jest sukcesywne, cierpliwe budowanie świadomości społeczeństwa zamieszkującego obszary nadmorskie dotyczącej potrzeby dbałości o środowisko, w którym żyją.	Uwaga uwzględniona. Propozycje zostaną wykorzystane przy przeredagowaniu dokumentu.
89.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	Uwaga ogólna	Kilka uwag dotyczących ZZOP: - Zintegrowane zarządzanie na obszarach morskich powinno być połączone z planowaniem zarówno na morzu, jak też na sąsiadującym obszarze lądowym. - Większa uwaga powinna zostać zwrócona na długoterminowe (do 20-50 lat) oddziaływanie inwestycji w strefie brzegowej na środowisko przyrodnicze morskie i lądowe oraz na procesy brzegowe (których wpływ może sięgać kilkunastu kilometrów od inwestycji), jak również na krajobraz. Powinny być brane pod uwagę również długoterminowe skutki społeczno-ekonomiczne inwestycji, w tym koszty utrzymania, konserwacji oraz odnawiania inwestycji, a także ich wpływ na środowisko i turystykę.	Uwaga nieuwzględniona. Wymaga zbyt dużego przeredagowania dokumentu.
90.	Związek Miast i Gmin Morskich	Uwaga ogólna	Związek Miast i Gmin Morskich jest zainteresowany aktywnym włączeniem się do prac nad redakcją dokumentu „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”. Intensywny rozwój przemysłu morskiego odgrywa	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.

			strategiczną rolę dla gospodarki RP. Związek postuluje okresową ewaluację terenów portowych, jako branży niedocenianej w porównaniu z portami Europy Zachodniej, aby zapewnić konkurencyjność dla całej gałęzi oraz dochody dla państwa. Brakuje wizji dla gospodarki morskiej na 2020 r.	
91.	Związek Miast i Gmin Morskich	Uwaga ogólna	Związek Miast i Gmin Morskich stoi na stanowisku organizowania spotkań z władzami miast nadmorskich oraz firmami z branży morskiej, mających na celu dyskusję nad ujednoliceniem skomplikowanych procedur inspekcji, dopuszczania towarów do obrotu w UE i odpraw w portach polskich, wygenerowanie dobrych praktyk zarządzania gospodarką morską.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio dokumentu.
92.	Związek Miast i Gmin Morskich	Uwaga ogólna	Polskie porty morskie posiadają korzystną lokalizację, stając się bramą dla rozwijających się gospodarek Europy, zwłaszcza Środkowo-Wschodniej, oraz nadbałtyckich regionów Rosji. Rozwijająca się infrastruktura portów stworzyła warunki do konkurencji i walki o klienta z naszymi południowymi sąsiadami, a nawet z przemysłem Polski południowej. Jednak polskim portom brakuje nadal dobrze funkcjonujących terminali, w niedużej odległości, posiadających powierzchnię magazynowo-przemysłową. Kolejne inwestycje powinny stawiać na zwiększanie zdolności przeładunkowych polskich portów, redukcji kosztów związanych z dostawą towarów.	Uwaga częściowo uwzględniona. Projekt dokumentu zawiera informacje dotyczące centrów logistycznych obsługujących porty morskie, a także uzyskaniu przez polskie porty statusu centrów transportowo-logistycznych w regionie Morza Bałtyckiego oraz dla Europy Środkowej i Wschodniej.
93.	LOTOS Petrobaltic	Uwaga ogólna	LOTOS Petrobaltic S.A. powinien (brać udział) mieć wpływ, jako doradca, w zagospodarowaniu przestrzennym obszarów morskich, zwłaszcza w odniesieniu do prowadzenia innej działalności niż poszukiwawczo – wydobywcza, na obszarach koncesjonowanych przez LOTOS Petrobaltic S.A. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przed wydaniem decyzji na prowadzenie działalności dla innego podmiotu powinno konsultować z LOTOS Petrobaltic S.A. wybór rodzaju prowadzonej działalności tak, by już na tym etapie wyeliminować możliwe kolizje. Ministerstwo Transportu nie powinno wydawać decyzji na inną, kolejną działalność nowemu podmiotowi w obszarze posiadanych przez LOTOS Petrobaltic koncesji. Kwestie te powinny być uzgadniane między spółką LOTOS Petrobaltic a podmiotem, który otrzymał już decyzję na działalność w obszarze posiadanych przez LOTOS Petrobaltic koncesji.	Uwaga nieuwzględniona. Brak bezpośredniego odniesienia do dokumentu. Kwestie koincydencji na jednym obszarze morskim Koncesjonariusza – Lotos Petrobaltic oraz Inwestora (morskiej farmy wiatrowej) są rozstrzygane każdorazowo w postępowaniu administracyjnym w zgodzie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego.

94.	LOTOS Petrobaltic	Uwaga ogólna	Naszym zdaniem należy ustalić źródła i warunki dofinansowania dla armatorów polskich w związku ze wzrostem ceny paliw, które już od 1 stycznia 2015 r. będą wymagane na obszarach SECA (dyrektywa siarkowa).	Uwaga nieuwzględniona. Nie jest to dokument, gdzie takie zapisy powinny się znaleźć. Prace w tym zakresie trwają. Czekamy na nową perspektywę finansową. Dostępne środki z TEN-T, programu Marco Polo, pożyczki z Banku Światowego, możliwe środki z NFOŚiGW.
95.	LOTOS Petrobaltic	Uwaga ogólna	Sugerujemy przeanalizowanie rozwoju firm wiatrowych na morzu pod względem kosztów otrzymywanej w przyszłości energii, gdyż wydaje się tu być wiele kontrowersji. Inwestycje w energetykę wiatrową są bardzo kapitałochłonne – (zwrot kapitału po 30 latach). Ponadto przesył energii z farm wiatrowych na ląd do sieci (ponad 20 km) wiąże się z dużymi stratami energii. W związku z tym, naszym zdaniem, rozwój energetyki wiatrowej pociągający za sobą subwencje dla firm pozyskujących energię wiatrową, oznacza w efekcie przenoszenie kosztów na społeczeństwo, a w konsekwencji pomimo wszystko pozyskiwanie drogiej energii. Koszty budowy farm to ogromne sumy przeznaczone na import najważniejszych elementów farm, których produkcja jest poza granicami Polski.	Uwaga nieuwzględniona. Brak odniesienia do treści dokumentu.
96.	LOTOS Petrobaltic	Uwaga ogólna	Wzorem przemysłu naftowego na morzu sugerujemy zobowiązać farmy wiatrowe do posiadania funduszu likwidacyjnego by uniknąć w przyszłości przerzucenia kosztów likwidacji wyeksploatowanych farm na państwo przy zniknięciu firmy założycielskiej, kolejnego właściciela, czy też spółki.	Uwaga nieuwzględniona. Nie jest to dokument, gdzie takie szczegóły powinny się znaleźć.
97.	Biuro Rozwoju Miasta Urząd Miasta Gdyni	Uwaga ogólna	Dokument nie zawiera, naszym zdaniem, zintegrowanego podejścia do polityki morskiej w rozumieniu „Wytycznych dotyczących zintegrowanego podejścia do polityki morskiej: W kierunku najlepszych praktyk w zakresie zintegrowanej gospodarki morskiej i konsultacji z zainteresowanymi stronami” (KOM(2008)395 wersja ostateczna). W szczególności, brak wskazania podmiotów upoważnionych do prowadzenia polityki morskiej - na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym – wskazanych w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju .	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 29.

			Proponujemy zmianę nazwy dokumentu na: „Zintegrowana polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”. Nazwa powinna nawiązywać do dokumentu: „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” (KOM (2007) 575 wersja ostateczna) – w odniesieniu do zakresu merytorycznego – i do dokumentu: „Strategia rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku” – w odniesieniu do horyzontu czasowego Proponowane zmiany powinny znaleźć odzwierciedlenie w tekście dokumentu.	
98.	Biuro Rozwoju Miasta Urząd Miasta Gdyni	Uwaga ogólna	Dokument nie przedstawia diagnozy stanu polskiej gospodarki morskiej, szczególnie w zakresie przemysłów okrętowych, portów morskich, transportu morskiego (żegluga), rybołówstwa, szkolnictwa, kultury, turystyki, stanu środowiska naturalnego czy rekreacji morskiej. Diagnoza sytuacji wyjściowej może być podstawą formułowania celów politycznych i sposobów ich realizacji. Przykładowo, wskazywany kilkakrotnie problem nieatrakcyjności bandery polskiej dla polskich armatorów – nie znajduje propozycji jego rozwiązania.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokument zostanie przeanalizowany pod wskazanym kątem.
99.	Biuro Rozwoju Miasta Urząd Miasta Gdyni	Uwaga ogólna	Dokument pomija zupełnie kwestię zarządzania portamiorskimi o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – tak ważną dla rozwoju lokalnego i regionalnego, a więc i dla samorządów miast portowych i regionów nadmorskich. Polityka morska w tym zakresie powinna inspirować programy rozwoju portów morskich.	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowe informacje dotyczące portów będą się znajdować w „Programie rozwoju polskich portów morskich (...)”.
100.	Biuro Rozwoju Miasta Urząd Miasta Gdyni	Uwaga ogólna	Brakuje odniesienia do zobowiązań międzynarodowych Polski w kwestiach objętych projektem Polityki Morskiej – szczególnie wynikających z członkostwa w Unii Europejskiej, w zakresie polityki morskiej. Brakuje identyfikacji celów politycznych Polski w obszarze Regionu Morza Bałtyckiego, w obszarach Regionu Południowego Bałtyku, SEBA, nadmorskich euroregionów – a także w dokumentach strategicznych i programowych – szczególnie w Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokument zostanie przeanalizowany pod wskazanym kątem.
101.	Biuro Rozwoju Miasta Urząd Miasta Gdyni	Uwaga ogólna	Dokument nie precyzuje działań w odniesieniu do promocji polityki morskiej, a szczególnie rozwoju opartego o wiedzę o morzu (edukacja, badania naukowe, promocja problematyki morskiej w ramach	Uwaga uwzględniona.

			Europejskiego, narodowego czy nawet regionalnego „Święta Morza”). Brakuje wskazań w zakresie współpracy z organizacjami wspierającymi politykę morską (Liga Morska i Rzeczna, stowarzyszenia zawodowe itp.).	
102.	Biuro Rozwoju Miasta Urząd Miasta Gdyni	Uwaga ogólna	Dokument nie przedstawia zamierzeń służących przywróceniu stanu naturalnego środowiska naturalnego Bałtyku (np. usunięcie zalegających na dnie Bałtyku materiałów wojennych – w tym broni masowego rażenia).	Uwaga uwzględniona.
103.	Biuro Rozwoju Miasta Urząd Miasta Gdyni	Uwaga ogólna	Brakuje propozycji odnoszących się do gromadzenia i popularyzacji informacji statystycznych, odnoszących się do problematyki morskiej, niezbędnych w realizacji polityki morskiej.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zagadnienie zostanie poddane analizie.
104.	Polska Izba Spedycji i Logistyki	Uwaga ogólna do rozdz. 2 i 3	Przedstawiony dokument odwołuje się do strategii rozwoju transportu rozumianej jako <i>„utworzenie zintegrowanego systemu transportowego przez inwestycje w infrastrukturę transportową i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych oraz rozwoju efektywnych systemów przewozowych”</i>, której <i>„wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i systemach przewozowych”</i>, nakreśla także misję i kierunki rozwoju polityki morskiej RP wymieniając na czołowych miejscach rozwój portów morskich i konkurencyjny transport morski. Rozumiemy, że ze swej natury dokument poświęcony polityce morskiej i to w stosunkowo odległym horyzoncie czasowym nie może ujmować wszystkich najdrobniejszych problemów. Nie mniej jednak skoro zwraca uwagę na konieczność usuwania aktualnie istniejących barier to powinien te bariery identyfikować i wytyczać pożądany kierunek zmian. W tym miejscu z przykrością musimy stwierdzić, że wymieniając <i>„funkcjonujące obecnie w obrocie portowo-morskim procedury administracyjne, które utrudniają ich sprawne świadczenie</i> (chodzi o świadczenie usług a nie procedur) <i>oraz obniżają jego atrakcyjność”</i> odnosi to wyłącznie w porównaniu do transportu kolejowego i drogowego, a nie podnosi kwestii konkurencyjności polskich portów morskich w stosunku do portów zachodnio-europejskich. Sprowadzenie problematyki do prac na forum Unii Europejskiej w sprawie utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier jest niewystarczające. Problem formalności	Uwaga nieuwzględniona. Dokument zawiera wystarczające zapisy odnośnie barier.

			sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich to tylko jedna z wielu, ale nie jedyna bariera. Oprócz niej mamy do czynienia z bardziej prozaicznymi barierami administracyjnymi, których usunięcie leży wyłącznie w regulacjach wewnętrznych, a nie unijnych. Należy wyrazić ubolewanie, że w dokumencie nie znalazły odzwierciedlenia wnioski z prac prowadzonych w ramach roboczego projektu określonego mianem „Współpraca sektora kontenerowego z rządem w celu podniesienia konkurencyjności polskich portów”, w którym to projekcie stronę rządową reprezentowali przedstawiciele m.in. Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W tym miejscu mamy na myśli konieczność usprawnienia importowych procedur kontrolnych towarów przemieszczanych przez polskie porty morskie, wydłużenia terminu na rozliczanie podatku VAT w imporcie (przywilej dla podmiotów o statusie AEO) czy wprowadzenia systemu tzw. zabezpieczeń ryczałtowych - szczegóły w piśmie Izby z 6 grudnia 2012 r.	
105.	SNPPiT	s. 2, akapit 2	Przez politykę morską państwa należy rozumieć wyznaczanie podstawowych celów prowadzących do maksymalnego wykorzystania szans i korzyści, jakie daje nadmorskie położenie kraju oraz ustalenie sposobów i narzędzi realizacji tych celów w danych warunkach gospodarczych, społecznych i politycznych. Istotą polityki morskiej jest tworzenie ram prawnych, finansowych i administracyjnych celem koordynowania i wspierania działań zmierzających do czerpania pożytków z morza zgodnie z konstytucyjną zasadą rozwoju trwałego i zrównoważonego przez jak największą liczbę mieszkańców, instytucji i podmiotów gospodarczych dla rozwoju społeczeństwa opartego na wiedzy i z zachowaniem spójności społecznej.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie wnosi wartości merytorycznej do dokumentu.
106.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 6, rozdział 1.1	Pierwsze zdanie – zabrakło „rybołówstwa” od „globalnego ocieplenia” ważniejsze jest „zanieczyszczenie środowiska naturalnego”, którego efektem jest, między innymi, „globalne ocieplenie”	Uwaga częściowo uwzględniona. Aspekt rybołówstwa zostanie uwzględniony w ramach pojęcia zasoby naturalne.

107.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 6, rozdział 1.1	W takim dokumencie nie powinno się używać eufemizmów w rodzaju „odpływ armatorów”. Poza tym, tendencja przenoszenia rejestracji statków pod tzw. „tanie bandery” nie jest spowodowana światowym kryzysem ekonomicznym. Jest to praktyka stosowana od dziesięcioleci i mająca na celu głównie obniżenie kosztów załogowych. Są jeszcze inne zalety takiego działania, np. ułatwienie finansowania. Sytuacja ta nie powoduje „spadku konkurencyjności europejskiej” (cokolwiek autorzy strategii mają na myśli pod tym pojęciem). Pomimo rejestracji statków w rejestrach pozaeuropejskich, ostatecznymi właścicielami oraz operatorami tych statków nadal pozostają firmy europejskie. budowy/zakupu statków (głównie dotyczy to polskich armatorów w sytuacji gdy, zgodnie z obowiązującym prawem, hipoteka na statku na rzecz banku nie mogła być realizowana w pierwszej kolejności).	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmiana na: „Zauważalna jest wśród armatorów państw wysokorozwiniętych tendencja do rejestracji statków w konkurencyjnych rejestrach innych państw”. W kwestii rejestracji statków, hipoteki – uwaga niezasadna – patrz uzasadnienie do pkt. 187.
108.	Osoba prywatna	s. 6, rozdział 1.1., akapit trzeci	Argument o tym, iż jedynie pozaunijne rejestry są „tanie” lub „wygodne” jest nietrafiony, jako że np. Cypr oraz Malta posiadają tzw. „tanie bandery” – są tam zarejestrowane m.in. statki Polsko-Chińskiego Towarzystwa Okrętowego „Chipolbrok”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Jak w pkt. 107.
109.	Osoba prywatna	s. 8, akapit czwarty	Część diagnostyczna dokumentu zawiera elementy postulatów, co kłóci się z logiką i spójnością poprawnie skonstruowanego dokumentu strategicznego, w którym wnioski z części diagnostycznej powinny znaleźć odzwierciedlenie wyłącznie w części projekcyjnej.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
110.	Fundacja WWF Polska	s. 8, rozdział 1.1	Wnosimy o dodanie akapitu do uwarunkowań zewnętrznych: 1. Konieczności realizacji zapisów zawartych w Ramowej Dyrektywie w sprawie Strategii Morskiej 2. Konieczności uwzględnienia zapisów zawartych w obowiązujących i tworzonych planach ochrony obszarów Natura 2000 oraz programach ochrony gatunków chronionych. Zapisy zawarte w tych dokumentach znacząco wpływają na zakres możliwych do realizacji działań (szczegółowe uzasadnienie w punkcie 2 uwag ogólnych).	Uwaga częściowo uwzględniona. Poprzez zapisy uwzględniające uwagę pkt. 267. W uwarunkowaniach zewnętrznych wpisywane są dokumenty horyzontalne, a proponowane zapisy odnoszą się głównie do ochrony środowiska morskiego.
111.	SNPPiT	s. 9, rozdział 1.2	Jednocześnie wzrasta zainteresowanie produkcją energii ze źródeł odnawialnych na morzu, tj. wiatru, prądów morskich i falowania oraz energią pozyskiwaną z wód śródlądowych , a także turystyką morską,	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 10. Uczelnie kształcą nie tylko polskich

			wodną śródlądową i nadmorską, wynikającą ze wzrostu zamożności społeczeństwa. (...) Doświadczenie w szkoleniu kadr dla potrzeb gospodarki morskiej oraz rozwinięta baza dydaktyczna dają możliwość kształcenia polskich specjalistów sektora gospodarki morskiej na najwyższym poziomie.	specjalistów.
112.	Urząd Morski w Szczecinie	s. 9, rozdział 1.2	Zamieszczona w rozdziale 1, na stronie 9 „Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”, mapa opisana jako „Rysunek nr 1. Polskie obszary morskie” (powtórzona na stronie 42 „Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”, opisana jako „Rys. 2.3 Podział polskich obszarów morskich (zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP)) nie przedstawia całych obszarów morskich RP, nie uwzględniając pełnego obszaru redy portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie. Przedmiotowa mapa pomija część obszaru opisanej redy, położoną poza obszarem określonym w art. 5 ust. 3 Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, która to część na mocy przepisu art. 5 ust. 4 włączona jest do morza terytorialnego. Granice redy określono przepisami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 lutego 1995 r. w sprawie ustalenia granicy redy dla portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie (Dz. U. z dn. 1 marca 1995 r, Nr 20, poz.101). Urząd Morski w Szczecinie, powołując się na wskazane przepisy, wnosi o korektę wskazanej mapy, w tym również w jej wariantach publikowanych w dokumentach pochodnych „Polityki morskiej RP do roku 2020) .	Uwaga uwzględniona.
113.	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	s. 9., rozdział 1.2	po zdaniu „W ostatnich latach, przy znacznym współudziale funduszy UE następuje dynamiczny rozwój portów morskich.” Proponujemy zdania: „Widoczny jest także postęp w rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej zapewniającej dostęp do portu, ale jej stan ciągle stanowi barierę dla rozwoju tranzytu ładunków z krajów sąsiednich. Nie sprzyja rozwojowi portów aktualny stan śródlądowych dróg wodnych.”	Uwaga uwzględniona częściowo poprzez dopisanie zdania: „Widoczny jest także postęp w rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej zapewniającej dostęp do portu od strony lądu.”
114.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	s. 9, s. 14	Czy przemysł stoczniowy jest częścią gospodarki morskiej? Gdyby spojrzeć na problem z punktu widzenia ponadsektorowego to – moim zdaniem – tak. Na stronie 9 dokumentu czytamy „zmieniło się znaczenie tradycyjnych sektorów gospodarki morskiej i intensywności ich rozwoju(...) Nadal istotne	Uwaga uwzględniona.

			również poprzez rozwój form organizacyjnych i motywacji pracowników), wzrost efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i surowców znajdujących odzwierciedlenie w <i>Polityce morskiej RP do roku 2020</i>. 2. <u>Strategia rozwoju kapitału ludzkiego</u> Celem głównym Strategii jest rozwijanie kapitału ludzkiego poprzez wydobywanie potencjału intelektualnego polskich obywateli w każdym wieku, by stali się motorem rozwoju gospodarczego kraju.	
118.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 12, rozdział 1.3 pkt.3	W strategii rozwoju transportu, brakuje żeglugi śródlądowej.	Uwaga niezasadna. Nie odnosi się do treści <i>Polityki...</i>
119.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 12 - 13, rozdział 1.3 pkt. 5	Brakuje tutaj procesu ZZOP. Na końcu punktu 5 proponujemy dodać następującą treść: <i>Sprawą istotną jest wypracowanie metod doboru odpowiedniej reprezentacji interesariuszy, działających na obszarach morskich i w strefie brzegowej, zdolnych do konstruktywnego uczestnictwa w procesach planowania i podejmowania decyzji.</i>	Uwaga nieuwzględniona. Idea ZZOP jest to, że udział w procesie decyzyjnym jest otwarty dla wszystkich interesariuszy – nie możemy dobrać grupy reprezentatywnej jak do badań statystycznych.
120.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 14, rozdział 1.4	Dlaczego realizację „celu strategicznego”, tj. „osiągnięcia pozycji kraju morskiego efektywnie wykorzystującego swój potencjał”, ograniczono do kwestii transportu drogą morską? Przecież na wzrost PKB oddziałują wszystkie elementy wszystkich przemysłów związanych z morzem. W „kierunkach rozwoju polityki morskiej” brakuje odniesienia do „przemysłu stoczniowego oraz przyportowego”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokument zostanie uzupełniony o kwestie przemysłu stoczniowego, ale nie w aspekcie kierunków priorytetowych.
121.	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	s. 14, rozdział 1.4	Proponujemy dopisać kierunek: „ Rozwój infrastruktury dostępu drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego do portów, w szczególności umożliwiającą obsługę tranzytu”.	Uwaga nieuwzględniona. Kierunek pn. „Rozwój portów morskich” zawiera kwestie infrastruktury dostępu (...).
122.	Polski Klaster Morski	s. 14, rozdział 1.4	Celem strategicznym polityki morskiej państwa jest osiągnięcie pozycji kraju morskiego efektywnie wykorzystującego swój potencjał, <i>poprzez rozwój przemysłów morskich i usług związanych z wykorzystaniem morza i wybrzeży oraz zwiększenie udziału sektora morskiego w Produkcie Krajowym Brutto (PKB).</i>	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany w oparciu o wszystkie przesłane uwagi.

123.	SNPPiT	s. 14, rozdział 1.4	Dla wzrostu świadomości roli i znaczenia zasobów morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym naszego kraju kluczowe jest wskazania następujących kierunków rozwoju polskiej polityki morskiej: (...) 4. Rozwój nauki i badań morskich oraz kształcenie i doskonalenie polskich kadr dla rozwoju gospodarki morskiej	Uwaga częściowo uwzględniona. Priorytet zostanie preredagowany.
124.	Osoba prywatna	s. 14, rozdział 1.4., akapit drugi	Cel strategiczny jest wielopoziomowy, następuje pomieszczenie środków i celów, w dodatku celem strategicznym nie powinno być zwiększenie udziału sektora morskiego (czy jakiegokolwiek innego) w tworzeniu PKB, lecz sam wzrost PKB.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
125.	Osoba prywatna	s. 14, rozdział 5. w rysunku na dole strony	Co oznacza słowo „pozostałe”, skoro wcześniej nie wymieniono żadnych zasobów mórz i oceanów – „pozostałe” w stosunku do jakich innych, niewymienionych z nazwy zasobów?	Uwaga uwzględniona.
126.	Osoba prywatna	s. 14, rozdział 9. w rysunku na dole strony	W wyrażeniu „zarządzanie morskie” można się dopatrywać odniesienia do „Administracji morskiej RP”, rozumianej jako Ministra właściwego do spraw morskich, dyrektorów urzędów morskich itp. Dopiero w dalszej części dokumentu okazuje się, że chodzi o morskie planowanie przestrzenne.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
127.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	s. 14, rozdział 1.4.	Zbyt wąskie określenie celu strategicznego.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
128.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	s. 14, rozdział 1.4.	W akapicie „Celem strategicznym polityki morskiej państwa jest osiągnięcie pozycji kraju morskiego efektywnie wykorzystującego swój potencjał, poprzez rozwój portów morskich i podniesienie konkurencyjności transportu morskiego. Powyższe pozwoli na zwiększenie udziału sektora morskiego w Produkcie Krajowym Brutto (PKB)” dopisać „oraz ochronę żywych i naturalnych zasobów mórz i oceanów poprzez ich racjonalne oraz zrównoważone wykorzystanie”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 122.
129.	Fundacja WWF Polska	s. 14, rozdział 1.4	Wnosimy o zmianę treści celu strategicznego na: <i>„Celem strategicznym polityki morskiej państwa jest osiągnięcie pozycji kraju morskiego efektywnie i w sposób zrównoważony wykorzystującego swój potencjał, poprzez usprawnienie zarządzania morskiego gwarantującego zrównoważone wykorzystanie potencjału związanego z dostępem Polski do morza przy jednoczesnym zapewnieniu skutecznej</i>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 122.

			<i>ochrony cennych przyrodniczo siedlisk i gatunków.”</i>	
130.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 14, rozdział 1.4	Zapis o celu strategicznym powinien brzmieć: Celem strategicznym polityki morskiej państwa jest osiągnięcie pozycji kraju morskiego efektywnie wykorzystującego swój potencjał, poprzez rozwój portów morskich i podniesienie konkurencyjności transportu morskiego oraz zachowanie i podniesienie walorów turystyczno-wypoczynkowych strefy brzegowej. Powyższe pozwoli na zwiększenie udziału sektora morskiego i nadmorskiego w Produkcie Krajowym Brutto (PKB). W kierunkach rozwoju polskiej polityki morskiej proponujemy uzupełnić: - W pkt.4 Rozwój szkolnictwa, nauki oraz badań morza i strefy brzegowej. - W pkt.5 Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych oceanów, mórz i polskiej strefy brzegowej. - W pkt.7 Poprawa stanu środowiska morskiego i użyteczności (lub walorów) brzegu morskiego. - W pkt.9 Usprawnienie zarządzania obszarem morza i jego strefą brzegową.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 122.
131.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 14, rozdział 1.4	Kierunki rozwoju pokazane na zestawieniu różnią się od kierunków rozwoju zapisanych w Założeniach do polityki.... Jeżeli tak ma zostać, wskazane byłoby uzasadnienie. W innym wypadku oba dokumenty będą niespójne. Brak kierunku pn.: ułatwienia dla transportu morskiego, który jest w Założeniach polityki morskiej Kierunek 2: konkurencyjny transport- brak w Założeniach polityki morskiej	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 49.
132.	Fundacja WWF Polska	s. 14, rozdział 1.4, kierunki rozwoju punkt 7	Wnosimy o zmianę treści tego punktu na: „Ochrona i poprawa stanu środowiska i ekosystemów morskich, w tym w szczególności zagrożonych siedlisk roślin i zwierząt oraz ochrona brzegu morskiego z zachowaniem naturalnych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk dziko żyjących gatunków roślin i zwierząt.” Uzasadnienie: W celu poprawy stanu środowiska morskiego konieczne są działania na rzecz przywracania i ochrony naturalnych procesów ekologicznych jak również ochrony zagrożonych roślin i zwierząt oraz cennych siedlisk przyrodniczych, w tym tych zawartych w istniejących oraz	Uwaga częściowo uwzględniona. W treści merytorycznej kierunku rozwoju, nie w jego nazwie.

			opracowywanych planach ochrony obszarów Natura 2000 oraz programach ochrony gatunków chronionych. Natomiast ochrona brzegów morskich przed naturalnymi procesami erozji i kształtowania linii brzegowej powinna być prowadzona tylko w miejscach, gdzie występuje bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi. Wszelkie działania związane z ochroną brzegów powinny być prowadzone w sposób ograniczający do minimum ich wpływ na gatunki i siedliska chronione, oraz powinny być poprzedzone oceną oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem ekonomicznej oceny zasadności prowadzenia działań.	
133.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 15, rozdział 1.4	Stwierdzenie, iż „żegluga morska (...) stymuluje rozwój wielu dziedzin gospodarki narodowej” wymaga wyjaśnienia/rozwinięcia, iż jest ona uzależniona od kondycji oraz rozwoju gospodarki (krajowej i światowej) generującej zapotrzebowanie na transport ładunków i towarów drogą morską. Prawdą natomiast jest to, że stymulowany rozwojem gospodarki rozwój żeglugi morskiej wymaga rozwoju także dziedzin ją wspierających.	Uwaga nieuwzględniona. Brak propozycji treści tego akapitu.
134.	Polski Klaster Morski	s. 15, rozdział 1.4	Wśród wymienionych kierunków priorytetowe znaczenie mają: <i>rozwój innowacyjnych przemysłów morskich i wzrost ich konkurencyjności, poprawa bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego i regionów nadmorskich.</i>	Uwaga nieuwzględniona.
135.	Polski Klaster Morski	s. 15, rozdział 1.4	Porty polskie są istotną częścią przestrzeni logistycznej Polski, ważnym składnikiem sieci logistycznej Regionu Morza Bałtyckiego i świata, ważnymi elementami infrastruktury kraju. Stanowią naturalne spoiwo morsko-łądowych sieci logistycznych.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Autor przedstawił swoją opinię.
136.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	s. 15, rozdział 1.4.	W akapicie „Wśród wymienionych kierunków priorytetowe znaczenie mają: rozwój portów morskich, konkurencyjny transport morski, poprawa bezpieczeństwa i ochrony żeglugi” – brak jest zapisu o rybołówstwie. Proponujemy dodanie kierunku Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego do kierunków rozwoju polityki mrok się o priorytetowym znaczeniu.	Uwaga nieuwzględniona.
137.	SNPPiT	s. 15, rozdział 2	<u>Od góry:</u> Wśród wymienionych kierunków priorytetowe znaczenie mają: rozwój portów morskich, konkurencyjny transport morski, poprawa bezpieczeństwa i ochrona żeglugi, a także rozwój nauki i badań morskich	Uwaga nieuwzględniona.

			oraz kształcenie i doskonalenie polskich kadr dla rozwoju gospodarki morskiej. 2. <u>Rozwój portów morskich</u> Porty, będąc istotnym elementem składowym infrastruktury kraju, stanowią naturalne spoiwo transportu lotniczego, lądowego, wodnego śródlądowego z morskim.	Druga uwaga częściowo uwzględniona. W miejsce „transport lądowy” można wpisać: „(...) transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego”.
138.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	s. 15, rozdział 2	Niezbędne jest wyraźne zapisanie, że porty o strategicznym znaczeniu dla RP (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) muszą pozostać w gestii właścicielskiej Skarbu Państwa.	Uwaga uwzględniona.
139.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 15, rozdział 2.	W kontekście poprawy dostępu do portów morskich od strony zaplecza, warto podkreślić szczególne znaczenie dróg wodnych śródlądowych i drzemiącego w nich potencjału (niewykorzystanego), które przy odpowiednich nakładach inwestycyjnych mogą stanowić świetną alternatywę dla transportu lądowego (Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu-dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu). Rozwój żeglugi śródlądowej ma na celu zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko, a tym samym przeniesienie potoków ładunkowych i odciążenie infrastruktury transportu lądowego przy jednoczesnym zaspokojeniu potrzeb rynku w obliczu intensyfikacji wolumenu przewozów. W przypadku Odry, należy już w dalszej perspektywie (po 2020 roku) mówić o modernizacji szlaku do min. IV klasy żeglowności, która umożliwi zakwalifikowanie jej do sieci TEN-T, a co za tym idzie – pozyskanie dodatkowych środków finansowych z funduszu unijnego na jego dalszy rozwój. Dopisać część opisową jak wyżej	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 10.
140.	LB Shipping and Logistic z o.o.	s. 15, rozdział 2	Zdecydowanie należy rozwiązać sprawę podatku od nieruchomości. Miasta portowe naliczają ogromne podatki od infrastruktury portowej. Te podatki mogą powodować nieopłacalność funkcjonowania portów.	Uwaga nieuwzględniona. Sprawa podatku od nieruchomości może zostać „rozstrzygnięta” na poziomie legislacyjnym –

				nowelizacja ustaw. <i>Polityka...</i> temu nie służy.
141.	LB Shipping and Logistic z o.o.	s. 15, rozdział 2	Dokument powinien obejmować kwestie rozwoju transportu do małych portów. Kładzie się nacisk na główne porty polskie zapominając o małych, które potrzebują odpowiedniego dojazdu do nich.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 18.
142.	Związek Miast i Gmin Morskich	s. 15, rozdział 2	Zdaniem Związku Miast i Gmin Morskich w niewystarczającym stopniu uwzględnia się rolę decentralizacji zarządzania morskiego. Dotyczy to portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W najbliższym czasie konieczna wydaje się nowelizacja w/w ustawy, przewidująca możliwość włączenia się samorządów lokalnych (województw i gmin) w proces zarządzania portami morskimi. Uwaga odnosi się do deklaracji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomira Nowaka podczas BALTEXPO 2013 w dniu 3 września 2013 r., który zwrócił słusznie uwagę, że samorządy gminne i wojewódzkie powinny mieć więcej władzy nad tymi przedsiębiorstwami zwłaszcza, że z Warszawy nie zawsze dokładnie widać, „co dzieje się w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie czy Świnoujściu”.	Uwaga nieuwzględniona. Brak odniesienia do dokumentu.
143.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	s. 15, rozdział 2 i 3	Brak jest ukazania działań jakie podejmuje rząd w celu złagodzenia negatywnych skutków (a te będą niewątpliwie) dyrektywy siarkowej dla naszych portów i transportu morskiego. A przecież horyzont czasowy dokumentu to okres, w którym dyrektywa siarkowa obowiązywać będzie tylko w obszarze Morza Bałtyckiego i Północnego.	Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 12.
144.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 16, rozdział 2, Akapit 4	W zdaniu „Stale wzrasta udział kontenerów w obrotach portów oraz przewozy morskie kontenerów flotą należącą do polskich przedsiębiorców.” Sugeruje się wykreślenie fragmentu ”oraz przewozy morskie kontenerów flotą należącą do polskich przedsiębiorców” z uwagi na fakt, iż polscy przedsiębiorcy nie dysponują flotą kontenerową.	Uwaga uwzględniona.
145.	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego sp. z o.o.	s. 16, rozdział 2	Po drugim zdaniu należy dodać: „W najbliższym czasie konieczna wydaje się nowelizacja w/w ustawy, przewidująca możliwość włączenia się samorządów lokalnych (województw i gmin) w proces zarządzania portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Polsce.” Uwaga odnosi się do deklaracji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomira Nowaka podczas XVII Międzynarodowych	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 142.

			Targów Morskich BALTEXPO 2013 w dniu 3 września 2013 r. Minister Nowak powiedział: „Zmieni się sposób zarządzania portami morskimi. Samorządy gminne i wojewódzkie powinny mieć więcej władzy nad tymi przedsiębiorstwami. Reprezentanci zainteresowanych stron wspólnie stworzą nowy model zarządzania. Samorządy powinny zwiększać swój wpływ na tak istotne organizmy gospodarcze w regionach, jakimi są duże porty morskie. Z Warszawy nie zawsze dokładnie widać, co dzieje się w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie czy Świnoujściu. A w zmieniającej się sytuacji rynkowej, decyzje trzeba podejmować szybko, dynamicznie i muszą one być trafne.” (Źródło: http://gdansk.naszemiasto.pl/artukul/galeria/1985420,baltexpo-2013-w-gdansk-rzad-chce-dac-samorzadom-wiecej,id,t.html)	
146.	SNPPiT	s. 17, rozdział 2	<u>Od góry (pod rysunkiem):</u> Pośród istotnych wyzwań wpływających na rozwój portów wskazuje się poprawę dostępu od strony lądu, co dotyczy w równej mierze połączeń lotniczych , drogowych, kolejowych, jak i wodnych śródlądowych.	Uwaga nieuwzględniona. Port morski nie posiada bezpośrednich połączeń lotniczych.
147.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 17, rozdział 2, Akapit 1	W zdaniu „Pośród istotnych wyzwań wpływających na rozwój portów wskazuje się poprawę dostępu od strony lądu, co dotyczy w równej mierze połączeń drogowych, kolejowych, jak i wodnych śródlądowych.” sugeruje się dodanie pominiętych połączeń rurociągowych i nadanie mu brzmienia: „Pośród istotnych wyzwań wpływających na rozwój portów wskazuje się poprawę dostępu od strony lądu, co dotyczy w równej mierze połączeń drogowych, kolejowych, wodnych śródlądowych, jak i rurociągowych.”	Uwaga uwzględniona.
148.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	s. 17, rozdział 2	W punkcie „Rozwój portów morskich” brakuje wykazania roli VI Korytarza Transportowego w rozwoju portów Gdańska i Gdyni. Korytarz ten wypełniony autostradami i liniami kolejowymi stanowi głębokie zaplecze obu portów. Porty te posiadać będą status charakteryzowanych w dokumencie centrów logistyczno-transportowych w momencie, gdy będą powiązane z południkowymi korytarzami transportowymi.	Uwaga nieuwzględniona. W związku z wejściem w życie nowych wytycznych dotyczących rozwoju sieci TEN-T VI Korytarz Sieci Bazowej łączyć będzie regiony Renu i Alp.
149.	Fundacja WWF Polska	s. 17, rozdział 2	Wnosimy o przeformułowanie fragmentu ostatniego akapitu: <i>„Zapewnienie trwałej konkurencyjności polskich portów wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich do strony morza, takich jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, falochronów</i>	Uwaga nieuwzględniona. Oczywistym jest że realizacja przedsięwzięć tj. np. modernizacja torów wodnych czy budowa

			zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umocnienia brzegów torów wodnych.” na: „Zapewnienie trwałej konkurencyjności polskich portów wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich do strony morza, takich jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umocnienia brzegów torów wodnych. Działania te powinny być poprzedzone oceną oddziaływania tych przedsięwzięć na środowisko ze szczególnym uwzględnieniem wariantów alternatywnych realizujących cele tych działań oraz być prowadzone z uwzględnieniem zapisów istniejących i opracowywanych planów ochrony obszarów Natura 2000 i programów ochrony gatunków chronionych” Uzasadnienie: Wszelkie działania mogące potencjalnie oddziaływać na środowisko muszą, zgodnie z prawodawstwem, być poprzedzone oceną oddziaływania na środowisko obejmującą warianty alternatywne realizacji danego działania. Dodatkowo biorąc pod uwagę, że większość polskiej strefy przybrzeżnej objęta jest ochroną w ramach sieci Natura 2000 należy zagwarantować, że działania te są zgodne z zapisami istniejących oraz opracowywanych planów ochrony dla tych obszarów. Dzięki temu możliwe jest ograniczenie do minimum negatywnego oddziaływania działalności człowieka na środowisko oraz realizacja celów zawartych w planach ochrony.	falochronów, wymaga uwzględniania przepisów środowiskowych (w tym ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku...) sporządzenia oceny oddziaływania tych przedsięwzięć na środowisko oraz postępowania zgodnie z warunkami zawartymi w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie ma potrzeby dopisywania tego do dokumentu.
150.	Związek Armatorów Polskich	s. 17, rozdział 2	Temat sieci TEN-T został trafnie przedstawiony w dokumencie, proponuję jego uzupełnienie o podniesienie kwestii potrzeby współpracy z państwami tranzytowymi i obszarem portów śródziemnomorskim, gdzie sieć ma swoje zakończenie.	Uwaga uwzględniona.
151.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 18, rozdział 2.	„Głównym celem europejskiej polityki portowej” jest „przekształcenie portów morskich” nie „w intermodalne” ale „w komodalne (współmodalne) węzły transportowe”. „Intermodalność” dotyczy głównie (i tak jest kojarzona) transportu ładunków w jednostkach ładunkowych (np. kontenery) różnymi środkami transportu bez konieczności przeładowywania ładunków. „Komodalność (współmodalność)” to	Uwaga nieuwzględniona.

			współpraca wielu różnych rodzajów transportu. Efektywna współpraca różnych rodzajów transportu jest głównym celem rozwoju europejskiej sieci TEN-T. Określenie „intermodalny” jest węższe od określenia „komodalny”.	
152.	SNPPiT	s. 18, rozdział 2	<u>akapit 4</u> Głównym celem europejskiej polityki portowej jest przekształcenie portów morskich w intermodalne węzły transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, integrujące transport morski z transportem powietrznym, lądowym i wodnym śródlądowym oraz zwiększenie ich zdolności usługowej, poprawa wydajności i jakości świadczonych usług. W 2009 r. rozpoczął się proces rewizji wytycznych UE, dotyczy to m.in. modyfikacji dotychczasowego układu sieci TEN-T. Jego ważnym aspektem jest utworzenie nowej kategorii składowych sieci TEN-T w postaci platform multimodalnych przy portach morskich i rzecznych. Tym samym zostaną utworzone sprzyjające warunki do powstania centrów logistycznych obsługujących porty morskie i rzeczne.	Uwaga uwzględniona częściowo. W związku z tym, że porty morskie nie posiadają bezpośrednich połączeń lotniczych trudno mówić o integracji transportu powietrznego z morskim w ramach intermodalnych węzłów transportowych. Platformy logistyczne tworzone są nie tylko przy portach, dlatego nie można zawęzić ich lokalizacji.
153.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	s. 18, rozdział 2	Podobnie w akapicie dotyczącym TEN-T brakuje wykazania roli korytarzy transportowych w tej sieci. Utworzenie nowej kategorii składowych sieci TEN-T w postaci platform multimodalnych posiada swój sens dzięki integracji platform z podejściem korytarzowym.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument stricte odnosi się do polityki morskiej RP, a nie do modelu funkcjonowania sieci TEN-T.
154.	Fundacja WWF Polska	s. 18, rozdział 2	Wnosimy o usunięcie w pierwszym akapicie stwierdzenia: <i>„Warto także zwrócić uwagę na nowe możliwości takie, jak: budowa portów morskich lub terminali położonych bezpośrednio nad głęboko torowymi akwenami.”</i> Uzasadnienie: Nawiązując do uwagi ogólnej nr 3 – wszelkie stwierdzenia tego typu powinny być oparte na rzetelnej wiedzy i analizie społecznej, ekonomicznej i środowiskowej. W innej części dokumentu stwierdzono, że obecnie funkcjonujące porty przeładunkowe posiadają potencjał wzrostowy – w związku z tym wnosimy o skupienie się na ich wykorzystaniu, a nie budowie nowych portów.	Uwaga uwzględniona. Akapit zostanie przeformułowany.
155.	Województwo Zachodniopom	s. 18, rozdział 2.	Proces rewizji wytycznych TEN-T zakończył się i warto byłoby odnieść się do wersji końcowej wytycznych.	Uwaga uwzględniona.

	orskie			
156.	Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważonej	s. 18, rozdział 2	Dodanie na str. 18 akapitu: „Dla zwiększenia konkurencyjności polskich portów konieczne jest otwarcie na nowe tendencje w usługach i produkcji, np. przez wykorzystanie potencjału morskiej energetyki wiatrowej. Obecnie polskie porty i stocznie podejmują pierwsze aktywności inwestycyjne, związane z rozwojem nowej technologii. Pełne wykorzystanie potencjału polskich portów i stoczni w zakresie stworzenia zaplecza produkcyjnego i logistycznego wymaga zapewnienia możliwości obsługi transportowej od strony morza i lądu elementów wielkogabarytowych i ponadnormatywnych. Dzięki przystosowaniu wejść do portów, nabrzeży oraz innych elementów infrastruktury portowej do obsługi elementów wielkogabarytowych, polskie porty zyskają również możliwość obsługi sektora poszukiwawczo-wydobywczego węglowodorów na morzu, ze względu na zbliżoną specyfikę zaplecza logistycznego obu sektorów”. Uzasadnienie: Rozwój zaplecza portowego w kontekście morskiej energetyki wiatrowej należy rozpatrywać zarówno z perspektywy realizacji projektów zagranicznych, jak i planowanego stworzenia rynku w Polsce. Należy stworzyć lub zwiększyć możliwość wykorzystania polskiej infrastruktury portowej jako ośrodków produkcji eksportowej komponentów dla zagranicznych morskich farm wiatrowych oraz jako porty konstrukcyjne (porty, w których elementy elektrowni wiatrowych są montowane i ładowane na statki instalacyjne) dla projektów zlokalizowanych przy granicy polskich obszarów morskich. W przypadku rozwoju polskiego rynku morskiej energetyki wiatrowej należy szukać możliwości stworzenia centrów produkcyjnych, logistycznych i serwisowo-obługowych mogących obsłużyć polskie projekty. Centra te skupiałyby się wokół portów morskich i wykorzystywałyby potencjał kadrowy, edukacyjny, usługowy i produkcyjny całego regionu. Główne polskie porty spełniają podstawowe kryteria portów produkcyjnych (portów, w których lokalizowane są zakłady produkujące komponenty elektrowni wiatrowych), jednak mogą wymagać dostosowania do konkretnych potrzeb inwestorów, co wiąże się ze	Uwaga częściowo uwzględniona.

			znacznymi nakładami inwestycyjnymi. W związku z tym zasadne jest zidentyfikowanie i skupienie nakładów inwestycyjnych w wybranych ośrodkach portowych, które mogłyby stać się centrami produkcyjnymi dla polskich i zagranicznych projektów. W miarę rozwoju projektów morskiej energetyki wiatrowej i zwiększonego zapotrzebowania na usługi portowe możliwa będzie również konieczność dostosowania portów regionalnych jako dodatkowego zaplecza dostawczego oraz jako zaplecze obsługowo-serwisowe.	
157.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 18-19, rozdział 2.	Wspomniano o MarcoPolo, ale zapomniano o programie TEN-T również „zmierzającym do przenoszenia ładunków z transportu drogowego na transport morski, kolejowy, wodny śródlądowy”. Dodatkowo, należy wspomnieć o programie CEF.	Uwaga uwzględniona.
158.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 19, rozdział 2.1	„Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich” w stosunku do czego, kogo, na jakim polu, na jakim obszarze, jak intensywna i, przede wszystkim, w jakim celu? Cel powinien być jednoznacznie określony.	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przemodelowany.
159.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 19, rozdział 2.1	Dopisać: - kreowanie przedsiębiorczości w branży off-shore - poprawa dostępności do portów od strony zaplecza	Uwaga nieuwzględniona. W celu głównym nie wskazujemy takich szczegółów.
160.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 19, rozdział 2.2	„zwiększenie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami”. Sugeruję zaznaczyć, iż chodzi o połączenia „regularne”.	Uwaga uwzględniona.
161.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i	s. 19, rozdział 2.2	rozwój oferty usługowej w portach” to również usługi dodające wartość do ładunków, wolne obszary celne, usługi różnorodnych firm przeładunkowych (nie tylko dystrybucyjno-logistycznych). Ich działalność również wymaga usprawnienia, np. poprzez wprowadzenie nowych regulacji prawnych.	Uwaga nieuwzględniona. Brak propozycji konkretnego zapisu.

	Świnoujście S.A.		Całkowicie pominięto te kwestie.	
162.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 19, rozdział 2.2	Zamiast terminu „autostrady morskie” sugeruję użycie terminu „regularne połączenia morskie”, który jest pojęciem szerszym i bardziej adekwatnym. Pojęcie „autostrady morskie” posiada kilka rozbieżnych interpretacji. Z jednej strony są to wszelkie transportowe połączenia morskie. Z drugiej strony, są nimi nazywane połączenia lądowo-morskie, które uzyskały dofinansowanie swoich działań rozwojowych (projektów) z funduszy „autostrady morskie” w ramach TEN-T lub MarcoPolo. Stąd, potocznie, miano „autostrad morskich” bywa nadawane połączeniom mającym na mapie TEN-T mniejsze znaczenie/obroty w porównaniu z prężnymi i nie ubiegającymi się o dofinansowanie połączeniami morskimi wykazującymi wszelkie znamiona „autostrad morskich” ale tak nie nazywanymi, gdyż nie zdobyły dofinansowania swoich projektów rozwojowych z funduszy pn. „autostrady morskie”. Komentarz ten dotyczy wszystkich miejsc w dokumencie, gdzie użyto sformułowania „autostrady morskie”.	Uwaga uwzględniona. Proponuje się używanie kompromisowego sformułowania: „ <i>regularne połączenia morskie, w tym autostrady morskie</i> ”.
163.	DCT	s. 19, rozdział 2.2	Należy rozbudować zestaw proponowanych działań na rzecz rozwoju portów morskich o: • Rozwój wewnątrzportowej infrastruktury paliwowej i elektrycznej zwiększającej zakres usług portowych (m.in. umożliwiającej bunkrowanie statków oraz trwałe i niezakłócone używanie elektrycznych urządzeń przeładunkowych) • Rozwój infrastruktury zapewniającej bezpieczeństwo energetyczne w portach morskich • Rozwój nowoczesnej infrastruktury gazowej do bunkrowania statków • Rozwój sektora usług statkowych • Rozwój stref wolnocłowych oraz specjalnych stref ekonomicznych ułatwiających prowadzenie działalności gospodarczej w portach i na terenach okołoportowych • Wprowadzenie pakietu zachęt inwestycyjnych dla przedsiębiorców z branży portowej, morskiej i transportowo-logistycznej, w tym	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 18.

			usprawnienie procesu inwestycyjnego • Ułatwienia w przygotowaniu terenów portowych pod nowe inwestycje • Wzrost konkurencyjności i otwarcie rynku usług wewnątrzportowych • Dalsza deregulacja kontroli w portach morskich na rzecz wspierania działalności w branży portowej i morskiej, w tym stworzenie jednej administracji morskiej (ujednolicenie portów Trójmiasta pod jedną administracją morską) • Umożliwienie finansowania inwestycji prywatnych poprzez dostosowanie regulacji prawnych do nowoczesnych standardów światowych instytucji finansowych i rynku finansowego • Tworzenie systemu połączeń wspierających rozwój portów poprzez zsynchronizowanie korytarzy transportowych, w tym koordynacja polityki cenowej • Rozwój infrastruktury umożliwiającego swobodny przepływ towarów z państwami wschodnimi • Transfer ciężkiej działalności portowej z centrum miast na obrzeża w celu wygenerowania środków na budowę infrastruktury portowej • Wzmocnienie pozycji Pomorza jako centrum handlowo-dystrybucyjnego w kontaktach gospodarczych z Azją • Objęcie dyrektywą siarkową Morza Śródziemnego • Zapewnienie koordynacji i wspólnego planowania działań, w tym inwestycyjnych, po stronie publicznej i prywatnej • Zintegrowanie działań promocyjnych polskich portów w celu wzrostu ich konkurencyjności • Podnoszenie świadomości społecznej w zakresie znaczenia i roli polskich portów w gospodarce narodowej i światowej ekonomii W przekonaniu DCT Gdańsk S.A. powyższe działania są ukierunkowane na strategiczny rozwój branży morskiej co przełoży się na wzrost konkurencyjności polskich portów morskich jako dynamicznych ośrodków	
--	--	--	--	--

			nowoczesnej i wielofunkcyjnej przedsiębiorczości.	
164.	Polski Klaster Morski	s. 19, rozdział 2.2	Propozycja dodania: Kreowanie korytarzy transportowych i sieci logistycznych, Rozwój transportu ładunków masowych do i z portów transportem kolejowym i rurociągowym	Uwaga niezasadna. Proponowane kwestie zawarte są już w rozdziale 2.2.
165.	Polski Klaster Morski	s. 19, rozdział 2.2	dodanie Rozwój przemysłu budowy i remontu statków Stworzenie warunków prawnych i administracyjnych do wzrostu przewagi konkurencyjnej polskich stoczni i zakładów produkcyjnych na rynku produkcji stoczniowej i offshore.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 25.
166.	Polski Klaster Morski	s. 19, rozdział 2.2	Dodanie pkt. Rozwój przemysłu budowy jachtów Stworzenie warunków prawnych i administracyjnych do wzrostu przewagi konkurencyjnej polskich stoczni na rynku produkcji jachtów	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowa.
167.	SNPPiT	s. 19, rozdział 2.2.	<u>podpunkt 6 i 7.</u> - Rozwój sieci transportu multimodalnego (lądowo-morskie korytarze transportowe, budowa portowych morskich i rzecznych oraz lądowych terminali transportu intermodalnego, rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, autostrady morskie, usprawnienie połączeń szlaków żeglugi śródlądowej z żeglugą morską). Budowa wizerunku portów morskich i rzecznych jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich z uwzględnieniem spójności społecznej.	Uwaga nieuwzględniona. Treść dokumentu wystarczająco dobrze precyzuje środowisko funkcjonowania terminali transportu intermodalnego oraz portów. Zrównoważony rozwój pozostaje w ścisłej zgodzie z proponowanym uwzględnieniem spójności społecznej, w związku z czym nie ma potrzeby stosowania dodatkowego określenia.
168.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 19, rozdział 2.2., Punkt pierwszy	Sugeruje się rozwinięcie punktu w celu jego podkreślenia jego umotywowania i nadanie mu następującej treści „Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza w celu umożliwienia obsługi największych statków zawijających na Bałtyk w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki” Sugeruje się również dodanie po nim poniższych punktów, przedstawiających najważniejsze konieczne działania: „• Pełna integracja portów morskich kategorii A w ramach sieci TEN-T, poprzez dostosowanie parametrów dróg i torów dojazdowych,	Uwaga nieuwzględniona. W przypadku wzięcia jej pod uwagę, zmieniona zostanie idea dokumentu. Istotnemu zawężeniu ulegną proponowane działania, co może być niekorzystne z punktu widzenia planowania i realizowania inwestycji w nowej perspektywie finansowej.

			prowadzących do terminali portowych, do wymogów sieci TEN-T • Przejęcie przez GDDKiA dróg stanowiących dostęp do polskich portów i włączenie ich do infrastruktury sieci bazowej TEN-T • Wspieranie przewozów kolejowych, w tym: wyznaczenie dedykowanych towarowych linii kolejowych wiodących do polskich portów morskich i włączenie ich do European Rail Traffic Management System (ERTMS) • Modernizacja linii kolejowych i dróg łączących porty polskie z rynkami tranzytowymi państw Europy Środkowo-Wschodniej, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury stacji kolejowych stanowiących bezpośredni dostęp do portów oraz odcinków transgranicznych	
169.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 19, rozdział 2.2., Punkt trzeci i szósty	Sugeruje się połączyć punkt "Rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T oraz w zielonych korytarzach transportowych" oraz „Rozwój sieci transportu intermodalnego (lądowo-morskie korytarze transportowe, budowa portowych i lądowych terminali transportu intermodalnego, rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, autostrady morskie, usprawnienie połączeń szlaków żeglugi śródlądowej z żeglugą morską)” z uwagi na ten sam zakres działania.	Uwaga nieuwzględniona. Funkcje intermodalne nie są tożsame z siecią intermodalną, w związku z czym nieuzasadnione jest połączenie punktów 3. i 6. w rozdziale 2.2.
170.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 19, rozdział 2.2., Punkt siódmy	Porty, jako kluczowe węzły transportowe odgrywają istotną rolę w rozwoju kraju. Dlatego też sugeruje się rozwinąć punkt siódmy i nadać mu brzmienie „Budowa wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju kraju, regionów i gmin nadmorskich oraz kluczowych węzłów transportowych w Polsce i Europie” Sugeruje się również dodanie po nim poniższych punktów, kluczowych dla realizacji przedmiotu działalności zgodnego z ustawą o portach i przystaniach morskich oraz aktualnych założeń polityki portowej UE: „•Zwiększenie autonomii podmiotów zarządzających portami morskimi w obszarze stanowienia rodzajów opłat portowych i polityki przestrzennej dla obszarów w granicach portów morskich. •Przekazanie przez podmioty publiczne terenów Skarbu Państwa w granicach portów podmiotom zarządzającym portami morskimi oraz rozszerzanie granic administracyjnych portów w celu zapewnienia im możliwości rozwojowych”	Uwaga nieuwzględniona. W pkt. 2.2. zostały wskazane działania na rzecz rozwoju portów morskich – działania o charakterze ogólnym.
171.	Osoba	s. 19, rozdział	Brak wzmianki o znoszeniu barier administracyjnych, szczególnie	Uwaga nieuwzględniona.

	prywatna	2.2	dotyczących procedur celnych, sanitarnych i fitosanitarnych – są one wymienione w pkt.2.3. poniżej, co jest myleniem skutku z przyczynami – to znoszenie barier ma się przyczynić do rozwoju portów, a nie odwrotnie!	Subiektywna perspektywa spojrzenia.
172.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 19, rozdział 2.2	Dopisać: wspieranie potencjału rozwoju małych portów do świadczenia usług na rzecz branży <i>off-shore</i> .	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 170.
173.	Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważonej	s. 19, rozdział 2.2.	Dodanie punktów: · zapewnienie możliwości obsługi transportowej od strony morza i lądu elementów wielkogabarytowych i ponadnormatywnych. · przystosowanie wejść do portów, nabrzeży oraz innych elementów infrastruktury portowej do obsługi elementów wielkogabarytowych. Uzasadnienie: Rozwój zaplecza portowego w kontekście morskiej energetyki wiatrowej należy rozpatrywać zarówno z perspektywy realizacji projektów zagranicznych, jak i planowanego stworzenia rynku w Polsce. Należy stworzyć lub zwiększyć możliwość wykorzystania polskiej infrastruktury portowej jako ośrodków produkcji eksportowej komponentów dla zagranicznych morskich farm wiatrowych oraz jako porty konstrukcyjne (porty, w których elementy elektrowni wiatrowych są montowane i ładowane na statki instalacyjne) dla projektów zlokalizowanych przy granicy polskich obszarów morskich. W przypadku rozwoju polskiego rynku morskiej energetyki wiatrowej należy szukać możliwości stworzenia centrów produkcyjnych, logistycznych i serwisowo-obługowych mogących obsłużyć polskie projekty. Centra te skupiałyby się wokół portów morskich i wykorzystywałyby potencjał kadrowy, edukacyjny, usługowy i produkcyjny całego regionu. Główne polskie porty spełniają podstawowe kryteria portów produkcyjnych (portów, w których lokalizowane są zakłady produkujące komponenty elektrowni wiatrowych), jednak mogą wymagać dostosowania do konkretnych potrzeb inwestorów, co wiąże się ze znacznymi nakładami inwestycyjnymi. W związku z tym zasadne jest zidentyfikowanie i skupienie nakładów inwestycyjnych w wybranych ośrodkach portowych, które mogłyby stać się centrami produkcyjnymi dla polskich i zagranicznych projektów. W miarę rozwoju projektów morskiej	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 170.

			energetyki wiatrowej i zwiększonego zapotrzebowania na usługi portowe możliwa będzie również konieczność dostosowania portów regionalnych jako dodatkowego zaplecza dostawczego oraz jako zaplecze obsługowo-serwisowe.	
174.	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	s. 19, rozdział 2.2	W celu - <i>Rozwój polskich portów morskich</i> brakuje działań wspierających nieograniczony dostęp do morza wszystkich portów polskiego obszaru morskiego. Ze względu na uwarunkowania formalno-prawne port morski w Elblągu oraz pozostałe porty i przystanie Zalewu Wiślanego są pozbawione swobodnego dostępu do Morza Bałtyckiego. Jedyna droga prowadzi przez Cieśninę Piławską będącą pod jurysdykcją Federacji Rosyjskiej. Zasady przepływu reguluje <i>Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym (Kaliningradskij zaliw)</i> zawarta 1 września 2009 r. Jednocześnie strona rosyjska zastrzega sobie możliwość zawieszenia tej umowy w każdej chwili. Umowa nie gwarantuje swobody żeglugi tzw. banderom trzecim. Warunki, jakie musi spełnić armator zagraniczny, żeby wpłynąć na Zalew Wiślany są bardzo restrykcyjne. Jest to możliwe jedynie, gdy statek obcy przebywa na akwenu przez dłuższy czas. Regularne rejsy innych statków niż polskie oraz rosyjskie, tak pasażerskich, jak i towarowych są w zasadzie niemożliwe. Dlatego też istotny potencjał portów i przystani Zalewu Wiślanego nie przyczynia się do rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów nadzalewowych. W związku z tym proponuje się uzupełnienie punktu 2.2 <i>Działania na rzecz rozwoju portów morskich</i> o treść: „Zapewnienie poprzez przedsięwzięcia miękkie i/lub infrastrukturalne swobodnego dostępu do akwenów Morza Bałtyckiego wszystkim portom i przystaniom polskiego obszaru morskiego”.	Uwaga zostanie poddana ponownej analizie.
175.	Fundacja WWF Polska	s. 19, rozdział 2.2, p. 5	Wnosimy o zmianę brzmienia punktu na: <i>„Zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów i ścieków ze statków i dostępu do elektryczności na nabrzeżach.”</i> Uzasadnienie: Jak sygnalizuje Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, obecnie mamy do czynienia z sytuacją, w której ścieki	Uwaga uwzględniona.

			ze statków nie mogą być doprowadzane bezpośrednio do sieci istniejących oczyszczalni, ponieważ i stężenie substancji znajdujących się w tych ściekach jest zbyt wysokie i powodować może degradację systemów oczyszczania. W związku z tym konieczne są działania na rzecz wypracowania metod odbioru tych substancji ze statków.	
176.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 19, rozdział 2.3	W przedstawionych założeniach powinno być podane jakie opłaty portowe miałyby zostać zrealizowane, aby można było właściwie ocenić konsekwencje ich wprowadzenia.	Uwaga nieuwzględniona. O opłatach portowych stanowią odrębne przepisy.
177.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 19, rozdział 2.3	Dopisać: wzrost efektywności wykorzystania infrastruktury małych portów, aktywizacja terenów postoczniowych, stworzenie nowych miejsc pracy, zmniejszenie poziomu bezrobocia wśród absolwentów szkół morskich	Uwaga częściowo uwzględniona.
178.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 19, rozdział 2.3, Akapit 1	Opłaty portowe kojarzą się jednoznacznie z opłatami pobieranymi przez podmioty zarządzające portami morskimi. Dlatego też sugeruje się przeredagowanie 1 zdania i nadanie mu brzmienia „Rozwój infrastruktury portowej i infrastruktury dostępu, uproszczenie procedur administracyjnych, a także redukcja łącznych kosztów transportu przez porty polskie spowoduje uzyskanie przez polskie porty morskie silniej pozycji w transeuropejskiej sieci transportowej.”	Uwaga częściowo uwzględniona. Akapit zostanie przeredagowany
179.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 20, rozdział 3. s. 23, rozdział 3.1.	Mając na uwadze rozwój konkurencyjności transportu morskiego i wsparcie dla armatorów pływających na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym, proponuje się uzupełnić ten rozdział o zapisy związane z możliwością wystąpienia negatywnych skutków implementacji tzw. Dyrektywy siarkowej, a tym samym konieczności stworzenia państwowych instrumentów wsparcia dla armatorów zmuszonych do zainwestowania w modernizację posiadanej floty. Przeredagować na: Poprawa konkurencyjności polskich armatorów na europejskim i międzynarodowym rynku (polskiej floty prawie nie ma, o czym pisze się na stronie poprzedniej).	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 12.
180.	Fundacja WWF Polska	s. 20, rozdział 3	Prosimy o przedstawienie kryteriów i danych potwierdzających stwierdzenie, że „transport morski jest jedną z najbardziej ekologicznych...	Uwaga nieuwzględniona. Nie dotyczy treści dokumentu.*

			<i>gałęzi transportu”.</i>	
181.	SNPPiT	s. 20, rozdział 2.3	<u>akapit 4.</u> Prowadzenie działań mających na celu przekształcenie portów morskich i rzecznych w intermodalne węzły transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T pozwoli na połączenie transportu morskiego z transportem lotniczym, lądowym i wodnym śródlądowym, na zwiększenie zdolności usługowej portów oraz na poprawę wydajności i jakości świadczonych usług. (...) Ponadto ścisła współpraca między portami i miastami portowymi (szczególnie w odniesieniu do małych portów morskich i rzecznych) wpłynie pozytywnie na rozwój gospodarczy regionów nadmorskich, w tym turystyki nadmorskiej i wodnej śródlądowej.	Uwaga częściowo uwzględniona. Rozdział 2.3. poświęcony jest zagadnieniom portów morskich, co powoduje, że nieuzasadnione jest dodanie wzmianki o portach rzecznych. Można dodać informację o połączeniach transportu morskiego z transportem wodnym śródlądowym. W przypadku transportu lotniczego sytuacja wygląda zupełnie inaczej.
182.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 21, rozdział 3.	Kwestia „wygodnych bander”. W sprawie „negatywnego oddziaływania na marynarski rynek pracy w kraju” na pewno wypowiedzą się zainteresowani armatorzy, ponieważ to stwierdzenie nie do końca jest prawidłowe. „warunkiem powrotu statków pod polską banderę” są „zmiany legislacyjne obejmujące” również obszar prawa majątkowego (głównie chodzi o prawo zastawu) ułatwiającego pozyskiwanie finansowania bankowego na budowę/zakup statków.	Uwaga nieuwzględniona. Jest to opinia.
183.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 21, rozdział 3	Tendencje proporcji liczby statków pod banderą Polski i pod innymi banderami (wygodne rejestry) eksploatowanych przez polskich armatorów od wielu lat pogarszają się systematycznie jest nadal niekorzystna. W roku 2012 proporcje (15 do 110) były gorsze niż 2011 roku (15 do 108).	Uwaga nieuwzględniona. Jest to opinia.
184.	Osoba prywatna	s. 21, rozdział 3, linijka pierwsza	Na czym polega uprzywilejowanie innych gałęzi transportu w stosunku do transportu morskiego?	Uwaga nieuwzględniona. Jest to komentarz. Nie przedstawiono propozycji.
185.	Osoba prywatna	s. 21, rozdział 3, akapit drugi	Zdanie trzecie w tym akapicie zdaje się sugerować, że konkurencyjny rynek żeglugowy istnieje jedynie podczas kryzysu finansowego. Wyciągając dalej jeszcze idące wnioski stwierdzić można by, iż cała gospodarka rynkowa ma prawo funkcjonować jedynie w czasach kryzysu, co jest oczywistą nieprawdą.	Uwaga nieuwzględniona. Jest to komentarz. Nie przedstawiono propozycji.

186.	LB Shipping and Logistic z o.o.	s. 21, rozdział 3	Wymieniono skutki negatywne nie posiadania statków pod polską banderą zapomniano o bardzo ważnym skutku – we wszystkich sprawach związanych z regulacją decyduje bandera podnoszonych przez nie. W związku z tym Polska ma ograniczone możliwości pomocy tym armatorom, którzy nie posiadają statków pod polską banderą. Mamy dobre przepisy jeśli chodzi o rejestrowanie statków na bazie brytyjskich, nie uregulowano innych zapisów dotyczących spraw podatkowych i ZUS w odniesieniu do zatrudniania marynarzy. Ustawa o podatku tonażowym jest martwa.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
187.	Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej w Gdyni	s.. 21-22, rozdział 3	Uruchomienie „HIPOTEKI OKRĘTOWEJ” Przechodzenie statków polskich armatorów pod Polską Banderę. Wspomaganie państwa przez uporządkowanie uregulowań prawnych związanych z eksploatacją statków, pierwszy krok został zrobiony przez uchwalenie Ustawy Tonażowej. Bez Ustawy o Pracy na Polskich Statkach dobroć Ustawy Tonażowej nie spełni swego zadania. Armatorzy nie podejmą ryzyka przejścia pod Polską banderę nie znając uregulowań płacowych, ubezpieczeniowych, emerytalnych i socjalnych. Koszty załogowe stanowią dużą część obciążeń eksploatacyjnych. Wydatki się liczą. Statki według prawa są „nieruchomościami” Izby Morskie prowadzą rejestr okrętowy. Inwestowanie w rozwój floty jest kosztowne i długo spłacającymi. Drogą do bez kosztowego ze strony Państwa jest uruchomienie „Hipoteki Okrętowej”. Banki w Kraju nie są zainteresowane tym interesem w przeciwieństwie do banków zachodnich. Żadnego z armatorów niestać na budowę nowych statków własnych środków bez udziału kredytu. Hipoteka Okrętowa jest szeroko stosowana w Europie. Towarzyszy jej często gwarancja Państwa. Grupy inwestycyjne często nie związane z gospodarką morską (aptekarze, prawnicy różne stowarzyszenia przedsiębiorców)budują statki na „Hipoteka” i oddają je w zarząd wyspecjalizowanym firmom żegludowym.Jest to jeden ze sposobów na rozwój floty. Tak samo mogli by działać polscy armatorzy. Przykładem niech będzie rynek niemiecki. Oczywiście gwarancje Państwa winny być obwarowane pewnymi warunkami jak na przykład obowiązek zatrudnienia pewnego procenta polskich marynarzy.Zysk Państwa to opłaty Tonażowe,	Uwaga nieuwzględniona. W polskim prawie (art. 84 i następne Kodeksu Morskiego) występuje tradycyjna hipoteka morska, jak i hipoteka morska typu mortgage jako „specjalny” wariant tradycyjnej hipoteki morskiej.

			fiskalne, składki ubezpieczeniowe. Postuluję umieszczenie w opracowaniu kwestii uruchomienia Hipoteki Morskiej tak jak to jest w handlu nieruchomościami. Prawo na to pozwala. Stworzy to możliwości rozwoju floty , a przecież na tym nam zależy.	
188.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 21-22, rozdział 3	Przedostatnie zdanie ze str. 21 to w zasadzie to samo stwierdzenie, które znajdujemy pośrodku strony 22. Jeśli to powtórzenie ma służyć podkreśleniu rzeczywistej roli tych spraw w procesie odbudowy polskiej bandery i polskiego marynarskiego rynku pracy i rzeczywistych zamiarów Rządu to pochwalamy.	Uwaga uwzględniona. Propozycja wykreślenia ostatniego akapitu ze str. 21.
189.	Osoba prywatna	s. 21 – 22, rozdział 3	Przedostatnie zdanie ze strony 21. brzmi identycznie jak ostatnie zdanie w drugim akapicie na stronie 22.	Uwaga uwzględniona. Propozycja wykreślenia ostatniego akapitu ze str. 21.
190.	Krajowa Izba Gospodarki Morskiej	s. 22, rozdział 3	Autorzy stwierdzają „Kluczowym czynnikiem wpływającym na decyzje armatorów o rejestracji statków pod polską banderą będzie stworzenie nowoczesnego, przyjaznego dla pracodawcy i dla pracownika prawa pracy na morzu zarówno w zakresie warunków zatrudnienia i pracy na statku, jak i pozapłacowych kosztów pracy (Ubezpieczenia społeczne)” Byłoby to realne, gdyby pod tym stwierdzeniem podpisał się Minier Finansów. Przecież projekt ustawy jest uzgodniony między armatorami a związkami zawodowymi w 2009 r.	Uwaga nieuwzględniona. Nie dotyczy dokumentu. Brak konkretnej propozycji uzupełnienia.
191.	Związek Armatorów Polskich	s. 22, rozdział 3	Zdanie : „ <i>Kluczowym czynnikiem wpływającym na decyzje armatorów (...) będzie stworzenie nowoczesnego, przyjaznego dla pracodawcy i dla pracownika prawa pracy na morzu</i> ” uzupełnić o zapis: „ poprzez udzielenie wsparcia grupie zawodowej „marynarze”, na wzór rozwiązań przyjętych w zakresie ubezpieczeń społecznych i zobowiązań podatkowych marynarzy w innych krajach UE oraz uznanie tego zawodu, jako „szczególnie uciążliwego i wykonywanego w warunkach szkodliwych dla zdrowia”, co wcześniej uprawniało tą grupę zawodową do wcześniejszego przechodzenia na emeryturę. <i>Przykłady rozwiązań:</i> Estonia - decyzja KE(2013)384 z 24 stycznia 2013 r. budżet EU 580,000 na 3 lata na refundację social tax dla marynarzy pod banderą estońską	Uwaga częściowo uwzględniona.

			Finlandia -decyzja KE C(2012)2368 z 04.04.2012 r.-przedłużenie pomocy publicznej na repatriację marynarzy oraz częściową refundację kosztów zabezpieczeń społecznych i zobowiązań podatkowych marynarzy (roczny budżet EUR 1,5 miliona).	
192.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 23, rozdział 3.1., Punkt pierwszy	Przedstawiony cel dotyczy wyłącznie floty transportowej, a nie gałęzi transportu. Sugeruje się dodanie poniższego celu, który jest zbieżny również z proponowanymi działaniami: „•Poprawa konkurencyjności transportu morskiego w Polsce”	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany.
193.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 23, rozdział 3.1.	Co to jest „polska flota transportowa”? Cała zawartość punktu 3 sugeruje, że chodzi o statki pływające pod polską banderą. Według mnie, polską flotę transportową stanowią wszystkie statki operowane /zarządzane przez polskich armatorów. Niezależnie od definicji terminu „polska flota transportowa”, uważam, że cel został źle określony. Tak zapisany cel dotyczy jedynie wycinka sfery „konkurencyjności transportu morskiego”.	Uwaga do przeanalizowania.
194.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 23, rozdział 3.2.	Brakuje sugestii zmiany prawa majątkowego (głównie chodzi o prawo zastawu) ułatwiającego pozyskiwanie finansowania bankowego na budowę/zakup statków. Brakuje zapisu o konieczności rozwijania inicjatyw klastrowych. Wspomniano je jedynie w punkcie (5) dotyczącym rozwoju nauki i badań, a przecież działalność klastrowa to znacznie więcej, to również działalność ekonomiczna.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy te znajdują się już w Kodeksie Morskim.
195.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 23, rozdział 3.2	Nowoczesne regulacje prawne w zakresie zatrudnienia i pracy muszą uwzględniać właściwą rolę pracownika i jego uprawnienia nie tylko w kontekście wynagrodzenia za pracę, ale także w kwestii ubezpieczeń społecznych, bezpieczeństwa i higieny prac oraz warunków socjalnych.	Uwaga nieuwzględniona. To nie jest uwaga tylko komentarz, stwierdzenie. Autorzy nie przedstawili swojej propozycji.
196.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 23, rozdział 3.2	Pomoc publiczna dla armatorów w celu wspomożenia ich pozycji konkurencyjnej na rynku żeglugowym jest ważna, ale jeśli Rząd zapomni o możliwej i dopuszczalnej pomocy państwa także dla marynarzy, to idea odbudowy Polski morskiej nie ma szans na powodzenie. Dlatego naszym zdaniem należałoby wprowadzić dopuszczalne przez UE systemy pomocy państwa dla marynarzy m.in.: w zakresie ubezpieczeń społecznych oraz podatkowe.	Uwaga nieuwzględniona. To nie jest uwaga tylko komentarz, stwierdzenie. Autorzy nie przedstawili swojej propozycji.
197.	Zarząd	s. 23, rozdział	Sugeruje się rozwinięcie punktu czwartego w celu podkreślenia jego istoty	Uwaga nieuwzględniona.

	Morskiego Portu Gdynia S.A.	3.2., Punkt czwarty	„Dostosowanie do standardów europejskiego transportu morskiego bez barier, uproszczenie procedur granicznych i obiegu dokumentacji ładunkowej (m.in. one-stop shop, single window)”	Działania mają charakter ogólny – są zapisane w punktach. Temat został podkreślony poprzez pokazanie efektów tego działania w pkt. 3.3.
198.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 23, rozdział 3.2., Punkt szósty	Aspekty środowiskowe transportu morskiego w coraz większym stopniu wpływają na funkcjonowanie transportu morskiego. Dlatego też sugeruje się dodanie po szóstym punkcie poniższego: „•Zrównanie warunków środowiskowych transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej (m.in. regulacje dot. SECA)”	Uwaga uwzględniona częściowo. Można przeformułować na „dążenie do wyrównania wymogów środowiskowych dla transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej”. W obecnej formie zadanie takie byłoby nierealne, z uwagi na to, że ustanawianie obszarów specjalnych podlega przepisom międzynarodowym i Polska nie ma wpływu na działania podejmowane na ich podstawie w państwach np. Morza Śródziemnego. Jednakże również jesteśmy zdania, że ujednolicenie wymogów będzie służyć nie tylko ochronie środowiska, ale również równowadze konkurencyjnej.
199.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 23, rozdział 3.2	Przereagować pkt 5. (błąd merytoryczny: autostrady morskie to nie jest żegluga bliskiego zasięgu) - Działania na rzecz rozwoju żegluga bliskiego zasięgu - Działania na rzecz rozwoju autostrad morskich	Uwaga częściowo uwzględniona.
200.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 23, rozdział 3.3	W kwestii wpływów z podatku dochodowego od marynarzy Rząd dotychczas zrobił dużo aby się ich pozbyć. Pomimo wielokrotnie zgłaszanych przez nasz związek zawodowy wniosków o podjęcie dyskusji o marynarskich podatkach, Rząd kwestie tę skutecznie ignorował, skutecznie wypychając marynarzy z polskiego systemu podatkowego.	Uwaga nieuwzględniona. To stwierdzenie, a nie uwaga do dokumentu.

201.	Osoba prywatna	s. 23, rozdział 3.3.	Model logiczny jest błędny. Skoro polscy marynarze nie płacą obecnie podatków ze względu na zatrudnienie w tzw. „rajach podatkowych”, to zarejestrowanie statków pod polską banderą i objęcie marynarzy systemem podatkowym sprawi, że ich dochody zmniejszą się i nikt nie będzie zainteresowany pracą na zarejestrowanych w	Uwaga nieuwzględniona. To stwierdzenie, a nie uwaga do dokumentu.
202.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 23-24, rozdział 3.2 i 3.3	w 3.3 wspomniano o efekcie wprowadzenia „pojedynczego okna”, ale zapomniano wylistować go w „działaniach” 2.2.	Uwaga nieuwzględniona. Dostosowanie do standardów europejskiego transportu morskiego bez barier (m.in. one-stop-shop, single window) znajduje się w pkt. 3.2 Działania na rzecz konkurencyjnego transportu morskiego na str. 23.
203.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 24, rozdział 3.3	Punkt 3.3 spuentowano zdaniem: „Wymiernym rezultatem określonych powyżej działań będzie wzrost udziału statków pod polską banderą na krajowym i europejskim rynku”. Ponadto, „wzrost udziału” - czyli, że co? W tym dokumencie chyba nie chodzi o rezultat statystyczny, ale o wymiar ekonomiczny i społeczny, a to zostało opisane powyżej tego zdania, które jest wobec tego zbędne. Tym bardziej, że kwestia zmiany bandery stanowiła tylko jedno z opisanych działań na rzecz konkurencyjnego transportu morskiego. Jeżeli już, to sugeruję zdanie: „Wymiernym rezultatem określonych powyżej działań będzie wzrost udziału na krajowym i europejskim rynku statków zarządzanych przez polskich armatorów.” W sytuacji, gdy sprawa polskiej flagi na statkach będących w zarządzie (własności) polskich armatorów nie zmienia się diametralnie (choćby, w związku z zawartymi umowami kredytowymi na ich budowę/zakup) w ciągu najbliższych lat, istotniejsze są kondycja ekonomiczna oraz międzynarodowa konkurencyjność polskich armatorów. Nadal jednak, zdanie to nie może stanowić puenty opisu efektów „działania na rzecz konkurencyjnego transportu morskiego”. Autorzy dokumentu skupili się tutaj na kwestii bandery. Jednak, konkurencyjny transport morski nie jest realizowany wyłącznie przez polskich armatorów, których statki nie stanowią podstawowej grupy odwiedzającej polskie	Uwaga uwzględniona. Proponowana treść ostatniego akapitu pkt. 3.3. „Wymiernym rezultatem określonych powyżej działań będzie wzrost udziału na krajowym i europejskim rynku statków zarządzanych przez polskich armatorów.”

			porty. Konkurencyjny transport morski, to również polskie porty, wraz ze wszystkimi statkami je odwiedzającymi oraz wszystkimi firmami uczestniczącymi w sprawnej obsłudze środków transportu i ładunków.	
204.	Straż Graniczna	s. 25, rozdział 4, akapit 1	W związku z potrzebą zwrócenia uwagi na istotną rolę Straży Granicznej w systemie egzekwowania prawa na polskich obszarach morskich proponuje się po wersji 15 dodać zapis o następującej treści: „W ramach przestrzegania przez statki przepisów na polskich obszarach morskich należy podkreślić rolę Straży Granicznej, jako bardzo ważnego podmiotu w systemie sprawowania nadzoru oraz egzekwowania prawa na morzu. Straż Graniczna wykonuje ustawowe zadanie nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach”	Uwaga nieuwzględniona. Rola SG nie wymaga szczególnego podkreślenia, ponieważ w zakresie inspekcji statków, o której mowa w tym akapicie, główną rolę odgrywają urzędy morskie i uznane organizacje.
205.	Straż Graniczna	s. 25, rozdział 4, akapit 1	W wersji 14 proponuje się zastąpić określenie „(...) na polskich wodach terytorialnych” zapisem „(...) na polskich obszarach morskich”. Egzekwowanie przepisów bezpieczeństwa żeglugi nie powinno być ograniczane tylko do morza terytorialnego, ponieważ skutkowałoby to wyłączeniem morskich wód wewnętrznych i wyłącznej strefy ekonomicznej. W wierszu 15 należałoby usunąć wpis: „(...) i Nadodrzańskiego Oddziału Straży Granicznej”, pozostawiając jedynie: „Morskiego Oddziału Straży Granicznej”. Wprowadzana zmiana jest konsekwencją przejęcie przez Morski Oddział Straży Granicznej Placówki SG w Szczecinie i w związku z tym odpowiedzialności za rejon morskich wód wewnętrznych pozostających w terytorialnym zasięgu działania tej placówki SG. Po uwzględnieniu przedmiotowych uwag wersy 13-15 uzyskałyby brzmienie: „W zakresie egzekwowania przepisów bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich kadra urzędów morskich jest wspomagana działaniami Morskiego Oddziału Straży Granicznej”.	Uwaga uwzględniona.
206.	Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej	s. 27, punkt 4.3	Dopisać nowy akapit: <i>Działania w zakresie efektywnego pozyskiwania danych morskiej informacji geoprzestrzennej, efektywnego ich rozpowszechniania poprzez jednolite, standaryzowane produkty hydrograficzne i sprawnego funkcjonowania krajowego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych, zapewnią niezbędny,</i>	Uwaga częściowo uwzględniona.

			wymagany przez użytkowników oraz zgodny z międzynarodowymi standardami poziom bezpieczeństwa morskiego a także efektywne zabezpieczenie wszystkich form działalności ludzkiej na polskich obszarach morskich. Będzie to też skuteczna i pełna realizacja zobowiązań państwa w stosunku do żeglugi międzynarodowej oraz wdrożenia dyrektywy INSPIRE. Aby była bezpieczna żegluga musi być właściwa informacja geoprzestrzenna o szlakach wodnych. Musi istnieć taka instytucja, która zbierze informacje i przekaże jej użytkownikom morza.	
207.	Ministerstwo Obrony Narodowej	s. 26, rozdział 4	Treść ostatniego akapitu zmienić na: „W ramach zapewnienia bezpieczeństwa interesów państwa na morzu, należy podkreślić rolę Marynarki Wojennej RP, która jest odpowiedzialna za utrzymanie swobody żeglugi na morskich liniach komunikacyjnych w czasie pokoju , kryzysu i wojny.”	Uwaga uwzględniona na wcześniejszym etapie. Dokument skierowany do konsultacji taki zapis już posiada.
208.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 26, rozdział 4.1	Źle nazwane cele. Tak zapisane, nie mogą być „celami” ponieważ „zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi” oraz „ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami” to OBOWIĄZEK. Sugeruję cel „Osiągnięcie najwyższych standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany.
209.	Morski Oddział Straży Granicznej	s. 26, rozdział 4.2.	Propozycja dodania zapisu: Uwzględnienie pozyskania pełnomorskich jednostek pływających dla Straży Granicznej, zgodnie z obowiązującymi założeniami koncepcji ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 204.
210.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 26, rozdział 4.2	a gdzie wdrażanie nowoczesnych technologii oraz rozwiązań organizacyjnych?	Uwaga nie uwzględniona. Brak konkretnych propozycji zapisu.
211.	Biuro Hydrograficzne Marynarki	s. 26, punkt 4.2	Proponujemy dopisać: - Zapewnienie pomiarów hydrograficznych i opracowań kartograficznych w odpowiedniej skali i pokryciu geograficznym	Uwaga częściowo uwzględniona. Tekst zostanie wykorzystany przy redagowaniu dokumentu.

	Wojennej		- Zbudowanie krajowego zintegrowanego systemu morskiej informacji geoprzestrzennej lub: - Zapewnienie sprawnego systemu zbierania i rozpowszechniania morskiej informacji geoprzestrzennej dla zabezpieczenia działalności na polskich obszarach morskich W dokumencie jest jedynie zapis, że MW odpowiedzialna jest za utrzymanie swobody żeglugi. Brak jest działań w dowieśnieniu do tego zapisu i umożliwiających MW posiadanie właściwego potencjału i możliwości do utrzymania swobody żeglugi na morzu.	
212.	Straż Graniczna	s. 26, rozdział 4.2	W celu podkreślenia bardzo ważnej roli formacji w systemie egzekwowania prawa na polskich obszarach morskich zasadne byłoby wprowadzenie zapisu: „Zapewnienie odpowiedniej ilości i wysokiej jakości sił i środków Straży Granicznej na polskich obszarach morskich, w tym budowa dwóch pełnomorskich jednostek pływających”.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa.
213.	Ministerstwo Obrony Narodowej	s. 26, rozdział 4.2.	Dodać tiret „Uwzględnić udział sił Marynarki Wojennej w operacjach zwalczania terroryzmu międzynarodowego i piractwa na morzu” Uzasadnienie: Siły morskie każdego państwa, w tym jego flota wojenna mają za zadanie zapewnienie bezpieczeństwa morskich linii komunikacyjnych nie tylko w czasie kryzysu wojny, ale także przede wszystkim w okresie pokoju – dotyczy to również udziału Marynarki Wojennej w operacjach zwalczania piractwa i przestępczości na morzu.	Uwaga uwzględniona.
214.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 27, rozdział 4.3	W programie planuje się, że w portach i obiektach portowych będą funkcjonować efektywne systemy ochrony gwarantujące bezpieczeństwo: ludziom, infrastrukturze portowej i statkom w porcie przebywającym. Taka efektywna ochrona została już decyzjami Rządu zaburzona. Podamy przykład portu w Gdyni, gdzie najpierw wycofano w użycia jedyny specjalistyczny statek pożarniczy zastępując go holownikami portowymi wyposażonymi w sprzęt p.poż. Najpierw takich holowników miało być trzy. Ostatecznie zostały dwa. A teraz jeden z nich będzie spędzał po kilka tygodni świadcząc usługi holownicze w porcie Świnoujście, naszym zdaniem takie rozwiązania znacznie obniżyły bezpieczeństwo w porcie gdyński. Zgodę na taki stan wydali wysocy rangą urzędnicy państwowi.	To nie jest uwaga tylko komentarz.

215.	Fundacja WWF Polska	s. 27, rozdział 5.1	Wnosimy o uzupełnienie zapisów pierwszego akapitu: <i>„Zrównoważone wykorzystanie gospodarcze zasobów morskich wymaga prowadzenia wielokierunkowych, skoordynowanych badań monitorujących środowisko morskie.”</i> Uzasadnienie: Wykorzystanie zasobów morskich powinno być prowadzone w sposób zrównoważony, który gwarantuje ich dostępność dla obecnych oraz przyszłych pokoleń, a badania monitoringowe powinny być prowadzone w sposób skoordynowany, pozwalający na opracowanie systemów zarządzania pozwalających efektywnie wykorzystać dostępne zasoby.	Uwaga uwzględniona.
216.	SNPPiT	s. 28, rozdział 5.1	<u>od góry – druga linia</u> Wiedzę tę można wykorzystać do wspierania zrównoważonego rozwoju, oceny stanu ekosystemów morskich i rzecznych oraz ochrony społeczności nadmorskich z uwzględnieniem spójności społecznej .	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 10.
217.	Fundacja WWF Polska	s. 28, rozdział 5.1., akapit 2 i 3	W odniesieniu do wymienionych jednostek naukowych prowadzących badania naukowe oraz „operacyjnej architektury danych morskich” pragniemy zwrócić uwagę na konieczność lepszej koordynacji badań naukowych oraz zagwarantowania bezpłatnego i łatwego dostępu do wyników badań prowadzonych z wykorzystaniem środków publicznych. Tylko dzięki zagwarantowaniu łatwego i bezpłatnego dostępu do wyników badań prowadzonych ze środków publicznych podmioty działające w sektorze morskim będą miały szansę na dostosowanie swojej działalności do warunków rynkowych i środowiskowych.	Uwaga nieuwzględniona.
218.	Osoba prywatna	s. 28., rozdział 5.1.	Wymienianie instytucji naukowych z nazwy prowadzi do pominięcia niektórych z nich, takich jak np. Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej czy Wydziału Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technicznego. Może prowadzić to do niewystarczająco udowodnionych preferencji (np. podczas rozdziału grantów z NCN – któryś wydział argumentuje, że jest jednostką ważną strategicznie ze względu zaledwie na wymienienie w Polskiej Polityce Morskiej).	Uwaga uwzględniona.
219.	Uniwersytet Szczeciński,	s. 28 – 29, rozdział 5.1	W 2 i 3 zdaniu od góry proponujemy: <i>Wiedzę tę można wykorzystać do wspierania zrównoważonego rozwoju,</i>	Uwaga nieuwzględniona.

	Instytut Nauk o Morzu		oceny stanu ekosystemu morskiego oraz zwiększenia bezpieczeństwa społeczności nadmorskich. Pogłębianie wiedzy o oceanach, morzach i strefie brzegowej to jeden z trzech instrumentów przekrojowych zintegrowanej polityki morskiej UE i niezbędny element realizacji dwóch pozostałych. Dalej na tej samej stronie 9-11 wiersz od dołu proponujemy uzupełnić: <i>Biorąc pod uwagę kosztowność gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących oceanów, mórz oraz strefy brzegowej należy dążyć do stworzenia państwowego monitoringu opartego na sieci automatycznych stacji pomiarowych umieszczonych na morzu i brzegu oraz danych pozyskiwanych drogą teledetekcji satelitarnej i lotniczej oraz opracowania operacyjnej architektury tych danych.</i> str.29. Proponujemy na końcu rozdziału 5.1 dopisać akapit: <i>Istnieje ogromny niedobór informacji o środowisku morskim, pozyskiwanych przez automatyczne stacje zbierające informacje „in situ”. Brak jest takich stacji zarówno „nawodnych” jak i „brzegowych”, monitorujących środowisko morskie oraz strefę brzegową i publikujących wyniki ogólnodostępnie w Internecie, w czasie rzeczywistym. Pomiar prowadzone przez różne instytuty nie mogą zastępować odpowiednio zaplanowanego, stałego, dobrze skoordynowanego monitoringu państwowego. Jest to niezmiernie ważne przedsięwzięcie, z którego dane niezbędne są do walidacji zdjęć satelitarnych i modeli matematycznych środowiska morskiego i strefy brzegowej, umożliwiających przewidywanie zmian w nich zachodzących.</i>	Niezgodne z definicją instrumentu przekrojowego ZPM. Temat jest analizowany przez resort.
220.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 29, rozdział 5.1.1	Ponownie źle nazwany cel. Cel w zakresie rozwoju nauki i badań morskich to (!?!) „rozwój nauki i badań morskich”. Czyli, że co? W jakim celu mają być rozwijane nauka i badania, aby osiągnąć co? Jedną z możliwych sugestii celu to „Optymalizacja wykorzystania efektów rozwoju nauki oraz prowadzenia badań morskich”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany.
221.	Fundacja WWF Polska	s. 29, rozdział 5.1.1.	Wnosimy o dodanie celu: <i>„Zagwarantowanie bezpłatnego i łatwego dostępu do wyników badań naukowych realizowanych ze środków publicznych”</i>	Uwaga nieuwzględniona.

222.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 29, rozdział 5.1.1.	Proponujemy zmodyfikować pierwszy i dodać drugi cel: • Rozwój nauki i badań morza i strefy brzegowej. • Rozwój monitoringu morza i strefy brzegowej oraz utworzenie odpowiedniej bazy danych.	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany.
223.	Fundacja WWF Polska	s. 29, rozdział 5.1.2. podpunkt 5	Wnosimy o dodanie słowa „ <i>bezpłatne</i> ” na początku punktu oraz zamienienie sformułowania „ <i>zmniejszenie kosztów dostępu do informacji</i> ” na „ <i>wyeliminowanie opłat związanych z dostępem do informacji</i> ”.	Uwaga nieuwzględniona.
224.	Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej	s. 29, punkt 5.1.2	w podpunkcie: - <i>Stworzenie infrastruktury danych o morzu z uwzględnieniem już istniejących sieci i systemów zbierania danych, zgodnie z zasadami interoperacyjności i dyrektywą INSPIRE</i> dopisać: <i>w ramach jednolitego krajowego systemu morskiej informacji geoprzestrzennej</i>	Uwaga częściowo uwzględniona.
225.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	s. 29, rozdział 5.1.2.	Działania na rzecz rozwoju nauki i badań morskich: „<i>Zapewnienie integracji i koordynacji badań morskich, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów dotyczących ekologii i innowacyjności</i>” Zamiast tego zapisu proponujemy następujący: „<i>Zapewnienie integracji i koordynacji badań morskich, w tym opracowanie i włączenie programu badań morskich do krajowego programu badań naukowych, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów dotyczących ekologii i innowacyjności</i>” Uzasadnienie: 1. Posiadanie krajowego programu badań morskich jest podstawowym elementem koordynacji badań morskich na poziomie krajowym; Jak niejednokrotnie informowaliśmy Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w roku 2011 instytucje związane z przyrodniczymi badaniami Morza Bałtyckiego: Uniwersytet Gdański wspólnie z Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni, Instytutem Oceanologii PAN oraz Instytutem Morskim w Gdańsku przesłały do Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) oraz do kilku ministerstw (Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa.

			Gospodarki, Ministerstwa Środowiska), których przedstawiciele są członkami Rady Naukowej w NCBR, opracowany wspólnymi siłami program strategiczny pt. <i>Badania przyrodnicze na rzecz zrównoważonego zarządzania zasobami oraz ochrony środowiska Morza Bałtyckiego</i> z prośbą o jego promocję i włączenie w ramach krajowego programu badań naukowych do grupy programów przedkładanych do akceptacji Ministerstwu Nauki i Szkolnictwa Wyższego i następnie finansowanych przez NCBiR. Pomimo wielokrotnych starań program badań morza dotychczas nie został włączony do krajowego programu badań naukowych.	
226.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 29 - 30, rozdział 5.1.2.	Proponujemy małą korektę w paru punktach i dodanie jednego: - Stworzenie struktur trwałego wsparcia i zarządzania danymi dotyczącymi mórz, w tym tworzenie ogólnodostępnych map w systemie GIS (Geographic Information System - System Informacji Geograficznej) dla obszarów morskich oraz strefy brzegowej . -Przygotowanie programu realizacji Europejskiej Strategii Rozwoju Badań i Nauk o Morzu oraz o strefie brzegowej . - Zorganizowanie państwowego monitoringu obszarów morskich i strefy brzegowej morza.	Uwaga częściowo uwzględniona.
227.	Osoba prywatna	s. 30, rozdział 5.1.2, akapit pierwszy	Akapit ten zdaje się sugerować, że jednostki naukowe powinny brać udział w badaniach naukowych tylko i wyłącznie dlatego, że są one finansowane przez Unię Europejską. Ponadto postulat ten koncentruje się na podmiocie, a nie na przedmiocie wsparcia.	Uwaga uwzględniona.
228.	SNPPiT	s. 30, rozdział 5.1.2	<u>od góry – trzeci podpunkt:</u> Wsparcie dla rozwoju krajowych i międzynarodowych inicjatyw klastrowych sektora morskiego i wodnego śródlądowego .	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie w pkt.10
229.	Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego	s.31, rozdział 5.2.	W pełni zgadzamy się, że w tym rozdziale powinny się znaleźć tematy: 5.1. Rozwój nauki i badań morskich oraz 5.2. Rozwój szkolnictwa morskiego, natomiast zdecydowanie brakuje części dotyczącej rozwoju szkolnictwa wyższego związanego ze szkoleniem wysokiej klasy specjalistów z obszaru wiedzy: wiedza o morzu w dziedzinie nauk przyrodniczych i humanistycznych oraz posiadających umiejętność przekazywania jej społeczeństwu w tym również praktycznego korzystania z niej.	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowo, nie wpisuje się ogólny charakter dokumentu.

			Uzasadnienie: 1. Pogłębienie wiedzy o morzu jest uznane w rozpatrywanym dokumencie za jeden z trzech najważniejszych instrumentów przekrojowych realizacji zintegrowanej polityki morskiej. Uwzględniając, że wiedzę o: - ekosystemach morskich i wpływie na ich funkcjonowanie działalności człowieka bezpośrednio na morzu i w jego zlewni oraz zmian klimatycznych; - problemach o charakterze zdrowotnym, prawnym, socjologicznym, psychologicznym czy ekonomicznym, związanych z szeroko rozumianym oddziaływaniem morza i ze zmianami zachodzącymi w środowisku morskim oraz metodach ich poznania i rozwiązywania zdobyczą i gromadzą specjaliści w dziedzinie nauk o Ziemi w zakresie dyscypliny oceanologia, czyli fizycy morza, biolodzy morza oraz chemicy i geolodzy morza, jak również specjaliści z innych obszarów wiedzy w tym prawnicy, socjolodzy, psychologowie i ekonomiści prowadzący badania związane z morzem, należy podkreślić potrzebę rozwoju szkolnictwa wyższego dla kształcenia ww. specjalistów związanych z morzem. 2. Uwzględniając, że dla: - racjonalnego zarządzania strefą brzegową, w tym zrównoważonego wykorzystania żywych i nieożywionych zasobów morza; - ochrony środowiska przyrodniczego; - wywiązania się z podjętych przez RP międzynarodowych zobowiązań (np. Dyrektywa ramowa Parlamentu Europejskiego w sprawie strategii morskiej, czy dyrektywy: Water Framework Directive, Habitats Directive, Directive on the Conservation of Wild Birds i inne), w administracji różnego szczebla związanej z morzem potrzebni są urzędnicy posiadający ugruntowaną wiedzę o morzu i zdolni do jej prawidłowego wykorzystania, należy podkreślić w omawianym dokumencie potrzebę kształcenia tego rodzaju specjalistów i fachowców. 3. Do kluczowych zadań polskiej polityki morskiej należy poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego. Wśród działań na rzecz tego kierunku (część 8.2) wymieniono monitoring stanu środowiska morskiego. Prowadzić monitoring w sposób prawidłowy mogą wyłącznie	
--	--	--	--	--

			dobrze wykształceni specjaliści – fizycy, chemicy, biolodzy i geolodzy morza posiadający odpowiednią wiedzę oraz umiejętności praktyczne. Polska ma mocny potencjał edukacyjny w zakresie kształcenia naukowców dostarczających wiedzę o morzu w dziedzinie nauk przyrodniczych i humanistycznych, jak również specjalistów posiadających tę wiedzę oraz umiejętność korzystania z niej. Uniwersytet Gdański jest wiodącym uniwersytetem polskim nie tylko prowadzącym interdyscyplinarne badania związane z Morzem Bałtyckim, ale również kształcącym fachowców o wysokich kwalifikacjach w licznych dyscyplinach związanych z morzem, czyli kadry niezbędnej do skutecznej realizacji polityki morskiej kraju. Również morski wizerunek Uniwersytetu Szczecińskiego, Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Politechniki Gdańskiej oraz szeregu innych uczelni tworzą poszczególne kierunki studiów, specjalności i badania naukowe związane z morzem. Niezwykle istotną z punktu widzenia kształcenia kadry posiadającej wiedzę o morzu oraz umiejętności praktyczne niezbędne dla prowadzenia badań morskich oraz monitoringu środowiska morskiego była decyzja Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 03.08.2011 o przyznaniu Instytutowi Oceanografii UG środków w ramach Funduszu Nauki i Technologii Polskiej na budowę specjalistycznego statku „OCEANOGRAPH” do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego oraz szkolenia studentów oceanografów na poziomie licencjatu, studiów magisterskich oraz studiów doktorskich. Budowa nowego statku oznacza zasadnicze polepszenie bazy dydaktycznej oraz będzie podstawą poprawy jakości kształcenia studentów.	
230.	SNPPiT	s. 31, rozdział 5.2	5.2. Kształcenie i doskonalenie polskich kadr dla rozwoju gospodarki morskiej Polska ma bogatą tradycję w kształceniu dla potrzeb gospodarki morskiej. Rozwinięta baza dydaktyczna na najwyższym poziomie oraz wysoko wykwalifikowane kadry w sektorze gospodarki morskiej oraz branżach z nią związanych stwarzają odpowiednie warunki dla kształcenia polskich specjalistów sektora gospodarki morskiej na potrzeby rynku krajowego oraz UE.	Uwaga częściowo uwzględniona.

			Gospodarka morską, aby móc w pełni wykorzystać swój potencjał rozwojowy, potrzebuje stałego dopływu wykwalifikowanych polskich kadr, zarówno w zakresie wyspecjalizowanych kierunków morskich oraz kierunków technicznych i ekonomicznych . W najbliższych latach światowy rynek pracy będzie potrzebował doskonale przygotowanych zawodowo i wysoko cenionych w świecie polskich oficerów, konstruktorów, technologów i specjalistów w innych zawodach potrzebnych w gospodarce morskiej – w tym absolwentów polskich uczelni.	
231.	Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego	s. 31, rozdział 5.2., trzeci akapit	W roku 2011 wprowadzone zostały Krajowe Ramy Kwalifikacji dla Szkolnictwa Wyższego, które obowiązują dla programów kształcenie rozpoczętych od roku akademickiego 2012/2013. Nie wprowadzono dotychczas Krajowego Systemu Kwalifikacji, o którym mowa we wspomnianym fragmencie dokumentu. W chwili obecnej nie ma nawet ostatecznej decyzji odnośnie stworzenia Krajowego Systemu Kwalifikacji. System jest dopiero na etapie budowania koncepcji. Tym samym zasadne wydaje się zgłoszenie wątpliwości odnośnie projektowanych działań w kontekście nie funkcjonującego jeszcze Krajowego Systemu Kwalifikacji.	Uwaga częściowo uwzględniona. Akapit zostanie zmodyfikowany.
232.	Osoba prywatna	s. 32	Brak nacisku na rozwijanie praktycznych umiejętności wśród uczniów, studentów, jak i kadry instytucji edukacyjnych i naukowych.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
233.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 32, rozdział 5.2.1	Dopisać: wzrost konkurencyjności kadr morskich na międzynarodowym rynku pracy	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja zawiera się w obecnym celu.
234.	Osoba prywatna	s. 32, rozdział 5.2, zdanie pierwsze	Skoro polskie szkolnictwo morskie ma tak dobrą renomę w Europie i na świecie, to dlaczego w celach i działaniach nie ma choćby wzmianki o zachęcaniu obcokrajowców do podjęcia płatnych studiów na polskich uczelniach morskich?	Uwaga niezasadna. <i>Polityka...</i> uwzględni ten aspekt (patrz. pkt. 5.2.2., działanie ostatnie).
235.	Fundacja WWF Polska	s. 32, rozdział 5.2.1.	Wnosimy o dodanie celu: <i>„Przywrócenie kształcenia zawodowego w zakresie rybołówstwa morskiego.”</i> Uzasadnienie: Podczas dyskusji nad kształtem zreformowanej Wspólnej Polityki Rybołówstwa wielokrotnie zwracano uwagę na niskie kwalifikacje pracowników zatrudnionych na statkach rybackich. Jako główną przyczynę	Uwaga nieuwzględniona. Kształcenie w zakresie rybołówstwa morskiego mieści się w terminie szkolenia kadr morskich, tak więc nie widać potrzeby rozgraniczania tej części

			tego zjawiska wskazywano brak systemu kształcenia zawodowego rybaków – w związku z tym wnosimy o dodanie tego celu jako kluczowego elementu na rzecz zagwarantowania bezpieczeństwa na morzu i ograniczenia ilości wypadków przy pracy.	kształcenia jako wydzielonej z kadr morskich. Ponadto informujemy, że polska jest w trakcie ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich z 1995 r. (STCW-F)
236.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 32, rozdział 5.2.1.	Proponujemy dodanie drugiego celu: - Zdobyć pozycję lidera w kształceniu kadr badań Morza Bałtyckiego i jego strefy brzegowej.	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowe.
237.	SNPPiT	s. 32, rozdział 5.2, 5.2.1, 5.2.2	<u>od góry</u> szkolnictwo morskie należy do ścisłej europejskiej czołówki, a polski system uważany jest za wzorcowy. W celu zapewnienia dopływu do uczelni kształcących dla potrzeb gospodarki morskiej polskiej młodzieży zainteresowanej i przygotowanej do tych trudnych studiów należy popularyzować wiedzę o morzu i możliwościach satysfakcjonującego zatrudnienia w różnych sektorach gospodarki morskiej wśród uczniów szkół podstawowych, gimnazjów i szkół pogimnazjalnych na terenie całego kraju. Konkursy, szkolenia i inne formy, realizowane przez Ligę Morską i Rzeczną oraz inne zainteresowane organizacje pozarządowe, powinny pobudzać poznawczą inicjatywę intelektualną i przedsiębiorczość młodych Polaków, związaną z wiedzą o morzu i gospodarką morską. (...) 5.2.1. Cel w zakresie kształcenia i doskonalenia polskich kadr dla rozwoju gospodarki morskiej 5.2.2. Działania na rzecz kształcenia i doskonalenia polskich kadr dla rozwoju gospodarki morskiej <u>podpunkt 5</u> * Popularyzowanie wiedzy o morzu i gospodarce morskiej wśród uczniów	Uwaga częściowo uwzględniona. W aspekcie promocji morskiej w kierunku usprawnienia zarządzania morskiego.

			szkół podstawowych, gimnazjów i szkół pogimnazjalnych na terenie całego kraju. Konkursy, szkolenia i inne formy, realizowane przez Ligę Morską i Rzeczną oraz inne zainteresowane organizacje pozarządowe, powinny pobudzać poznawczą inicjatywę intelektualną i przedsiębiorczość młodych Polaków, związaną z wiedzą o morzu i gospodarką morską.	
238.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 32, rozdział 5.2.2	Dopisać: wspieranie rozwoju nowych form edukacji podnoszących kompetencje pracy w środowisku międzykulturowym kadr morskich	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowe.
239.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 32, rozdział 5.2.2.	Proponujemy dodanie jednego działania: - Utworzenie nowego kierunku i związanych z nim specjalizacji dotyczących ochrony środowiska morskiego i strefy brzegowej.	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowe.
240.	SNPPiT	s. 33, rozdział 5.2.3	<u>od góry</u> 5.2.3.Spodziewane efekty działań na rzecz kształcenia i doskonalenia polskich kadr dla rozwoju gospodarki morskiej (...) Wiedza, umiejętności i uprawnienia nabyte w trakcie nauki, szkoleń i innych form doskonalenia umożliwią znalezienie pracy na łodzi po zakończeniu kariery na morzu. Po wprowadzeniu nowych rozwiązań w zakresie edukacji dla potrzeb gospodarki morskiej i jej popularyzacji wzrośnie poziom zainteresowania wśród młodych Polaków zawodami związanymi z gospodarką morską . (...) ...edukacji dostosowanej do wymogów współczesnego rynku morskiego. Uniwersytety i uczelnie techniczne będą rozwijały kształcenie we wszystkich kierunkach związanych z gospodarką morską, m.in. konstruktorów jednostek pływających morskich i rzecznych, technicznej infrastruktury morskiej i rzecznej, technologów, oceanologów we wszystkich specjalnościach, specjalistów górnictwa morskiego, rybołówstwa i rybactwa, energetyki ze źródeł odnawialnych, rewitalizacji dróg wodnych, turystyki, zrównoważonego rozwoju, spójności społecznej, ekonomistów etc.	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowe.

241.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy	s. 33, rozdział 5.2.3	W programie podano, że spodziewane efekty działań na rzecz rozwoju szkolnictwa morskiego RP spowodują, że Polska do 2020 roku uzyska status lidera w kształceniu kadr sektora morskiego UE. Przy braku wsparcia w szkoleniach praktykantów ze strony państwa, pozwalamy sobie stwierdzić, że takie założenia są nierealne, o czym m.in. świadczy wystąpienie AM w Szczecinie o wyłączenie praktykantów/studentów spod zapisów konwencji MLC 2006.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
242.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 33, rozdział 5.2.3	Dopisać: (na końcu podrozdziału) - spadek bezrobocia wśród absolwentów szkół morskich, - wzrost konkurencyjności kadr morskich na rynku pracy, - wzrost możliwości zatrudnienia kadr morskich, w tym absolwentów szkół zawodowych, w sektorze off-shore - wydobywczym, energetyce wiatrowej, produkcji elementów off-shore	Uwaga niezasadna. Dokument obejmuje wskazane aspekty.
243.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 34, rozdział 6.1.1	Żle określony cel. „Rozwój” to droga do celu. Celem może być, np.: uruchomienie wydobywania konkretnego zasobu, zwiększenie wydobywania o konkretną wielkość, itp.	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany.
244.	Fundacja WWF Polska	s. 34, rozdział 6.1.1.	Wnosimy o modyfikację celu na: <i>„Rozwój wydobywania morskich zasobów mineralnych z obszaru kontynentalnego i głębi oceanicznych prowadzony z zachowaniem norm środowiskowych ograniczających do minimum oddziaływanie tych przedsięwzięć na środowisko, z zapewnieniem odpowiednich środków technicznych na rzecz ograniczania skutków potencjalnych awarii mogących prowadzić do katastrof ekologicznych oraz z uwzględnieniem zapisów obowiązujących i tworzonych planów ochrony obszarów Natura2000 i programów ochrony gatunków chronionych.”</i> Uzasadnienie: Wszelkie działania na morzu powinny być prowadzone w sposób ograniczający do minimum ich oddziaływanie na środowisko, w tym na gatunki chronione i siedliska objęte ochroną między innymi w ramach sieci obszarów ochronnych Natura 2000. Ekosystem morza Bałtyckiego jest niezwykle czuły na wszelkie zmiany fizyczne i chemiczne, a skutki tych	Uwaga nieuwzględniona. Cel ma być ogólny i zwięzły.

			zmian, ze względu na utrudnioną wymianę wody z Morze Północnym są widoczne przez kilkanaście lat. W związku z tym istotne jest, aby wszelkie działania prowadzone były w sposób minimalizujący możliwość wystąpienia awarii a odpowiednie służby były wyposażone w środki techniczne pozwalające na błyskawiczne ograniczenie wpływu awarii na środowisko morskie.	
245.	Fundacja WWF Polska	s. 35, rozdział 6.1.2., podpunkt 4	Wnosimy o zmianę brzmienia podpunktu na: <i>„opracowanie efektywnych i bezpiecznych dla środowiska naturalnego systemów wydobywania koncentracji polimetalicznych”</i> . Wydobycie koncentracji polimetalicznych z dna oceanicznego jest procesem złożonym i obciążonym dużym ryzykiem wystąpienia awarii. W związku z tym wnosimy o priorytetowe potraktowanie, w trakcie prac nad stworzeniem systemu, kwestii bezpieczeństwa i wpływu tych działań na środowisko.	Uwaga uwzględniona.
246.	Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa Gdynia	s. 36, rozdział 6.2.	Jeżeli rzucą Państwo okiem na zestawienie zawinięć statków pasażerskich w innych portach Bałtyku http://poland4every1.blogspot.com/2013/09/byc-przedsiębiorczym-przewodnikiem.html , to widać kolosalną różnicę między Gdynią, Gdańskiem a Tallinem czy Kopenhagą. Dlatego najpierw Ministerstwo musi pozbyć się dotychczasowego myślenia o opłatach portowych a dopiero potem wydawać pieniądze na nowe przystanie i infrastrukturę. Proszę zapytać naszego operatora, Baltic Gateway z Gdyni, który zatrudnia Przewodników miejskich do obsługi turystów zagranicznych ze statków. Oni rozmawiają z armatorami od których wiedzą, że te ceny są za wysokie. My, przewodnicy tracimy na Waszych za wysokich opłatach wyznaczonych dla statków.	Uwaga nieuwzględniona. Nie odnosi się do treści dokumentu. Brak konkretnej propozycji uzupełnienia dokumentu.
247.	SNPPiT	s. 36, rozdział 6.2	<u>od góry</u> 6.2. Turystyka morska, wodna śródlądowa i nadmorska Turystyka morska, wodna śródlądowa i nadmorska jest jednym z istotnych obszarów rozwojowych turystyki w Polsce. (...) (np. pełnomorskie wycieczki statkami pasażerskimi, żeglarstwo morskie, pasażerska żegluga przybrzeżna, żegluga promowa, turystyka podwodna). Dla turystów z krajów UE istnieje unikatowa możliwość połączenia	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie w pkt.10

			turystyki morskiej z wodną śródlądową na trasie ze Szczecina (Odrą, Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą i Wisłą) do Gdańska oraz w kierunku przeciwnym z Gdańska do Szczecina. <u>trzeci akapit</u> Wśród różnorodnych form turystyki nadmorskiej na szczególną uwagę zasługuje turystyka studyjna (bardzo popularna wśród turystów krajów UE) obejmująca m.in. parki narodowe, obserwację ptaków, fauny i flory nadmorskiej, etnografię etc. oraz dynamicznie rozwijająca się turystyka rowerowa. Sieć szlaków rowerowych przebiegających przez tereny nadmorskie Polski ma istotne znaczenie dla rozwoju regionalnego w zakresie infrastruktury usług turystycznych i jej otoczenia. Efektywnie wykorzystywany potencjał nadmorskich szlaków turystycznych i tematycznych lokalnych ścieżek edukacyjnych, parków narodowych, muzeów i innych unikatowych obiektów wpisuje się w strategię działań nad budową wspólnego produktu turystycznego państw regionu Morza Bałtyckiego.	
248.	Fundacja WWF Polska	s. 36, rozdział 6.2., akapit 1	W opisie turystyki morskiej i nadmorskiej zabrakło odniesienia do obszarów chronionych Natura 2000. Pragniemy zwrócić uwagę, że prawie cały obszar polskiego wybrzeża objęty jest tą formą ochrony przyrody co obliguje inwestorów i samorządy do działania w sposób który nie pogarsza stanu ochrony gatunków lub siedlisk dla których ochrony dany obszar został stworzony, w tym w szczególności do działania zgodnie z przyjętymi i tworzonymi planami ochrony obszarów Natura 2000. W związku z tym wnosimy o uwzględnienie tego faktu w opisie rozdziału.	Uwaga uwzględniona.
249.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 36, rozdział 6.2.	Proponujemy następujące korekty: Bezpośredni dostęp do morza sprawia, iż należy nasilić działania nakierowane na tworzenie sprzyjających warunków dla jej zrównoważonego rozwoju. Dużym wyzwaniem w ostatnich kilkunastu latach stało się zabezpieczenie podwodnego dziedzictwa kulturowego w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, a także udostępnienie ich dla potrzeb turystyki w tym również w postaci bezinwazyjnego i wirtualnego zwiedzania wraków.	Uwaga częściowo uwzględniona.

250.	Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej	s. 37, punkt 6.2.2	dopisać podpunkt: - <i>Utrzymywanie i rozbudowa krajowej bazy danych wraków i obiektów podwodnych</i>	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowa.
251.	Fundacja WWF Polska	s. 37, rozdział 6.2.1., podpunkt 1	Wnosimy o przeformułowanie celu na: „Rozwój turystyki morskiej i nadmorskiej z zachowaniem naturalnych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk dziko żyjących gatunków roślin i zwierząt oraz przy uwzględnieniu zapisów obowiązujących i tworzonych planów ochrony obszarów Natura 2000 i programów ochrony gatunków chronionych”. Uzasadnienie: jak w punkcie 244.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 244.
252.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 37, rozdział 6.2.1	Źle określony cel. „Rozwój” to droga do celu. „Ochrona” to obowiązek. Celem może być „udostępnienie podwodnego dziedzictwa kulturowego w obszarach morskich RP dla potrzeb turystyki wrakowej” oraz <u>„kompleksowe zagospodarowanie strefy brzegowej dla celów turystyki morskiej i nadmorskiej”</u>	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie przeredagowany.
253.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 37, rozdział 6.2.1.	Proponujemy uzupełnienie drugiego celu: - Ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego i popularyzacja bezinwazyjnego i wirtualnego zwiedzania wraków.	Uwaga nieuwzględniona. Powoduje zbytnią szczegółowość celu.
254.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 37, rozdział 6.2.2.	Proponujemy następujące korekty i zmiany: - <i>Wyznaczenie na morzu obszarów do bezpiecznego nurkowania w miejscu i pobliżu zatopionych jednostek pływających (nurkowanie wrakowe)</i> - proponujemy usunąć ten punkt. - Zapewnienie warunków umożliwiających trwałe zachowanie i utrzymanie podwodnego dziedzictwa kulturowego poprzez zorganizowanie bezinwazyjnego i wirtualnego zwiedzania tych obiektów. - Prowadzenie działań popularyzujących, dotyczących procesów brzegowych i dobrych praktyk korzystania ze strefy brzegowej wśród ludności lokalnej oraz turystów.	Uwaga nieuwzględniona. Powoduje zbytnią szczegółowość.
255.	SNPPiT	s. 37, rozdział 6.2.1, 6.2.2,	<u>od góry</u> 6.2.1. Cele turystyki morskiej, wodnej śródlądowej i nadmorskiej	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 10

		6.2.3	* Rozwój turystyki morskiej, morskiej połączonej z wodną śródlądową i nadmorskiej 6.2.2. Działania na rzecz turystyki morskiej, wodnej śródlądowej i nadmorskiej <u>podpunkt 9 – dodatkowy</u> - Rozwój turystyki studyjnej na terenach przybrzeżnych obejmującej parki narodowe, lokalne tematyczne ścieżki edukacyjne, obserwację ptaków, fauny i flory nadmorskiej, etnografię, muzea, unikatowe obiekty etc. 6.2.3 Spodziewane efekty działań na rzecz turystyki morskiej, wodnej śródlądowej i nadmorskiej Zwiększenie ruchu turystycznego w obszarach nadmorskich przyczyni się do przyspieszenia rozwoju ekonomicznego karju i poprawy jakości życia mieszkańców. Działania na rzecz rozwoju turystyki morskiej, wodnej śródlądowej i nadmorskiej ożywią ruch na drogach wodnych morskich i rzecznych, powstaną nowe (...)	
256.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 39, rozdział 7.1	Źle określone cele. „racjonalna gospodarka” to obowiązek „poprawa efektywności” to środek do celu. Jakiego? A jeżeli „poprawa efektywności” ma sama w sobie być celem to należy ten cel skwantyfikować.	Uwaga częściowo uwzględniona. Cel zostanie preredagowany.
257.	Fundacja WWF Polska	s. 39, rozdział 7, akapit 1	W ogólnym opisie dotyczącym rybołówstwa morskiego zabrakło informacji na temat ekonomicznej opłacalności prowadzenia działalności połowowej. Należy podkreślić w opisie, że obecnie, ze względu na niedostosowany do wielkości zasobów potencjał połowowy floty, polscy rybacy nie są w stanie wykonywać ekonomicznie opłacalnej działalności, a ich przetrwanie jest w dużej mierze zależne od subsydiów – są to kwestie, które artykułowane są przez przedstawicieli sektora na wszystkich spotkaniach z przedstawicielami resortu rolnictwa. Należy zwrócić uwagę na fakt, że w przyszłym okresie programowania, subsydiowanie sektora rybnego będzie mocno ograniczone (dopłaty za tymczasowe zaprzestanie połowów będą przyznawane na maksymalnie 6 miesięcy w całym okresie programowania) i skupić się w tym rozdziale na propozycjach działań na rzecz	Uwaga nie uwzględniona. Obecnie nie jest znane ostateczne brzmienie przepisów rozporządzenia ws. Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR), a tym samym nie jest wiadome jak będzie wyglądać system przyznawania pomocy finansowej w ramach tymczasowego zaprzestania działalności połowowej. Ponadto nie znana jest na chwilę obecną

			restrukturyzacji sektora w kierunku, który zagwarantuje możliwość prowadzenia ekonomicznie opłacalnej działalności. Z przygotowanego na zlecenie WWF raportu „Socio-economic benefits of a bold UE Fisheries reform” wynika, że odbudowa 43 stad ryb do stabilnych poziomów do roku 2022 pozwoli na zwiększenie wyładunków rocznych o 3,5 mln ton oraz na stworzenie 100 000 dodatkowych miejsc pracy w sektorze. W Polsce działanie to przyczyni się do zwiększenia zysków sektora o 10-20% i zwiększenie wyładunków o około 45 tys. ton ryb rocznie.	wysokość alokacji dla Polski w ramach EFMR. Nie można użyć również kategorię stwierdzenia, że polska flota rybacka nie jest dostosowana do dostępnych zasobów. Polska nie odławia w 100% wszystkich kwot połowowych (np. wykorzystanie kwoty dorsza). Brak ekonomicznej opłacalności, o której mówią rybacy wynika raczej z ogólnej sytuacji gospodarczej, zwłaszcza cen ryb na rynku, które powodują nieopłacalność ich połowów.
258.	Fundacja WWF Polska	s. 39, rozdział 7, akapit 3	W akapicie tym autorzy odnoszą się do trwającego procesu reformy Wspólnej Polityki Rybołówstwa Unii Europejskiej. Proces ten jest już jednak zakończony – Rozporządzenie Podstawowe WPRyb zostało przyjęte. Obecnie trwają negocjacje trójstronne w sprawie kształtu Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego. Wnosimy o uwzględnienie tego faktu, oraz włączenie celów WPRyb do tego rozdziału.	Uwaga częściowo uwzględniona. Aktualizacja informacji o stanie prac nad reformą WPRyb.
259.	Fundacja WWF Polska	s. 39, rozdział 7.1, podpunkt 1	Wnosimy o przeformułowanie celu na: <i>„Odbudowa i racjonalna gospodarka żywymi zasobami wód, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego i zasady przezorności, poprzez osiągnięcie do roku 2015 tam gdzie to możliwe, a najpóźniej do roku 2020, połowów na poziomie MSY co zagwarantuje ekonomicznie opłacalne połowy sektorowi rybołówstwa.”</i> Uzasadnienie: Cel w zakresie zrównoważonego rybołówstwa powinien być spójny z celami zawartymi w zreformowanej Wspólnej Polityce Rybołówstwa UE.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja zawiera w sobie kilka bardzo szczegółowych celów i wiąże ekonomiczną opłacalność połowów wyłącznie ze stanem stada.
260.	Zarząd Morskich Portów	s. 40, rozdział 7.2	Brakuje określenia w jaki sposób należy/można uzyskać „utrzymanie opłacalności pod względem gospodarczym i społecznym polskiego sektora rybołówstwa”. Brakuje odniesienia do kwestii limitów połowowych – czy	Uwaga nieuwzględniona. W utrzymaniu opłacalności pod względem gospodarczym i

	Szczecin i Świnoujście S.A.		RP może i czy chce mieć na nie wpływ?	społecznym polskiego sektora rybołówstwa pomóc ma nowy program operacyjny EFMR 2014-2020. Kwestie ustalania limitów połowowych leżą w gestii Rady UE. Rząd Polski bierze udział w negocjacjach w ustalaniu kwot, jednak należy mieć na uwadze, że wysokość kwot dla państw członkowskich uzależniona jest od stanu zasobów, ocenianych każdego roku przez Międzynarodową Radę ds. Badań Morza. Polska ma zapewniony stały udział procentowy w kwotach unijnych (tzw. klucze alokacji) który nie podlega negocjacom.
261.	Fundacja WWF Polska	s. 40, rozdział 7.2.	Wnosimy o przeformułowanie podpunktu 1 na: <i>„Dostosowanie floty rybackiej do dostępnych zasobów żywych Morza Bałtyckiego”</i> Uzasadnienie: Modernizacja floty rybackiej może prowadzić do zwiększenia potencjału połowowego floty i tym samym przyczynić się do dalszego zmniejszenia efektywności ekonomicznej. To z kolei może doprowadzić do konieczności wydatkowania większych środków publicznych na rzecz utrzymania floty. Restrukturyzacja floty powinna opierać się na dostosowaniu jej potencjału połowowego do dostępnych zasobów, tak aby zagwarantować prowadzenie opłacalnej ekonomicznie działalności.	Uwaga nieuwzględniona. Modernizacja floty przyczyni się do poprawy efektywności ekonomicznej, np. poprzez mniejsze zużycie paliwa, poprawy bezpieczeństwa pracy na statkach.
262.	Fundacja WWF Polska	s. 40, rozdział 7.2.	Wnosimy o przeformułowanie podpunktu 4 na: <i>„Zagwarantowanie opłacalności i samowystarczalności ekonomicznej pod względem gospodarczym i społecznym polskiego sektora rybołówstwa”.</i> Uzasadnienie: Jak w punkcie powyżej – obecnie polscy rybacy nie są w stanie prowadzić opłacalnych ekonomicznie połowów. Konieczne są działania na rzecz zagwarantowania, a dopiero w kolejnym etapie	Uwaga nieuwzględniona. Państwo nie jest w stanie zagwarantować opłacalności i samowystarczalności ekonomicznej konkretnej gałęzi gospodarki, gdyż zależy ona od wielu czynników, w

			utrzymania opłacalności ekonomicznej w tym obszarze.	tym sytuacji ekonomicznej, naturalnych zjawisk przyrodniczych, klęsk ekologicznych i in. czynników na które administracja nie ma wpływu.
263.	Fundacja WWF Polska	s. 40, rozdział 7.3., akapit 1	Wnosimy o zmianę punktu odniesienia – kluczowym elementem na rzecz poprawy rentowności floty rybackiej są działania na rzecz odbudowy zasobów – więcej zasobów to większe połowy i wyższe zyski. Wzmacnianie sektora rybołówstwa poprzez modernizację i odnowę floty prowadzić będzie do zwiększania potencjału połowowego i dalszego spadku wydajności ekonomicznej floty poławiającej ograniczone zasoby. Z przygotowanego na zlecenie WWF raportu „Socio-economic benefits of a bold UE Fisheries reform” wynika, że odbudowa 43 stad ryb do stabilnych poziomów do roku 2022 pozwoli na zwiększenie wyładunków rocznych o 3,5 mln ton oraz na stworzenie 100 000 dodatkowych miejsc pracy w sektorze. W Polsce działanie to przyczyni się do zwiększenia zysków sektora o 10-20% i zwiększenie wyładunków o około 45 tys. ton ryb rocznie.	Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie jak w pkt. 261.
264.	SNPPiT	s. 41, rozdział 8	<u>od góry</u> Morza i oceany stanowią około 70% (...) Środowisko morskie Bałtyku jest zagrożone zanieczyszczeniami pochodzącymi z lądu, niesionymi przez rzeki doń wpływające , ze statków i innych jednostek pływających oraz z atmosfery. <u>akapit 2 zaczynający się od słów:</u> Mniejszy problem stanowi zanieczyszczenie morza przez statki (...) Ich wdrożenie wiąże się z koniecznością ciągłego doskonalenia i modernizacji jednostek pływających, zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portowej do odbioru zanieczyszczeń i odpadów oraz podniesienia świadomości w tym zakresie wszystkich zatrudnionych.	Uwaga częściowo uwzględniona.
265.	Fundacja WWF Polska	s. 41, rozdział 8, akapit 1	WWF nie zgadza się z opinią jakoby zanieczyszczenie Morza Bałtyckiego było spowodowane przede wszystkim „naturalnymi właściwościami” tego akwenu. Główną przyczyną zanieczyszczenia Bałtyku jest działalność	Uwaga uwzględniona.

			człowieka, warunki fizyczno-geograficzne akwenu Morza Bałtyckiego jedynie intensyfikują negatywne skutki zanieczyszczeń antropogenicznych, ale same w sobie nie są przyczyną jego zanieczyszczenia. Głównym działaniem na rzecz poprawy stanu środowiska naturalnego powinno być ograniczanie do minimum presji antropogenicznej i jej skutków. Wnosimy o stosowne przeformułowanie tego akapitu.	
266.	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska	s. 41, rozdział 8	Należy przenieść ochronę środowiska morskiego do ochrony brzegu i stworzyć 2 oddzielne rozdziały. Należy powołać się głównie na prawo polskie – prawo wodne. Do 2020 r. ma powstać Krajowy Program Ochrony Wód Morskich. Należy podkreślić rolę, jaką pełni Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, który wyznacza cele środowiskowe dla wód morskich. W nowo znowelizowanym prawie wodnym są wskaźniki, które powinny służyć jako wzór dla Polityki morskiej...	Uwaga częściowo uwzględniona. W aspekcie Prawa wodnego.
267.	Fundacja WWF Polska	s. 41, rozdział 8, ostatni akapit i s. 42 - pierwszy akapit	WWF zwraca uwagę, że kwestie środowiskowe regulowane są także na poziomie Unii Europejskiej przez dokumenty takie jak: Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej, Ramowa Dyrektywa Wodna, Dyrektywa Azotanowa, Wspólna Polityka Rybołówstwa, Wspólna Polityka Rolna UE, Dyrektywa Ptasia, Dyrektywa Siedliskowa. Niezwykle istotne są także zapisy obowiązujących i opracowywanych planów ochrony obszarów Natura 2000 i programów ochrony gatunków chronionych. Wnosimy o dołączenie tych dokumentów oraz celów w nich zwartych do opisu w rozdziale nr 8.	Uwaga częściowo uwzględniona.
268.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 41 – 42, rozdział 8	Proponujemy zmianę nazwy ochrona na użyteczność brzegu. W pojęciu użyteczność mieści się zarówno ochrona, jak również umocnienia oraz zachowanie plaż. <i>8. Poprawa stanu środowiska morskiego i użyteczności brzegu morskiego</i> Proponujemy usunąć część tekstu ze str. 42 zaczynającego się od słów: W zakresie ochrony brzegu.....(aż do końca strony) i zastąpić go poniższą propozycją: W zakresie poprawy użyteczności brzegu morskiego istotnym problemem jest konflikt między nadmiernym zbliżeniem zabudowy do linii brzegowej („miejsca gdzie z okna widać morze”) i związaną z tym potrzebą umocnienia brzegu, a potrzebą utrzymania plaży, która stanowi	Uwaga częściowo uwzględniona. Nie powinniśmy wprowadzać nowych pojęć poza tymi z ustawy.

			najwyższe dobro dla celów turystycznych i naturalne zabezpieczenie brzegu przed erozją. Problemem jest też zachowanie cennego przyrodniczo środowiska strefy brzegowej. To wszystko trzeba rozpatrzyć w kontekście postępujących zmian klimatycznych, powodujących powolny wzrost poziomu morza oraz towarzyszący im wzrost sztormowości i gwałtowności sztormów. Skutkuje to zwiększoną erozją brzegu na odcinkach erozyjnych oraz spowolnieniem procesu akumulacji na odcinkach akumulacyjnych. W 2003 r. ustanowiono <i>Program ochrony brzegów morskich</i>, mający przeciwdziałać zagrożeniom związanym z coraz silniejszą erozją polskiego brzegu morskiego. Program ten wymaga obecnie znacznej modyfikacji.	
269.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 43 – 44, rozdział 8.2	8.2. Działania na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego i użyteczności brzegu morskiego. Proponujemy korekty paru działań i wprowadzenie kilku nowych: - Zwiększenie świadomości ekologicznej poprzez promowanie zachowań ekologicznych dotyczących morza i brzegu. - Zwiększenie świadomości o nieuchronności występowania procesów brzegowych poprzez prowadzenie akcji edukacyjnych. - Doposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu. - Dążenie do niezabudowywania obszaru w pasie 50-100 m od plaży i w miarę możliwości wycofania istniejącej zabudowy na większą odległość od brzegu. - Dążenie do budowy przejść na plażę z użyciem pomostów, bez kontaktu z podłożem oraz z odpowiednią infrastrukturą na zapleczu w postaci sanitariatów i parkingów. - Wprowadzanie odpowiedniej gospodarki wodnej na klifach, zapobiegającej ich osuwaniu. - Stosowanie sztucznego zasilania jako głównej metody ochrony brzegu przed nadmierną erozją. - Zapewnienie zwiększonej kontroli sanitarnej kąpielisk, plaż i ich zaplecza.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zawarte w ramach promocji morskiej (kierunek: Usprawnienie zarządzania morskiego).

270.	Fundacja WWF Polska	s. 43, rozdział 8.1.	Wnosimy o przeformułowanie celu nr 2 na: <i>„Zapewnienie skutecznej ochrony brzegów morskich w miejscach, w których jest to konieczne ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa ludności w miejscach już istniejącej zabudowy oraz zapewnienie ochrony naturalnych odcinków ujściowych rzek przymorskich z uwzględnieniem obowiązujących i opracowywanych planów ochrony obszarów Natura 2000 i programów ochrony gatunków chronionych.”</i> Uzasadnienie: proces kształtowania brzegów morskich (w tym erozja) jest naturalnie występującym w naturze procesem i powinien być chroniony. Działania techniczne na rzecz ochrony brzegów morskich, ze względu na ich wysokie koszty oraz znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko, powinny być prowadzone jedynie na obszarach, gdzie zmiany linii brzegowej stanowią bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi. Działania takie powinny być poprzedzone oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz analizą ekonomiczną obejmującą warianty alternatywne. We wszystkich innych przypadkach proces naturalnego kształtowania linii brzegowej powinien być utrzymany.	Uwaga niezasadna. Stosuje się w Polsce selektywną ochronę brzegów morskich.
271.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 43, rozdział 8.1.	Proponujemy wymienić drugi cel na następujący: <i>Wdrożenie działań zmierzających do zrównoważonego gospodarowania przestrzenią nadmorską i plażą, natomiast w miejscach już zagospodarowanych, zapewnić skuteczne umocnienie brzegu, mogące odeprzeć skutki przewidywanych zmian klimatycznych i zapobiec powodziom sztormowym na tych obszarach oraz w rejonach ujścia rzek.</i>	Uwaga nieuwzględniona. Istniejący cel zawiera w sobie proponowane zapisy.
272.	SNPPiT	s. 44, rozdział 8.3	<u>akapit 3 od góry</u> Wdrożenie działań na rzecz ochrony brzegu morskiego, przede wszystkim poprzez realizację Programu ochrony brzegów morskich spowoduje uzyskanie bezpiecznego profilu brzegu. Obok przywrócenia linii brzegowej do właściwego stanu i zahamowania procesu zanikania plaży, dojdzie do zabezpieczenia nadmorskiej infrastruktury hotelowo-wypoczynkowej, turystycznej i mieszkańców.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy zostaną przeredagowane, na bardziej ogólne w których mieści się zapis „nadmorskiej infrastruktury hotelowo-wypoczynkowej, turystycznej i mieszkańców.”
273.	Uniwersytet Szczeciński,	s. 44, rozdział 8.3.	8.3. Spodziewane efekty działań na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego i użyteczności brzegu morskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Resort obecnie realizuje zmianę

	Instytut Nauk o Morzu		Proponujemy usunąć tekst od słów: Wdrożenie działań... do końca punktu i zastąpić go następującym: Wdrożenie działań na rzecz poprawy użyteczności brzegu morskiego, przede wszystkim poprzez realizację gruntownie zmodyfikowanego Programu ochrony brzegów morskich, spowoduje wzrost bezpieczeństwa brzegu i zachowanie plaż. Zastosowana metoda sztucznego zasilania brzegu osłabi proces erozji brzegu i zahamuje zanikanie plaż. Odpowiednia gospodarka wodna zmniejszy podatność klifów na osuwanie. Odsunięcie zabudowy od brzegu (lub nie lokowanie tam nowej) oraz zastosowanie pomostów jako przejść na plażę, zmniejszą problem erozji brzegu, jak również przyczynią się do poprawy jakości środowiska strefy brzegowej i zmniejszenia antropopresji. Spowoduje to zwiększenie atrakcyjności turystycznej tych obszarów.	POBM. Wpisując zadania tak szczegółowo ujęte, zamykamy drogę do realizacji innych form ochrony brzegu morskiego (budowle hydrotechniczne).
274.	Fundacja WWF Polska	s. 44, rozdział 8.3., akapit 3	Wnosimy o szczegółowe wyjaśnienie pojęć „<i>bezpieczny profil brzegu</i>” oraz „<i>przywrócenie linii brzegowej do właściwego stanu</i>”. WWF zwraca uwagę, że proces kształtowania linii brzegowej jest naturalnym procesem a linia brzegowa jest tworem dynamicznym ulegającym ciągłym zmianom. W związku z tym za niewłaściwe uważamy działania zmierzające do „przywrócenia linii brzegowej do właściwego stanu” – chyba, że za właściwy uznamy ten ukształtowany przez naturalne procesy środowiskowe. Uważamy, że działania związane z obszarami przybrzeżnymi powinny skupiać się na wypracowaniu odpowiednich narzędzi planistycznych uwzględniających naturalne procesy kształtowania linii brzegowej przy podejmowaniu decyzji dotyczących realizacji nowych inwestycji nadmorskich. Więcej na ten temat znajdują Państwo w raporcie WWF Polska: „Sposoby ochrony brzegów morskich i ich wpływ na środowisko przyrodnicze polskiego wybrzeża Bałtyku”, 2013	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy zostaną przeredagowane.
275.	Województwo Zachodniopomorskie	s. 44, rozdział 9.	W ramach poprawy bezpieczeństwa energetycznego proponuje się uzupełnić zapisy przedmiotowego dokumentu o koncepcję wykorzystania istniejącego potencjału małych portów morskich, jako bazy dla służb ratowniczych i serwisowych, obsługujących powstające farmy wiatrowe i ewentualnie inne konstrukcje <i>offshore’owe</i>.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 18.
276.	Związek	s. 44, rozdział	W odniesieniu do odnawialnych źródeł energii, zwłaszcza interesują nas	Uwaga uwzględniona.

	Armatorów Polskich	9	morskie farmy wiatrowe – rodzi się głęboka wątpliwość, że do 2020 powstaną takie rozwiązania techniczne, aby móc korzystać z takiego rodzaju energii. Wobec tego w dokumencie powinno się podkreślić potrzebę przyspieszenia prac związanych z morską energetyką wiatrową.	
277.	Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział w Gdańsku	s. 45, rozdział 9	Z uwagi na planowaną inwestycję „Gazociąg podmorski PMG „Kosakowo” – Przejazdowo wraz z boją rozładunkową na Zatoce Puckiej” wpisującą się w główne cele polityki energetycznej Państwa określone w „Polityce energetycznej Polski do 2030 roku” wnioskuje się o dokonanie dodatkowego akapitu przed zapisem „Ważnym źródłem ...” o następującej treści: „Planuje się budowę gazociągu podmorskiego wysokiego ciśnienia relacji Podziemny Magazyn Gazu Kosakowo - Przejazdowo wraz z morskim punktem przeładunkowym. Realizacja projektu budowy w rejonie Trójmiasta instalacji umożliwiającej odbiór CNG/LNG ma na celu umożliwienie importu do Polski gazu ziemnego transportowanego drogą morską w ilości około 1,5 mld m ³ rocznie jako uzupełnienie bilansu gazu ziemnego.”	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowy zapis, nie wpisuje się w ogólny charakter dokumentu.
278.	Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważon ej	s. 45, rozdział 9.	Do akapitu na str. 45 zaczynającego się od słów „Ważnym źródłem energii odnawialnej są zasoby wiatrowe nad morzami Europy...”, sugerowane jest dodanie następującego fragmentu: „Pomimo określenia celu ilościowego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na poziomie 500 MW do roku 2020 w Krajowym Planie Działania należy mieć na uwadze, że realny potencjał rynkowy rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, który równocześnie przyniesie największe korzyści dla polskiego bilansu energetycznego i polskiej gospodarki jest na poziomie 6 GW mocy w morskich farmach wiatrowych do roku 2030, z czego 1 GW w roku 2020, a kolejne 2 GW do roku 2025”. Uzasadnienie: Prognozę realizacji inwestycji w sektorze morskiej energetyki wiatrowej należy dostosować nie tylko do dokumentów strategicznych, ale również do warunków ekonomicznych oraz wydanych warunków przyłączenia. Zgodnie z prognozami Fundacji na rzecz Energetyki Zrównoważonej oraz firmy doradczej EY opublikowanymi w Programie rozwoju morskiej	Uwaga częściowo uwzględniona. Akapit zostanie ponownie przeanalizowany.

			energetyki i przemysłu morskiego w Polsce, realizacja 1 GW w roku 2020 i 2 kolejnych GW do 2025 zagwarantuje optymalizację korzyści i minimalizację kosztów inwestycyjnych. Należy również dostosować prognozy rozwoju morskiej energetyki do wydanych warunków przyłączenia, zgodnie z którymi w latach 2020 – 2021 zostaną przyłączone do sieci morskie farmy wiatrowe o mocy 900 MW.	
279.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	s. 47, rozdział 9	Wykreślić działanie „Stworzenie warunków dla budowy farm wiatrowych na morzu”. Treść tego zapisu mieści się w następnym zapisie ”Wprowadzanie programów innowacyjnych wykorzystujących energię ze źródeł odnawialnych na morzu, tj. wiatru, prądów morskich i falowania”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Działania zostaną przeanalizowane i zmodyfikowane.
280.	SNPPiT	s. 47, rozdział 9.2	<u>podpunkt czwarty od góry:</u> Wprowadzenie programów innowacyjnych wykorzystujących energię ze źródeł odnawialnych na morzu, tj. wiatru, prądów morskich i falowania oraz obejmujących elektrownie przepływowe Dolnej Wisły wg scenariusza D.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 11.
281.	Ministerstwo Obrony Narodowej	s. 47, rozdział 9.2.	Dodać tiret: „Wykorzystanie zdolności Marynarki Wojennej w operacjach zapewniania bezpieczeństwa dostaw surowców energetycznych drogą morską”. Uzasadnienie: Siły morskie każdego państwa, w tym jego flota wojenna mają za zadanie zapewnienie bezpieczeństwa morskich linii komunikacyjnych nie tylko w czasie kryzysu wojny, ale także przede wszystkim w okresie pokoju – dotyczy to również udziału Marynarki Wojennej w operacjach zwalczania piractwa i przestępczości na morzu.	Uwaga częściowo uwzględniona.
282.	Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważonej	s. 47, rozdział 9.2	Uzupełnić punkt nr 3 „Stworzenie warunków dla budowy farm wiatrowych na morzu”. Stworzenie warunków dla budowy farm wiatrowych na morzu z uwzględnieniem modernizacji portów morskich mogących stanowić zaplecze produkcyjno-logistyczno-montażowe. Uzasadnienie: Rozwój morskiej energetyki wiatrowej jest uzależniony od rozwoju odpowiedniego zaplecza produkcyjnego i logistycznego opartego na potencjalne polskich portów morskich, również tych zlokalizowanych w środkowej części wybrzeża polskiego. Właściwa organizacja zaplecza	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowa uwaga, nie wpisuje się w charakter dokumentu.

			portowego, która zakłada lokalizację bazy produkcyjnej w największych portach morskich oraz lokalizację centrów konstrukcyjnych (montażowych) i serwisowo-obługowych w mniejszych portach morskich położonych bliżej planowanych projektów jest optymalna z punktu widzenia logistyki. Właściwa logistyka z kolei przekłada się na redukcję kosztów, które są główną barierą rozwoju tej technologii. Lokalizacja zaplecza montażowego w pobliżu planowanych projektów morskich farm wiatrowych (północny i wschodni stok ławicy Słupskiej) zmniejsza czas wykorzystania bardzo kosztownych statków instalacyjnych oraz zmniejsza zależność od warunków pogodowych, co przy dużych projektach stanowi znaczące źródło oszczędności. Należy zaznaczyć, że na dzień dzisiejszy jedynie porty w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu i Szczecinie spełniają niektóre warunki niezbędne do obsługi budowy morskich farm wiatrowych (głębokość, szerokość wejścia), jednak nadal posiadają wiele barier (brak odpowiedniego zaplecza magazynowego, ograniczenia wysokościowe, zbyt mała nośność nabrzeży, ograniczone możliwości rozkładania statków typu jack-up). Z kolei pozostałe porty morskie praktycznie nie spełniają żadnych z tych wymagań. Należy zatem uznać modernizację zaplecza produkcyjno-logistyczno-obługowego dla morskich farm wiatrowych za bezwzględny warunek rozwoju tej technologii w Polsce.	
283.	SNPPiT	s. 48, rozdział 9.3	<u>od góry – drugi akapit</u> Rozwój i efektywne wykorzystanie bazy naukowo-technicznej przedsiębiorstw i instytucji branży morskiej stwarza warunki dla rozszerzenia możliwości zagospodarowania istniejącego polskiego potencjału intelektualnego i technicznego, wdrażania nowoczesnych rozwiązań, utworzenia nowych miejsc pracy oraz pobudzi aktywność zawodową obywateli.	Uwaga częściowo uwzględniona.
284.	Polski Klaster Morski	s. 48, rozdział 10	Polityka obronna na morzu i wybrzeżu Działania na rzecz bezpieczeństwa narodowego w polskiej strefie gospodarczej poprzez rozwój floty i portów wojennych, obrony lądowej i powietrznej z infrastrukturą lotniskową.	Uwaga nieuwzględniona. Brak konkretnej propozycji zapisu.
285.	Fundacja WWF Polska	s. 48, rozdział 10, ostatni	Używanie stwierdzeń typu „ochrona brzegów morskich przed niszczącym działaniem żywiołu morskiego” jest niewłaściwe. Procesy kształtowania linii	Uwaga uwzględniona.

		akapit	brzegowej, w tym procesy erozyjne, są naturalnymi procesami i nie ma możliwości ich całkowitej eliminacji. Działania ograniczające wpływ naturalnych procesów kształtowania linii brzegowej powinny być prowadzone tylko w miejscach gdzie istnieje bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi. Działania takie powinny być poprzedzone oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz analizą ekonomiczną obejmującą warianty alternatywne.	
286.	LB Shipping and Logistic z o.o.	s. 48, rozdział 10	Wśród społeczeństwa związanego z gospodarką morską (marynarzy) nie ma dobrych opinii oraz informacji o działalności rządu polskiego w kwestii gospodarki morskiej - być może jest to zaniechanie działań z dziedziny public relation. Istnieje brak świadomości morskiej zarówno w odniesieniu do ogółu społeczeństwa. Jesteśmy państwem morskim, ale nie jesteśmy społeczeństwem morskim. Propozycja publikacji działań i osiągnięć – co zamierzaliśmy, co osiągnęliśmy.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Corocznie publikowany jest raport z przebiegu realizacji polityki morskiej RP.
287.	LB Shipping and Logistic z o.o.	s. 48, rozdział 10	Należy położyć nacisk na wspieranie organizacji społecznych, organizacji pracodawców i stowarzyszeń związanych z gospodarką morską.	Uwaga nieuwzględniona. Brak propozycji zapisu w jaki sposób takie wsparcie miałoby wyglądać.
288.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	s. 48 – 52, rozdział 10	W punkcie „Usprawnienie zarządzania morskiego” w niewystarczającym stopniu uwzględnia się rolę decentralizacji zarządzania morskiego. Dotyczy to zarówno struktur zintegrowanego zarządzania morskiego, jak i zarządzania realizowanego za pośrednictwem portów morskich. W odniesieniu do pierwszego elementu należy podkreślić centralistyczny charakter Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej. W odniesieniu do drugiego elementu należy podkreślić brak decentralizacji zarządzania portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Postulaty te mogą być także zawarte w opisie punktu „Rozwój portów morskich”. Właścicielem portów morskich w przeważającej większości jest Skarb Państwa. Tym samym nie udało się zrealizować zapisów ustawy o portach i przystaniach morskich z 1996 roku. Komunalizacja i regionalizacja portów morskich zgodna jest z doświadczeniem europejskim. Ostatnio na rzecz komunalizacji zarządzania portów morskich wypowiedział się	Uwaga nieuwzględniona. Obecnie brak planów właściciela co do komunalizacji portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

			Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak na targach BALT EXPO. Propozycje środowisk samorządowych Trójmiasta rekomendują zrównoważony model zarządzania dużymi portami morskimi, w którym zarówno administracja centralna, regionalna jak lokalna są współwłaścicielami udziałów portów.	
289.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 50, rozdział 10.1	słowa „wzmocnienie efektywności” proponuję zastąpić słowami „doprowadzenie do najwyższej efektywności”	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga stylistyczna.
290.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 50, rozdział 10.1.	Proponujemy małą korektę jednego z celów: Podniesienie świadomości morskiej i znaczenia procesów brzegowych wśród społeczeństwa.	Uwaga nieuwzględniona. Świadomość morska jest szerokim pojęciem, które zawiera „procesy brzegowe”.
291.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 50, rozdział 10, Akapit 3	W warunkach polskich, niezwykle istotnym elementem gospodarki morskiej jest obsługa ładunków w portach handlowych. Tym samym oferta ppm zasługuje również na wsparcie promocyjne, zwłaszcza na rynkach tranzytowych. Sugeruje się zatem zmianę drugiego zdania tego akapitu i nadanie mu brzmienia „Można wskazać na różne aspekty składające się na promocję morską, której istotą jest działanie na rzecz morskiego charakteru państwa, tj.: promocja zawodów morskich, promocja morską jako instrument informacyjny polityki morskiej, promocja nauki, badań i technologii morskich, promocja żeglugi bliskiego zasięgu, promocja przewozów ładunków przez polskie porty morskie, szczególnie na rynkach tranzytowych.”	Uwaga uwzględniona.
292.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	s. 51, rozdział 10.2., Punkt dziewiąty	Sugeruje się dodanie po punkcie dziewiątym poniższego, z uwagi na konieczność integracji uczestników obrotu portowo-morskiego: „•Zintegrowanie systemów wymiany informacji w obrocie portowo-morskim”	Uwaga nieuwzględniona. Brak jasności o integrację jakich systemów chodzi.
293.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia	s. 51, rozdział 10.2., Punkt dziesiąty	Sugeruje się dodanie po punkcie dziesiątym poniższych dwóch punktów. Działania te przyczynią się do istotnego wzrostu obrotów ładunkowych w polskich portach morskich:	Uwaga częściowo uwzględniona. Działania w zakresie promocji morskiej będą preredagowane.

	S.A.		• działania promujące potencjał polskiej gospodarki morskiej, zwłaszcza na rynkach tranzytowych, m.in. poprzez wspólne uczestnictwo w wybranych targach i wystawach transportowych • skoordynowane działania promujące możliwości inwestycyjne w obszarach polskiej gospodarki morskiej	
294.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi	s. 51, rozdział 10.2.	Enigmatyczne stwierdzenie w działaniach „Promocja wydarzeń morskich w kraju i zagranicą” – sprowadza się praktycznie tylko do informacji o Dniach Morza w Polsce, Światowym Dniu morza oraz targach morskich. Działanie powinno charakteryzować się ciągłością w ciągu roku. Przykładowa propozycja „Popularyzacja i promocja spraw morza w społeczeństwie, w szczególności wśród młodzieży poprzez zaangażowanie takich organizacji jak np. Liga morska, związki harcerskie, ośrodki akademickie oraz środki masowego przekazu”.	Uwaga uwzględniona. Działania w zakresie promocji morskiej będą preredagowane.
295.	SNPPiT	s. 53, rozdział 11	<u>od góry – akapit zaczynający się od słów: Realizacja polityki morskiej (...)</u> <u>na końcu akapitu dodatkowe zdanie:</u> Będzie również prowadzona okresowo ocena stopnia realizacji zakładanych celów z uwzględnieniem zasadności poniesionych kosztów.	Uwaga nieuwzględniona. Działania będą monitorowane poprzez coroczne przygotowanie dokumentów „Raportów z przebiegu realizacji polityki morskiej RP”.
296.	DCT	s. 53, rozdział 11.1	Należy zmodyfikować zestaw wskaźników monitorowania polityki morskiej RP w zakresie rozwoju polskich portów morskich poprzez: • Wprowadzenie wartości bazowych i docelowych dla wszystkich wskaźników • Wprowadzenie kierunku zmian we wszystkich zaproponowanych wskaźnikach (np. z obecnej „wielkości obrotów w portach ogółem” do „wzrostu wielkości obrotów w portach ogółem” czy też z „poziomu konteneryzacji w %” na „wzrost poziomu konteneryzacji w %”) • Wykreślenie wskaźnika „ilość statków wchodzących do portów morskich (szt., tonaż)”, jako niemiarodajnego Powyższe zmiany, w szczególności ukierunkowanie wskaźników i przypisanie im konkretnych wartości pozwoli zwartościować oczekiwania wobec rozwoju polskich portów morskich, a także umożliwi mierzalność	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 5.

			efektywności podejmowanych działań i określenie stopnia realizacji założonych celów.	
297.	Polski Klaster Morski	s. 53 i następne, rozdział 11.1.	Do wskaźników monitorowania włączyć w każdej z rubryk KIERUNKI ROZWOJU: 1. Wartości inwestycji – nakłady inwestycyjne 2. Przychody za działalności gospodarczej przedsiębiorstw gospodarki morskiej 3. Zysk brutto i netto 4. Wartość dodana brutto i netto sektora - 9. Usprawnienie zarządzania morskiego poziom kooperacyjności w polskiej gospodarce morskiej: 1. ilość klastrów morskich 2. ilość podmiotów działających w klastrach morskich 3. udział (członkostwo) instytucji państwa i lokalnych samorządów w działalności klastrów morskich wartość wsparcia państwa i lokalnych samorządów dla działań integracyjnych w gospodarce morskiej - 9. Usprawnienie zarządzania morskiego Ilość, jakość i wartość wykreowanych projektów międzynarodowych (np. korytarzy logistycznych, projektów promocyjnych, projektów sieciowych) w ramach: 1. Programu Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego 2. Programu dla Europy Środkowej UE 3. Grupy Wyszehradzkiej 4. Współpracy międzynarodowej poza UE (np. z Chinami, Brazylią, RPA, Federacją Rosyjską itd.) - 4. Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich ilość i wartość wspólnych projektów badawczo-rozwojowych realizowanych przez uczelnie i instytuty naukowe - 1. Rozwój portów morskich Poziom wsparcia, organizacji i ocena funkcjonowania Port Community Systems – Single Window w świetle wymagań UE	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowe.
298.	Zarząd	s. 53, rozdział	Z uwagi na ich dużą wagę, sugeruje się dodatkowe wydzielenie w	Uwaga uwzględniona.

	Morskiego Portu Gdynia S.A.	11.1, Punkt 1.	pierwszym wskaźniku obrotów tranzytowych. Proponowana nazwa wskaźnika to „- struktura i wielkość obrotów w portach ogółem, w tym obrotów tranzytowych” Sugeruje się również doprecyzować rodzaj połączeń pomiędzy portami, aby zapewnić ich porównywalność. Proponowana nazwa wskaźnika to „- liczba regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami”	
299.	Fundacja WWF Polska	s. 54, rozdział 11.1., wskaźnik nr 4	Wnosimy o zmianę brzmienia wskaźnika pierwszego na: „Liczba studentów i absolwentów uczelni i kierunków morskich znajdujących zatrudnienie kierunkowe po zakończeniu studiów”. Uzasadnienie: Celem Polityki powinno być podnoszenie jakości, a nie zwiększanie liczby kształconych osób. O jakości nauczania świadczy liczba absolwentów znajdujących pracę związaną z kierunkiem studiów.	Uwaga nieuwzględniona. O jakości kształcenia nie świadczy jedynie liczba absolwentów znajdujących pracę w zawodzie.
300.	Fundacja WWF Polska	s. 54, rozdział 11.1., wskaźnik nr 4	Wnosimy o zastąpienie dwóch wskaźników: nakład na naukę i badania morskie oraz ilość rejsów badawczych wskaźnikiem: „Liczba publikacji naukowych” Uzasadnienie: Celem Polityki powinno być podnoszenie jakości i innowacyjności kształcenia. Mierzalnym efektem takich działań jest liczba publikacji naukowych w danym temacie nie zaś ilość wydatkowanych środków finansowych czy rejsów badawczych.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wskaźniki zostaną przeanalizowane.
301.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 54, rozdział 11.1	wskaźniki dla „konkurencyjnego transportu morskiego” należy uzupełnić o: - procentowy udział transportu morskiego w wymianie handlowej RP, - procentowy udział transportu morskiego w obsłudze tranzytu towarowego przez terytorium RP, - liczba tkm przeniesionych z lądu na morze w relacjach równoleżnikowych (żegluga bliskiego zasięgu w kabotażu oraz w połączeniach międzynarodowych). Kwestia językowa: nie „ilość statków” ale „liczba statków” Kwestia językowa: jeżeli „liczba wypadków” to nadal prawidłowo powinno być „liczba akcji”, „liczba kontroli”, „liczba weryfikacji”, „liczba incydentów”, „liczba zatrzymań”. Kwestia językowa: jeżeli „liczba studentów” to nadal prawidłowo powinno być „liczba dyplomów”, „liczba kierunków”, „liczba rejsów” Kwestia językowa: jeżeli „liczba pasażerów” to nadal prawidłowo powinno być „liczba udzielonych koncesji” i „liczba decyzji”	Uwaga częściowo uwzględniona. Wskaźniki zostaną przeanalizowane.

			Kwestia językowa: zamiast „ilość połowów” lepiej brzmi „wielkość połowów”		
302.	SNPPiT	s. 54, rozdział 11.1	4. Kształcenie i doskonalenie polskich kadr dla rozwoju gospodarki morskiej - liczba studentów i absolwentów (w tym obywateli polskich) uczelni kształcących dla potrzeb gospodarki morskiej - liczba dyplomów oficerów (w tym obywateli polskich) statków morskich wydanych przez urzędy morskie - liczba kierunków i specjalizacji na uczelniach kształcących dla potrzeb gospodarki morskiej - liczba rejsów statków badawczych - liczba absolwentów (w tym obywateli polskich) kierunków kształcących dla potrzeb gospodarki morskiej i energetyki ze źródeł odnawialnych zatrudnionych w instytucjach i firmach (w tym krajowych) pracujących na rzecz gospodarki morskiej i bezpieczeństwa energetycznego kraju	<u>od góry – podpunkt 4</u> - liczba udzielonych koncesji na poszukiwania złóż - liczba nowopowstałych lokalnych tematycznych ścieżek edukacyjnych i innych atrakcji turystyki studyjnej - liczba jednostek przepływających przez śluzy na trasie ze Szczecina (Odrą, Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą i Wisłą) do Gdańska oraz w kierunku przeciwnym.	Uwaga częściowo uwzględniona.
303.	Fundacja WWF Polska	s. 54, rozdział 11.1., wskaźnik nr 5	Prosimy o dokładne wytłumaczenie przyczyn włączenia wskaźnika „Liczba pasażerów rejsów...” do kierunku rozwoju „Zrównoważone wykorzystanie pozostałych zasobów naturalnych mórz i oceanów”. Wskaźniki związane z transportem powinny zostać włączone do kierunku		Uwaga uwzględniona. Wskaźniki zostaną przeanalizowane.

			rozwoju „Konkurencyjny transport morski”.	
304.	Fundacja WWF Polska	s. 55, rozdział 11.1., wskaźnik 6	Wnosimy o zmianę wskaźników w kierunku rozwoju „Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego” na: „Liczba stad ryb poławianych na poziomie maksymalnego odtwarzalnego połowu (MSY)” oraz „Liczba jednostek prowadzących ekonomicznie opłacalną działalność połowową”. Uzasadnienie: Ilość połowów oraz wielkość floty rybackiej nie są wskaźnikami pozwalającymi stwierdzić, czy dane rybołówstwo prowadzone jest w sposób zrównoważony. Wskaźnikami takimi są natomiast te zaproponowane powyżej – zrównoważone rybołówstwo oznacza stabilne populacje ryb i rybaków prowadzących ekonomicznie opłacalne połowy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wskaźniki zostaną przeanalizowane.
305.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	s. 55, rozdział 11.1	W zakresie usprawnienia zarządzania brakuje wskaźników: - liczba projektów pan-bałtyckich, unijnych i innych międzynarodowych projektów z udziałem reprezentantów polskich władz i/lub przedsiębiorstw i/lub organizacji. - zrealizowanie wprowadzenia Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi - odsetek pozytywnych okresowych audytów efektywności działalności administracji morskiej - liczba przeprowadzonych konsultacji społecznych w zakresie funkcjonowania administracji morskiej - liczba wydarzeń morskich wypromowanych w kraju i zagranicą - zrealizowanie zintegrowania „systemów monitoringu...”	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowe.
306.	Fundacja WWF Polska	s. 55, rozdział 11.1., wskaźnik 7	Wnosimy o usunięcie wskaźnika „Długość linii brzegowej objętej ochroną przed niszczącym działaniem morza”.	Uwaga nieuwzględniona. Brak propozycji innego wskaźnika
307.	Osoba prywatna	s. 56, rozdział 12, akapit pierwszy	Pierwsze zdanie w tym akapicie sugeruje, że w celu realizacji <i>Polityki...</i> , nie są potrzebne żadne zmiany legislacyjne lub organizacyjne.	Uwaga nieuwzględniona. Subiektywna perspektywa spojrzenia.
308.	Osoba prywatna	s. 56, rozdział 12, ostatni akapit	Zdanie pierwsze w tym akapicie nie uwzględnia zasady dodatkowości przy korzystaniu z funduszy Unii Europejskiej, która to zasada powinna być zasadą absolutnie nadrzędną przy wykorzystaniu tych funduszy.	Uwaga nieuwzględniona. Zbyt szczegółowe.
309.	Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu	s. 53 – 55, rozdział 11.1.	W pkt. 4. proponujemy następujące korekty: <u>W kierunkach rozwoju:</u> Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morza i strefy brzegowej. <u>Wskaźniki:</u>	Uwaga częściowo uwzględniona. Wskaźniki zostaną przeanalizowane.

			- liczba studentów i absolwentów kierunków związanych z morzem na uczelniach morskich oraz oceanografii i geografii morza na uniwersytetach; - ilość kierunków i specjalizacji związanych z morzem i strefą brzegową na uczelniach morskich i uniwersytetach; - nakłady na monitoring morza i strefy brzegowej. W pkt. 5. proponujemy następujące korekty: <u>W kierunkach rozwoju:</u> Zamiast dotychczasowego sformułowania, proponujemy następujące: Rozwój turystyki morskiej i nadmorskiej. <u>Wskaźniki:</u> - liczba przejść na plażę w postaci pomostów ponad terenem z odpowiednim zapleczem (sanitariaty, parkingi). Dwa ostatnie wskaźniki proponujemy przenieść do kierunku 6. W pkt. 6. proponujemy następujące korekty: <u>W kierunkach rozwoju:</u> Proponujemy rozszerzyć tytuł kierunku następująco: Rozwój rybołówstwa morskiego i eksploatacji dna w polskich obszarach morskich. <u>Wskaźniki:</u> Do już istniejących proponujemy dołączyć dwa ostatnie z pkt. 5. W pkt. 7. Proponujemy następujące korekty: <u>W kierunkach rozwoju:</u> Proponujemy skorygować tytuł kierunku następująco: Działania na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego i użyteczności brzegu morskiego. <u>Wskaźniki:</u> Proponujemy zrezygnować z następującego wskaźnika: - <i>długość linii brzegowej objętej ochroną przed niszczącym działaniem morza (w km)</i> W jego miejsce proponujemy umieszczenie dwóch następujących: - długość łączna odcinków brzegu objętych sztucznym zasilaniem plaży (w km);	
--	--	--	--	--

			- długość łączna odcinków brzegu objętych budowlami umacniającymi brzeg (w km). W pkt. 9. proponujemy następujące korekty: <u>W kierunkach rozwoju:</u> Proponujemy skorygować tytuł kierunku następująco: Usprawnienie zarządzania obszarami morskimi i przybrzeżnymi. <u>Wskaźniki:</u> Proponujemy drobną korektę: - pokrycie planami zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich i przybrzeżnych (w ha).	
310.	Osoba prywatna	s. 53 -56, rozdział 11.1	Po stronie wskaźników występuje brak wyraźnego podziału na wskaźniki produktu, rezultatu i oddziaływania. Ponadto brak jest wartości obecnych i docelowych wymienionych wskaźników, co tak naprawdę wyklucza rzetelny monitoring Polityki Morskiej.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w pkt. 5.