



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Andrzej Szweda-Lewandowski

Warszawa, 10-09-2021 r.

DOOS-WAPiS.400.140.2021.ADN

Pan Wojciech Zdanowicz
Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie
Pl. Stefana Batorego 4
70-207 Szczecin

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 10 czerwca 2021 r., znak: TI.220.15.21, w sprawie ustalenia kwalifikacji przedsięwzięcia polegającego **pogłębieniu do 17,0 m i poszerzeniu max. do 500 m toru podejściowego do Świnoujścia obejmującego odcinek od km 0,0 (falochrony w Świnoujściu) do km 60,8 (Plawa Reda)** w kontekście przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), zwanego dalej „rozporządzeniem ooś”, a także w nawiązaniu do pisma z dnia 31 sierpnia 2021 r., znak: OW.5222.12.21.AZ(2), chciałbym wyjaśnić, co następuje.

Z opisu planowanych prac przedstawionych w Pańskim piśmie wynika, że zakres robót będzie obejmował roboty czerpalne polegające na pogłębieniu toru wodnego, a także odkładanie urobku poza obszarem toru podejściowego na wyznaczonych klapowiskach na morzu. Szacowana kubatura urobku koniecznego do wydobycia w ramach przeprowadzonych prac wyniesie ok. 70 mln m³. Tor podejściowy będzie służył – tak jak dotychczas – do obsługi Portu Kontenerowego w Świnoujściu, który jest przystosowany do przyjmowania statków o nośności większej niż 1350 t., z tym że docelowo ma on przyjmować większe statki kontenerowe.

W pierwszej kolejności chciałbym odnieść się do stwierdzenia, z którego wynika, że „przedmiotowe przedsięwzięcie, pomimo faktu że obejmuje morze terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej, zlokalizowane będzie w granicach niemieckich obszarów Natura 2000 (...) oraz w bliskim sąsiedztwie granicy niemieckich wód morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej”. Otóż

problematyka ustalenia obszaru, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, a co za tym idzie – ustalenia tego, czy dane państwo posiada pełne i wyłączne kompetencje terytorialne nad konkretnym obszarem morskim, pozostaje bezsprzecznie poza zakresem właściwości Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Niezależnie zatem od ustaleń, jakie zostaną poczynione w tym zakresie, chciałbym zaznaczyć, że niniejsza analiza prowadzona jest na podstawie polskich przepisów prawnych, a te – zgodnie z zasadą jurysdykcji terytorialnej wynikającą z prawa międzynarodowego publicznego – rozciągają się na wszystkie osoby, rzeczy i zdarzenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W polskim systemie prawa funkcjonuje definicja legalna pojęcia „tor podejściowy”. Zgodnie z § 2 pkt 35 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowlane hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 645), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie budowli morskich”, przez „tor podejściowy” rozumie się tor wodny prowadzący z morza terytorialnego do portu morskiego albo przystani morskiej. Z kolei „torem wodnym” jest wydzielona część akwenu, określona w odrębnych przepisach, utrzymywana w stanie zapewniającym bezpieczną żeglugę określonych jednostek pływających; kierunek, kilometraż oraz oznaczenie stron toru wodnego wyznacza się od strony morza w kierunku portu (§ 2 pkt 34 rozporządzenia). **Z przepisów tych wynika zatem, że pomiędzy torem podejściowym a portem istnieje ścisły związek – każdy z tych elementów nie mógłby ze swej istoty funkcjonować bez drugiego.**

Z kolei opisany w Pańskim piśmie zakres robót wyczerpuje definicje robót czerpalnych (pogłębiarskich), czyli podwodnych robót ziemnych, wykonywanych na akwenach (§ 2 pkt 24 ww. rozporządzenia) oraz robót refulacyjnych, rozumianych jako roboty polegające na hydraulicznym odprowadzaniu urobku z robót czerpalnych na ustalone miejsce (§ 2 pkt 25 rozporządzenia).

W § 3 pkt 11 rozporządzenia w sprawie budowli morskich wskazano natomiast, że wśród budowli morskich i obiektów usytuowanych w granicach terytorialnych portów i przystani morskich, na polskich obszarach morskich, w pasie technicznym oraz na innych terenach przeznaczonych do utrzymania ruchu i transportu morskiego znajdują się obiekty powstałe wskutek wykonywania robót czerpalnych i robót refulacyjnych albo związane z wykonywaniem tych robót, w szczególności akwatoria portowe i stoczniowe w postaci awanportu i basenów, tory wodne morskie i zalewowe, tory podejściowe, mijanki statków, pola refulacyjne oraz przystanie refulacyjne. Z § 4 ust. 1 rozporządzenia wynika, że jego przepisy stosuje się – co do zasady – przy projektowaniu i budowie nowych budowli morskich oraz odbudowie, przebudowie, rozbudowie, nadbudowie, dobudowie, remoncie, modernizacji, adaptacji i zmianie sposobu użytkowania istniejących budowli morskich. Każde z tych działań poprzedzone powinno być oceną aktualnego stanu technicznego całej budowli, jak i jej elementów konstrukcyjnych oraz oceną wpływu na otoczenie (§ 5 rozporządzenia). Ponadto, z przepisów rozporządzenia wynika, że w ocenach oddziaływania budowli i środowiska, opracowywanych zgodnie z kryteriami ustalonymi odrębnymi przepisami, poza oddziaływaniem

środowiska morskiego na budowlę, ocenia się również wpływ budowli morskiej na środowisko (§ 77 rozporządzenia). Z przepisów rozporządzenia wynika zatem, że powstawanie obiektów takich jak tory podejściowe, pola refulacyjne czy przystanie refulacyjne w wyniku robót czerpalnych i robót refulacyjnych, a także ewentualna przebudowa, rozbudowa, itp. takich obiektów powinny być poprzedzone oceną oddziaływania na otoczenie, na środowisko.

Nie bez znaczenia pozostaje przy tym okoliczność, że tor podejściowy nie funkcjonuje samoistnie, w oderwaniu od portu. Jest to obiekt zapewniający dostęp do portu, w tym przypadku – dostęp do Portu Kontenerowego w Świnoujściu, obsługującego statki o nośności większej niż 1350 ton. Zakres projektowanych robót (tj. pogłębienie i poszerzenie toru podejściowego) jest zatem bezpośrednio związany z funkcjonowaniem portu, bowiem prace te mają służyć przyjmowaniu statków kontenerowych o większej nośności, większym transportom i przeładunkom, a ogólnie – rozszerzeniu działalności portu. Analizowane zamierzenie inwestycyjne stanowi zatem taką ingerencję w środowisko, która będzie polegała na przekształceniu terenu wykorzystywanego przez port. Kwalifikacja przedsięwzięcia powinna opierać się więc na podstawie § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia ooś, zgodnie z którym do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, albo w powiązaniu z tym przepisem – w sytuacji gdy przebudowa, rozbudowa toru podejściowego będzie oznaczała przebudowę, rozbudowę Portu Kontenerowego w Świnoujściu.

Prace pogłębiarskie polegające na odkładaniu ok. 70 mln m³ urobku na morzu czy wyznaczenie dokładnych miejsc odkładu tego urobku powinny być przeprowadzone po analizie wpływu m.in.: na stan czystości osadów dennych przewidzianych do wyczerpania i odłożenia w miejscu kłapowania, na środowisko morskie – w przypadku usuwania do morza urobku z pogłębienia dna dokonanie oceny oddziaływania w tym zakresie wymagane jest zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz. U. poz. 166), a także na obszary Natura 2000.

Warto również rozważyć, czy w związku z informacją zawartą w Pańskim piśmie o planowanych kłapowiskach, ich realizacja nie będzie wymagała uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w związku z możliwością zakwalifikowania kłapowisk do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 46 rozporządzenia ooś, tj. jako pozyskiwanie gruntu na skutek trwałego odkładu na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Jednocześnie chciałbym wskazać, że z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) wynika zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. Derogację od zakazu ustanowiono w art. 34 *ustawy o ochronie przyrody*, a w myśl art. 35 ust. 1 tej ustawy organem właściwym do wydania przedmiotowego odstępstwa na obszarach morskich pozostaje dyrektor właściwego urzędu morskiego.

Niniejsze pismo nie stanowi oficjalnej wykładni prawa i nie jest wiążące dla organów administracyjnych orzekających w sprawach indywidualnych.

ANDRZEJ SZWEDA-LEWANDOWSKI
Generalny Dyrektor
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/