



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.18.2020.MO

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna

03. 08. 2020

nr RPW. 21. 221/2020 P
52. [signature]
(podpis)



03980200364888
RPW/21721/2020 P
2020-08-03

Warszawa, dnia 30 lipca 2020 r.

Pan

Tomasz Grodzki

Marszałek Senatu RP

[Signature]

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Senatora RP, Pana Beniamina Godylę podczas 12 posiedzenia Senatu RP w dniu 18 czerwca 2020 r. w sprawie wraków statków zalegających na dnie Bałtyku, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

1. Czy ministerstwa mają zinwentaryzowane wszystkie zatopione jednostki oraz miejsca, w których mogą znajdować się materiały niebezpieczne?

Problematyka zatopionych w Morzu Bałtyckim materiałów niebezpiecznych (przez które należy rozumieć: bojowe środki trujące i produkty ich rozpadu, broń konwencjonalną oraz zalegające we wrakach paliwo i substancje ropopochodne) jest zagadnieniem niezwykle złożonym i interdyscyplinarnym, dlatego wymaga wielopłaszczyznowej współpracy wspólnoty międzynarodowej, a także wielu resortów i podmiotów na terenie RP.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, biorąc pod uwagę możliwości finansowe budżetu państwa i zasadność wydatkowania tych środków, a także ich celowość i rzetelną gospodarkę finansową, podejmuje działania inwentaryzacyjne w tych częściach polskich obszarów morskich, gdzie realizowane są przez urzędy morskie inwestycje i tam, gdzie podjęcie działań podyktowane jest przede wszystkim zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi.

Zgodnie z art. 42 ust. 1 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej do obowiązków organów administracji morskiej należą sprawy dotyczące między innymi zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi. Organy administracji morskiej podejmują działania mające na celu weryfikację, czy na obszarach tras żeglugowych nie znajdują się przeszkody mogące stanowić niebezpieczeństwo dla żeglugi. W tym celu urzędy morskie prowadzą badania warunków żeglowności torów wodnych, kotwicowisk i innych użytkowych akwenów, a także wyznaczają parametry bezpiecznej głębokości dróg wodnych. Działania te polegają na prowadzeniu morskich pomiarów hydrograficznych z wykorzystaniem systemów echosond wielowiązkowych, systemów sonarów holowanych oraz podwodnych systemów wizyjnych. W trakcie prac dochodzi do lokalizacji zalegających na dnie obiektów podwodnych, w tym wraków. Urzędy morskie na bieżąco udostępniają Biuru Hydrograficznemu Marynarki Wojennej (BHMW) wyniki pomiarów batymetrycznych, informacji o wrakach i innych związanych z zadaniami BHMW, w ramach instytucjonalnej współpracy.

W celu gromadzenia i weryfikacji informacji o zalegających na dnie Morza Bałtyckiego obiektach powstała Baza Danych Obiektów Podwodnych (BDOP) BHMW. W bazie tej gromadzone są przede wszystkim dane o obiektach:

- mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi,
- mieszczących się w sferze zainteresowań Marynarki Wojennej,
- będących artefaktami historycznymi podlegającymi ochronie jako dziedzictwo narodowe,
- mogących stanowić inne zagrożenie,
- mogących stanowić atrakcję turystyczną.

Baza powstaje na podstawie bieżących i archiwalnych danych BHMW jak i materiałów przekazanych przez organy administracji morskiej, instytucje naukowe i badawcze, stowarzyszenia i organizacje pozarządowe oraz osoby prywatne.

W chwili obecnej na ukończeniu jest budowa Systemu Informacji Przestrzennej w Administracji Morskiej (SIPAM), w którym zawarte będą również ww. informacje zbierane przez BHMW. Projekt jest realizowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz z Urzędami Morskimi. Celem projektu SIPAM jest stworzenie rozwiązania gwarantującego każdemu użytkownikowi dostęp do danych przestrzennych, dotyczących obszarów morskich w jednolitym formacie, zapewniającym wzajemną spójność. System usprawni działania administracji morskiej oraz podmiotów zewnętrznych poprzez szybki dostęp do jednolitych danych przestrzennych oraz ich łatwe wyszukiwanie. Projekt SIPAM jest kolejnym krokiem związanym z szeregiem działań, podejmowanych zarówno na poziomie ogólnokrajowym, jak i lokalnym, dotyczących wdrażania dyrektywy INSPIRE oraz jej implementacji przez ustawę o infrastrukturze informacji przestrzennej.

W kontekście rozpoznania całych polskich obszarów morskich pod względem zalegania w nich materiałów niebezpiecznych, warto zaznaczyć, że w toku kontroli NIK P/19/068 „Przeciwdziałanie zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Morza Bałtyckiego” Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w oparciu o szacunkowe wyliczenia na podstawie kosztów i czasu realizacji inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m”, przekazał informacje dotyczące kosztów i czasu potrzebnego na przeprowadzenie inwentaryzacji całych polskich obszarów morskich. Z ww. szacunków wynikało, że takie rozpoznanie zajęłoby ok. 16 500 miesięcy, czyli 1 375 lat i będzie kosztowało ok. 515 701 mln zł.

2. Jakie obecnie są prowadzone działania mające na celu wypompowanie paliwa z wraków statków Franken i Stuttgart oraz usunięcie z Głębi Gdańskiej zatopionej tam broni chemicznej?

Uprzejmie informuję, że w celu zbadania zagrożenia jakie może stanowić wrak statku Franken, w 2018 r. z upoważnienia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej został powołany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Zespół roboczy ds. zagrożeń związanych z zaleganiem na dnie Zatoki Gdańskiej wraku niemieckiej jednostki pływającej z okresu II wojny światowej Franken. W pracach zespołu biorą udział przedstawiciele: Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Urzędów Morskich oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Zespół zebrał i przeanalizował dane archiwalne, z których wynika, że statek t/s Franken oddał paliwo przed zatopieniem i nie był zaopatrzony w takie ilości paliwa, jak wskazano w interpelacji. Analiza dostępnych materiałów wykazała, że potencjalna maksymalna ilość paliwa wewnątrz wraku wynosi 700 do 1500 ton (a nie ok. 3 500 ton), przy założeniu, że zbiorniki są w dalszym ciągu szczelne. Należy jednakże przypomnieć, że zatopieniu przez lotnictwo radzieckie statku Franken towarzyszyły dramatyczne okoliczności. Na skutek kolejnych eksplozji radzieckich bomb i amunicji znajdującej się wewnątrz statku, doszło do rozerwania i przełamania kadłuba, rozszczelnienia zbiorników i potężnego rozlewu paliwa. W efekcie nie wiadomo ile paliwa uległo rozlaniu i spaleniu już w momencie zatopienia, a ile pozostało i uwalniało się stopniowo do środowiska przez okres powojenny.

Wstępne ustalenia zespołu roboczego pokazują, że skala zagrożenia opisana przez Fundację MARE i Instytut Morski w Gdańsku w raporcie z czerwca 2018 r. pt. „Wstępny Plan oczyszczania wraku t/s Franken” została mocno zawyżona. Należy zaznaczyć, że informacje przedstawione w ww. dokumencie nie są spójne, opierają się na przypuszczeniach i nie są poparte wiarygodnymi, zweryfikowanymi danymi. Ekspedycja badawcza, na podstawie której opracowany został ww. raport, nie dowiodła występowania paliwa w zbiornikach wraku t/s Franken, nie zaobserwowano również wycieków paliwa. Raport Fundacji zawiera wiele nieścisłości i głównie opiera się na przypuszczeniach, że zbiorniki „wyglądają na szczelne”, „mogłoby zmieścić się 4 608 ton różnego rodzaju paliw”, „możliwe jest zaleganie paliwa”, „nie można wykluczyć ani potwierdzić, że w zbiorniku zalega paliwo ciężkie”. Sami autorzy raportu wskazują, że „Nie znaleziono żadnych przebić i wycieków paliwa.”, „Mimo, iż nurkowie dokładnie oglądali pokrywy luków (w tych miejscach występuje największe prawdopodobieństwo wycieku paliwa), nie stwierdzono występowania takich wycieków”, „Mimo poszukiwań nie udało się znaleźć miejsc, w których można sfilmować wycieki ropy” co jednoznacznie wskazuje, że z wraku nie uwalnia się paliwo. Zapisy informujące o tym, że „Wyniki badań chemicznych prób gruntu pobranych w bezpośredniej bliskości wraku (w polu bliskim) wykazały ogromne przekroczenia norm.” również wprowadzają czytelnika w błąd, gdyż nie uwzględniają faktu, że teren wokół wraku jest i będzie zanieczyszczony substancjami chemicznymi i ropopochodnymi, z uwagi na fakt, że w dniu zatopienia statku na skutek kolejnych eksplozji doszło do rozerwania i przełamania kadłuba, rozszczelnienia zbiorników i potężnego rozlewu paliwa.

Jak już wskazano wcześniej raport opiera się na domniemaniach, zaś zawarte w nim wnioski są dużym nadużyciem i potwierdzają tendencyjność i brak neutralności podejścia sporządzających go ekspertów. W ogóle nie wzięli oni bowiem pod uwagę możliwości, że brak wycieków świadczy o tym, że wrak statku Franken nie zawiera paliwa, gdyż je oddał w dniach poprzedzających zatonięcie oraz zostało ono uwolnione w trakcie zatonięcia.

Reasumując, katastroficzne scenariusze związane z dużym rozlewem na skutek przełamania skorodowanego wraku t/s Franken nie znajdują potwierdzenia. Należy jednak podkreślić, że w sytuacji ewentualnego uwolnienia paliwa Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa jest przygotowana organizacyjnie i sprzętowo do usunięcia rozlewu znacznie większego, niż potencjalnie mogący wystąpić w przypadku wraku t/s Franken. Jednocześnie uprzejmie informuję, że w chwili obecnej trwają przygotowania do przeprowadzenia przez siły Marynarki Wojennej RP sondażu hydrograficznego oraz identyfikacji materiałów wybuchowych i niebezpiecznych w okolicy wraku statku Franken, żeby w późniejszym terminie móc przeprowadzić zwiad

nurkowy w celu określenia zagrożeń związanych z materiałami niebezpiecznymi mogącymi zalegać we wraku statku Franken.

W kontekście wraku statku Stuttgart uprzejmie informuję, że w 2016 r. został odebrany raport pt. „Badania oraz analiza zagrożeń dla środowiska morskiego, jakie stanowi wrak statku Stuttgart wraz z analizą istniejących technologii utylizacji zagrożenia i możliwości ich wykorzystania”. Raport ten został opracowany przez Instytut Morski w Gdańsku w ramach umowy podpisanej z Ministrem Środowiska, która została zrealizowana na wniosek ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

W dokumencie opisano m.in. takie metody usuwania skażenia bądź remediacji skażonego osadu jak: monitorowane naturalne oczyszczanie, graniczenie skażonego obszaru ścianką, solidyfikację i stabilizację skażonego osadu z zastosowaniem pyłu lotnego lub innych substancji wiążących, przykrywanie skażonego obszaru (capping), bioremediację lub usuwanie skażonego osadu poprzez pogłębienie, hot-tapping i pompowanie pozostałości paliwa z wraku z użyciem ROV i nurków. Raport wskazał dwie rekomendowane metody usuwania skażenia bądź remediacji skażonego osadu, które można brać pod uwagę w przypadku wraku Stuttgart – zasypianie skażonego osadu lub naturalne samooczyszczanie skażonego gruntu.

W raporcie wskazuje się, że metoda polegająca na zasypywaniu skażonego wraku i osadu na skażonym terenie byłaby najodpowiedniejsza, przy czym jedynie odroczy konieczność zajęcia się skażeniem i spowoduje pozostawienie problemu następnym pokoleniom. Dodatkowo autorzy raportu wskazują, że zastosowanie tej metody może spowodować ponowne wprowadzenie zanieczyszczeń do wody pod wpływem nacisku materiału przykrywającego na dno podczas jego układania na skażonym terenie. Należy także wskazać, że metoda ta, tak samo jak metoda naturalnego samooczyszczenia gruntu, wymaga długoterminowego i systematycznego monitorowania, w celu sprawdzenia integralności pokrywy oraz zapewnienia, że zanieczyszczenia nie migrują. Autorzy raportu wskazują, że metoda naturalnego samooczyszczenia jest tańsza i najmniej ryzykowna. W metodzie tej nie występuje zagrożenie wprowadzenia dużej ilości zanieczyszczeń do środowiska ponieważ nie występuje żadne działanie, które by to powodowało. Autorzy raportu nie uznali jednak tej metody za najodpowiedniejszą z uwagi na brak m.in. wiedzy na temat procesów zachodzących w obszarze skażenia i brak informacji o procesach chemicznych jakim jest poddawane paliwo, które wyciekło z wraku statku Stuttgart. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że takie same informacje potrzebne są do wykorzystania metody polegającej na zasypaniu skażonego wraku. Instytut Morski w Gdańsku sporządzając raport nie był więc w stanie wyciągnąć jednoznacznych wniosków co do najodpowiedniejszej metody utylizacji zagrożenia dla środowiska morskiego, jakie stanowi wrak statku Stuttgart, gdyż zaproponował metodę, która nie spowoduje w żadnym stopniu utylizacji samego zagrożenia a jedynie odroczy i przeniesie odpowiedzialność za zajęcie się tym problemem na dalsze pokolenia.

W odniesieniu do ww. wyników, biorąc pod uwagę wytyczne Komisji Helsińskiej zawarte m.in. w raporcie HELCOM MARITIME ASSESSMENT 2018 oraz w raporcie HELCOM MUNI (2013), należy stwierdzić, że w Polsce, podobnie jak w innych państwach obszaru Morza Bałtyckiego (np. Estonia, Finlandia i Szwecja), w obszarach morskich w których zidentyfikowano liczne niebezpieczne wraki z paliwem, stosuje się metody polegające na naturalnym samooczyszczaniu skażonego gruntu.

Według autorów raportu pt. „Badania oraz analiza zagrożeń dla środowiska morskiego, jakie stanowi wrak statku Stuttgart wraz z analizą istniejących technologii utylizacji zagrożenia i możliwości ich wykorzystania” nie wiadomo czy produkty degradacji są mniej szkodliwe niż samo paliwo, ponieważ

nie ma wystarczających danych jakim procesom chemicznym poddawane jest paliwo, które wyciekło ze statku Stuttgart. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że resort gospodarki morskiej nie jest właściwy w zakresie prowadzenia monitoringu środowiska. Zgodnie z art. 351 ust. 1 ustawy Prawo wodne, Główny Inspektor Ochrony Środowiska jest kompetentny do opracowania programu monitoringu wód morskich, który zgodnie z ust. 2 pkt 3 powinien dostarczyć „informacji pozwalających na bieżącą ocenę stanu środowiska wód morskich oraz na określenie działań pozostających do podjęcia i postępów działań już podjętych dla osiągnięcia dobrego stanu środowiska wód morskich, zgodnie ze wstępną oceną stanu środowiska wód morskich oraz z zestawem właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich”. Dodatkowo warto zaznaczyć, że w ww. raporcie wskazano, że badania ekotoksykologiczne przeprowadzone wobec trzech organizmów wskaźnikowych tj. bakterii *Vibrio fischeri*, skorupiaka *Heterocypris incongruens* oraz rośliny *Sorghum sacharatum* wykazały, iż w większości próbek pobranych wokół wraku s/s Stuttgart nie obserwowano efektów toksycznych lub efekt toksyczny był na niskim poziomie.

W kontekście podejmowania działań związanych z zagrożeniami jakie mogą stanowić zalegające na dnie Bałtyku materiały niebezpieczne warto zaznaczyć, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odpowiedzialny jest za ochronę środowiska morskiego w rozumieniu przepisów ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Przepisy ww. ustawy stosuje się do statków znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz statków o polskiej przynależności znajdujących się poza granicami tych obszarów w celu zapewnienia, że statki te nie spowodują zanieczyszczenia.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa organy administracji morskiej są odpowiedzialne przede wszystkim za kwestie związane z zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi i w związku z tym podejmują działania mające na celu weryfikację czy na obszarach tras żeglugowych nie znajdują się przeszkody mogące stanowić niebezpieczeństwo dla żeglugi. Prowadzą one badania warunków żeglowności torów wodnych, kotwicowisk i innych użytkowych akwenów, a także wyznaczają parametry bezpiecznej głębokości dróg wodnych.

Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR), która jest cały czas szkolona i odpowiednio wyposażona, tak aby być w pełnej gotowości w przypadku zaistnienia sytuacji związanej z ewentualnym rozlewem na powierzchni morza substancji ropopochodnych w polskich obszarach morskich i podjąć odpowiednie działania w celu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych oraz chemicznych środowiska morskiego.

Dodatkowo uprzejmie informuję, że w chwili obecnej trwają prace nad powołaniem Międzyresortowego Zespołu do spraw Zagrożeń Wynikających z Zalegających w Obszarach Morskich Rzeczypospolitej Polskiej Materiałów Niebezpiecznych, który pełniłby funkcję opiniodawczo-doradczą dla Rady Ministrów. Celem powołania Zespołu ma być ocena ryzyka związanego z występowaniem zagrożeń wynikających z zalegania w obszarach morskich RP materiałów niebezpiecznych i przygotowanie rekomendacji dla Rady Ministrów co do dalszych działań dotyczących zidentyfikowanych zagrożeń.

3. Czy zostały podjęte rozmowy z państwami, do których należą zatopione jednostki, mające na celu uzyskanie z ich strony zapewnienia co do partycypacji w kosztach przeprowadzenia operacji usunięcia materiałów niebezpiecznych?

Problematyka zatopionych w Morzu Bałtyckim materiałów niebezpiecznych (przez które należy rozumieć: bojowe środki trujące i produkty ich rozpadu, broń konwencjonalną oraz zalegające we wrakach paliwo i substancje ropopochodne) jest zagadnieniem niezwykle złożonym i interdyscyplinarnym, dlatego wymaga wielopłaszczyznowej współpracy wspólnoty międzynarodowej, a także wielu resortów i podmiotów na terenie RP.

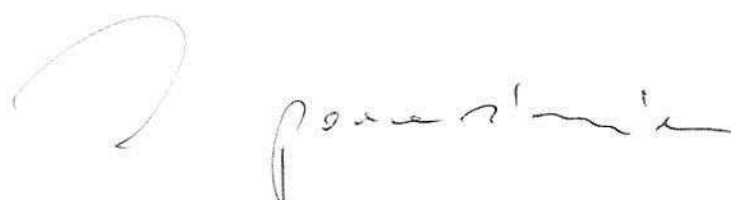
Warto zauważyć, że już w 2013 r. Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (zwana także Komisją Helsińską) utworzyła nową grupę HELCOM SUBMERGED, będącej platformą współpracy międzynarodowej (*Expert Group on Environmental Risk of Hazardous Submerged Objects*), której zadaniem jest monitorowanie oraz ochrona środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego, także w kontekście zatopionych tam materiałów niebezpiecznych.

Kwestie związane z zatopionymi w Morzu Bałtyckim wrakami, w tym statków Stuttgart oraz Franken były wielokrotnie poruszane na spotkaniach grupy HELCOM SUBMERGED. Na chwilę obecną nie ma konsensusu w zakresie najlepszego, najbezpieczniejszego dla środowiska naturalnego i efektywnego sposobu neutralizacji zanieczyszczeń pochodzących z zalegających w Morzu Bałtyckim wraków oraz broni chemicznej. Jak wynika z raportów Komisji Helsińskiej, państwa obszaru Morza Bałtyckiego (np. Estonia, Finlandia i Szwecja), w których obszarach morskich zidentyfikowano liczne niebezpieczne wraki z paliwem, zdecydowały się na niepodejmowanie działań bezpośrednich i wyborze metody polegającej na naturalnym samooczyszczaniu skażonego gruntu. Mimo, że technologie pozwalające na usunięcie/unieszkodliwienie zagrożenia są teoretycznie dostępne, to z uwagi na ogromne koszty działań związanych z usunięciem niebezpiecznych obiektów z dna morskiego (mogące wynieść od kilkunastu do kilkudziesięciu milionów EUR) oraz duże ryzyko związane ze znacznym pogorszeniem sytuacji przez rozprzestrzenienie niebezpiecznych substancji do środowiska morskiego w wyniku podjętych działań, powszechną praktyką i decyzją podejmowaną obecnie przez rządy państw bałtyckich jest pozostawienie obiektów na dnie morskim.

Grupa HELCOM SUBMERGED aktualnie zajmuje się opracowaniem kompleksowego raportu uwzględniającego m.in. kwestię minimalizacji skutków oddziaływania zatopionych obiektów (w tym wraków) oraz niebezpiecznych substancji chemicznych (m.in. broń chemiczna) na środowisko morskie Bałtyku. W pracach grupy aktywnie uczestniczą przedstawiciele MGMIŻŚ i urzędów morskich.

W chwili obecnej w Komisji Helsińskiej trwają prace nad aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania, który jest regionalną strategią wyznaczającą zakres działań Państw-Stron Konwencji na rzecz ochrony środowiska morskiego. W ramach ww. aktualizacji Komisja Helsińska zbierała propozycje dotyczące nowych działań/środków, nie ujętych w dotychczasowych programach i zobowiązaniach HELCOM. Z inicjatywy Strony polskiej grupa HELCOM SUBMERGED opracowała propozycję nowego działania związanego z opracowaniem najlepszych praktyk środowiskowych w zakresie postępowania z amunicją, wrakami i innymi materiałami niebezpiecznymi zanurzonymi w Morzu Bałtyckim. Działanie to obejmuje cały łańcuch zadań - od badań archiwalnych, poprzez zwiady, identyfikację i monitoring obiektów, po ocenę ryzyka oraz rekultywację środowiska.

Na zakończenie pragnę poinformować, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie występowało do państw bandery statków zatopionych na polskich obszarach morskich o pokrycie kosztów usunięcia wraków. Na podstawie obowiązujących przepisów prawa międzynarodowego, brak jest możliwości wystąpienia do państwa bandery statków, które zatoneły na terytorium innych krajów na skutek aktów wojennych lub działań zbrojnych, o poniesienie lub partycypację w kosztach usunięcia wraków.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. G. Gróbarczyk'.A large, faint, circular official stamp or seal, partially overlapping the printed text.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Marek Gróbarczyk