

Przeznaczone dla

Baltic Power spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Data

Sierpień 2026

Numer Projektu

1620016752

**PROJEKT MORSKIEJ
FARMY WIATROWEJ
BALTIC POWER, POLSKA
UZUPEŁNIAJĄCY PLAN
PRZYWRÓCENIA
ŹRÓDEŁ UTRZYMANIA
(FAZA OPERACYJNA)**

Nr projektu **1620016752**

Nr wydania **7.0**

Data **18.08.2026**

Opracowane przez **GR, MN**

Sprawdzone przez **TD**

Zatwierdzono przez **TD**

Opracowane przez: GR, MN

Sprawdzone / zatwierdzone przez: TD

Niniejszy raport został sporządzony przez firmę Ramboll na zlecenie klienta w celach określonych w niniejszym dokumencie. Niniejszy raport oraz dokumenty towarzyszące są przeznaczone wyłącznie do użytku i na rzecz klienta i wyłącznie w tym celu i nie mogą być wykorzystywane ani ujawniane, w całości lub w części, żadnej innej osobie bez wyrażonej pisemnej zgody firmy Ramboll. Firma Ramboll nie ma żadnych zobowiązań wobec osób trzecich i nie przyjmuje na siebie żadnych obowiązków wobec nich, a także nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek straty, szkody lub koszty jakiegokolwiek rodzaju, które wynikają z polegania na informacjach zawartych w niniejszym raporcie.

Rejestr zmian

Wersja	Data	Autor	Sprawdzone przez	Zatwierdzone przez	Opis
1.0	27/02/2026	GR, MN	TD	TD	Wersja robocza przekazana klientowi do przeglądu i zgłoszenia uwag
2.0	05/06/2026	GR, MN	TD	TD	Projekt uwzględniający rozdziały 5 i 6 dokumentu Sotis oraz uwagi Klienta, ponownie przekazany Klientowi do dodatkowego przeglądu i zgłoszenia uwag
3.0	29/06/2026	GR, MN	TD	TD	Projekt uwzględniający uwagi Klienta dotyczące wersji 2.0
4.0	30/07/2026	GR, MN	TD	TD	Projekt uwzględniający uwagi LIESC dotyczące wersji 3.0
5.0	04/08/2026	GR, MN	TD	TD	Wersja robocza uwzględniająca uwagi firmy Sotis. Przekazano klientowi do ostatecznej weryfikacji.
6.0	11/08/2026	GR, MN	TD	TD	Wersja ostateczna z ostatnimi aktualizacjami na podstawie uwag klienta.
7.0	18/08/2026	GR, MN	TD	TD	Wersja ostateczna z ostatnimi aktualizacjami na podstawie przeglądu LIESC.

Ramboll
240 Blackfriars Road
London
SE1 8NW
United Kingdom
T +44 20 7808 1420
www.ramboll.co.uk

SPIS TREŚCI

SKRÓTY I AKRONIMY	5
1. WPROWADZENIE	1
1.1 Kontekst Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania	1
1.2 Cel Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania	1
1.3 Zakres Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania	2
1.4 Struktura Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania	3
2. OPIS PROJEKTU	5
2.1 Lokalizacja Projektu	5
2.2 Ogólny opis części morskiej projektu	7
2.3 Działania operacyjne projektu i ich harmonogram	9
3. RAMY REGULACYJNE PROJEKTU	10
3.1 Wymogi międzynarodowe	10
3.2 Wymogi krajowe	10
3.3 Wymogi kredytodawców	12
4. WYNIKI WYJŚCIOWEJ ANALIZY SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ	14
4.1 Kontekst rozwoju społeczno-gospodarczego	14
4.2 Rybołówstwo komercyjne	15
4.3 Turystyka morska (wędkarstwo rekreacyjne)	17
4.4 Podatność na oddziaływanie projektu	18
4.5 Kluczowe wskaźniki bazowe	19
5. OCENA ODDZIAŁYWANIA	20
5.1 Projekty morskich farm wiatrowych objęte fazą I programu wsparcia	20
5.2 Wpływ czynników zewnętrznych na obecną sytuację i strukturę sektora rybackiego	22
5.3 Wsparcie dla rybaków	24
5.4 Oddziaływania skumulowane	25
6. KWALIFIKOWALNOŚĆ I UPRAWNIENIA	32
6.1 Założenia leżące u podstaw mechanizmu rekompensat	32
6.2 Metodyka obliczania rekompensat	33
6.3 Kwoty rekompensat w ramach OCM	36
6.4 Kryteria kwalifikacyjne	36
6.5 Matryca uprawnień	37
7. WSPÓŁPRACA Z INTERESARIUSZAMI	43
7.1 Podsumowanie dotychczasowych działań w zakresie zaangażowania interesariuszy	43
7.2 Wymogi dotyczące zaangażowania interesariuszy i ujawniania informacji w ramach Uzupełniającego planu przywrócenia źródeł utrzymania	43
8. WDROŻENIE	45
8.1 Role i obowiązki	45
8.2 Harmonogram	50
8.3 Zarządzanie skargami	50
9. RAMY MONITOROWANIA I OCENY	51
9.1 Objectives	51
9.2 Monitorowanie wewnętrzne	51
9.3 Monitorowanie zewnętrzne	54
9.4 Audyt końcowy	54

WYKAZ TABEL

Tabela 1-1 Struktura Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania	3
Tabela 4-1 Grupy potencjalnie narażone.....	18
Tabela 4-2 Wskaźniki bazowe	19
Tabela 6-1 Maksymalne wartości połowów i rekompensaty z tytułu utraty dochodów (2018–2025)	33
Tabela 6-2 Kwoty z tytułu „innych zakłóceń” w ramach C-TCM i OCM	34
Tabela 6-3 Wzory obliczeniowe dla składników dodatkowych kosztów operacyjnych.....	34
Tabela 6-4 Dodatkowe koszty operacyjne wynikające z wydłużenia czasu transportu do łowisk	35
Tabela 6-5 Roczne kwoty rekompensat według kategorii wielkości statków	36
Tabela 6-6 Matryca uprawnień	37
Tabela 8-1 Role i obowiązki związane z wdrażaniem SLRP	46
Tabela 9-1 Wskaźniki monitorowania wewnętrznego	52

WYKAZ RYSUNKÓW

Rysunek 2-1 Przegląd kontekstu geograficznego i administracyjnego projektu	6
Rysunek 2-2 Przegląd obszaru oddziaływania projektu na morzu	8
Rysunek 4-1 Względny udział kwadratów połowowych w łącznych połowach w latach 2013–2024.15	
Rysunek 4-2 Skład gatunkowy połowów w objętych zakazem kwadratach połowowych w latach 2013–2024.....	16
Rysunek 4-3 Nakład połowowy w dotkniętych obszarach połowowych w latach 2013–2024.....	16
Rysunek 4-4 Udział statków turystycznych w programie pomocy państwa na dzień 31.07.2026 r. 17	
Rysunek 5-1 Projekty morskich farm wiatrowych pierwszej fazy na Morzu Bałtyckim	21
Rysunek 5-2 Średnia wartość połowów w poszczególnych kwadratach połowowych (2020–2023) w odniesieniu do obszarów koncesyjnych MWF (I i II fazy)	25
Rysunek 5-3 Schematyczne trasy statków z Ustki, Łeby i Władysławowa do łowisk położonych na północ od obszarów morskich farm wiatrowych „W” i „E”, trasy najkrótsze i trasy alternatywne (z opłynięciem)	26
Rysunek 5-4 Długości tras żeglugowych z Ustki, Łeby i Władysławowa do łowisk na północ od klastra morskich farm wiatrowych: trasa najkrótsza a trasa omijająca projekt BLP	28
Rysunek 5-5 Długości tras statków z Ustki, Łeby i Władysławowa do łowisk na północ od morskiej farmy wiatrowej Baltic Power: trasa najkrótsza a trasa omijająca projekt BLP	28

SKRÓTY I AKRONIMY

B	
BLP	Baltic Power sp. z o.o., Inwestor
C	
CMR	Centrum Monitorowania Rybołówstwa w Gdyni
C-TCM	Przejściowy System Rekompensat na etap budowy (Construction Transitional Compensation Mechanism)
E	
EBOR	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (ang. European Bank for Reconstruction and Development, EBRD)
EFMRA	Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury
ESAP	Plan działań środowiskowych i społecznych (ang. Environmental and Social Action Plan)
ESG	Środowisko, kwestie społeczne i ład korporacyjny (ang. Environmental, Social and Governance)
G	
GR	Grupa robocza ds. Rybołówstwa
GT	Pojemność brutto statku (ang. Gross Tonnage)
I	
IFC	Międzynarodowa Korporacja Finansowa (ang. International Finance Corporation)
K	
KDP	Kodeks Dobrych Praktyk Współistnienia Morskich Farm Wiatrowych i Rybołówstwa Morskiego
km	kilometr
kW	kilowat
L	
LIESC	Niezależny doradca środowiskowo-społeczny banków (ang. Lender's Independent Environmental and Social Consultant)
LRF	Struktura ramowa przywrócenia utraconych źródeł dochodów (ang. Livelihood Restoration Framework)
LRP	Plan przywrócenia źródeł utrzymania (ang. Livelihood Restoration Plan)
SLRP	Uzupełniający Plan przywrócenia źródeł utrzymania, ten dokument, Plan (ang. Supplementary Livelihood Restoration Plan)
M	
MFW	Morska farma wiatrowa / morskie farmy wiatrowe
MIR-PIB	Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy
O	
OCM	Mechanizm rekompensat dla fazy eksploatacji i utrzymania MFW Baltic Power (ang. Operational Compensation Mechanism)
OOŚ	Ocena oddziaływania na środowisko
O&M	Eksploatacja i utrzymanie (ang. Operations and Maintenance)
P	

Plan	Ten dokument, Uzupełniający Plan Przywrócenia Źródeł Utrzymania (faza operacyjna), dalej: „Plan”, „SLRP”
PR	Standard projektowy / wymóg w zakresie efektywności środowiskowej i społecznej EBOR (ang. Performance Requirement)
S	
SEP	Plan zaangażowania interesariuszy (ang. Stakeholder Engagement Plan)
T	
TAC	Całkowite dopuszczalne połowy (ang. Total Allowable Catches)
U	
UE	Unia Europejska
W	
WSE	Wyłączna strefa ekonomiczna w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

1. WPROWADZENIE

Niniejszy dokument przedstawia Uzupełniający Plan Przywrócenia Źródeł Utrzymania (SLRP lub zamiennie Plan) dla fazy operacyjnej projektu morskiej farmy wiatrowej Baltic Power („Projekt”) w Polsce, którego inwestorem jest Baltic Power spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (BLP), spółka joint venture pomiędzy ORLEN S.A. (Polska) a Northland Power NP Baltic Wind B.V. (Kanada). Niniejszy dokument został przygotowany przy udziale BLP oraz we współpracy z lokalną firmą doradczą Sotis Advisors w zakresie rozdziału dotyczącego oceny oddziaływania (rozdział 5) oraz rozdziału dotyczącego kwalifikowalności i uprawnień (E&E) (rozdział 6).

1.1 Kontekst Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania

Projekt obejmuje budowę i eksploatację farmy wiatrowej o łącznej mocy do 1 200 megawatów (MW) w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (WSE) Morza Bałtyckiego.

Projekt wpisuje się w ¹. Ponadto projekt wpisuje się w kontekst Polityki energetycznej Polski do 2040 r., której celem jest zrównoważone ograniczenie krajowych emisji wdrażeniu do osiągnięcia ostatecznej neutralności klimatycznej². Odegra on kluczową rolę we wspieraniu przejścia Polski na czystą, niskoemisyjną gospodarkę, a także ma na celu wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju, przyczyniając się do walki z zanieczyszczeniem powietrza i obniżenia kosztów energii.

Projekt składa się z kilku komponentów morskich i lądowych, w tym turbin wiatrowych, kabli energetycznych i stacji elektroenergetycznych. Faza budowy rozpoczęła się w 2024 r. i obecnie jest w toku, a rozpoczęcie eksploatacji planowane jest na 2027 r. Okres eksploatacji projektu wynosi 25 lat, przy czym rozważane jest przedłużenie okresu eksploatacji do 30 lat.

W ramach realizacji projektu przeprowadzono dwie oceny oddziaływania na środowisko (OOS) – w 2021 r.³ oraz w 2022 r.⁴ – w związku z którymi otrzymano wymagane decyzje w sprawie warunków środowiskowych⁵. Przeprowadzono ponadto szereg analiz uzupełniających w celu spełnienia dodatkowych wymagań kredytodawcy oraz opracowano zestaw planów, polityk i procedur dotyczących zarządzania środowiskowego i społecznego. Pierwsze pozwolenia na budowę wymagane dla lądowych elementów projektu zostały wydane na początku 2023 r.

Potencjalne skutki w postaci utraty źródeł utrzymania z aktywności na morzu związane z etapem budowy projektu są mitygowane zgodnie z Planem Przywrócenia Źródeł Utrzymania dla fazy budowy, który został sfinalizowany w listopadzie 2024 r. i następnie opublikowany, zwanym dalej „LRP”. Niniejszy dokument został opracowany w celu uzupełnienia zobowiązań określonych w LRP dla fazy budowy oraz w Planie działań środowiskowo-społecznych (ESAP nr 1.2 i 5.2), ze szczególnym uwzględnieniem zarządzania potencjalnymi skutkami w postaci utraty źródeł utrzymania z aktywności na morzu w fazie operacyjnej oraz zapewnieniu ciągłości wdrażania działań na rzecz przywrócenia źródeł utrzymania przez cykle życia projektu

1.2 Cel Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania

Celem niniejszego Planu jest zapewnienie, aby potencjalne skutki ekonomiczne, które mogą wystąpić w fazie operacyjnej projektu, były zarządzane zgodnie z krajowymi wymogami dotyczącymi przywrócenia źródeł utrzymania oraz wymogami kredytodawców, ustanowionymi

¹ Komisja Europejska. (2024), Cele klimatyczne na rok 2030. (online) dostępne pod adresem: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2030-climate-targets_en. Dostęp: lipiec 2024 r.

² Rzeczpospolita Polska. (2024), Polityka energetyczna Polski do 2040 r. (EPP2040). (online) dostępne pod adresem: <https://www.gov.pl/web/climate/energy-policy-of-poland-until-2040-epp2040>. Dostęp: lipiec 2024 r.

³ MEWO Subsea Solutions i Akademia Morska w Gdyni. (2021), Ocena oddziaływania na środowisko infrastruktury przyłączeniowej morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. MEWO Subsea Solutions: Gdańsk, Polska.

⁴ MEWO Subsea Solutions i Akademia Morska w Gdyni. (2022), Raport z oceny oddziaływania na środowisko morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. MEWO Subsea Solutions: Gdańsk, Polska.

⁵ Decyzje takie określają warunki środowiskowe, po spełnieniu których można przystąpić do realizacji projektu, i muszą zostać wydane przed wydaniem pozwoleń (np. budowlanych, planistycznych, wodnoprawnych).

przez Międzynarodową Korporację Finansową (IFC) i Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR). Niniejszy SLRP został przygotowany w oparciu o standardy kredytodawcy i będzie wdrażany za pośrednictwem mechanizmu rekompensat na etapie eksploatacji (OCM) w fazie eksploatacji i bieżącego utrzymania (O&M), który pozostanie w mocy, o ile i dopóki nie zostanie zastąpiony przez obowiązujące przepisy krajowe. Zobowiązania projektu w zakresie rekompensat w ramach tego mechanizmu są ograniczone czasowo do fazy eksploatacji i bieżącego utrzymania i zostaną uznane za wypełnione po upływie trzyletniego okresu, o ile nie zostaną zastąpione przez właściwe przepisy. Kontekst regulacyjny, w tym stan prac legislacyjnych na szczeblu krajowym, został szczegółowo opisany w sekcji 3.2.1.

Trzyletni okres obowiązywania mechanizmu OCM odzwierciedla uzasadnione, specyficzne dla projektu oszacowanie czasu potrzebnego rybakom dotkniętym skutkami projektu na dostosowanie się do warunków eksploatacyjnych i przywrócenie ich zdolności do uzyskiwania dochodów. Ani IFC PS 5, ani EBRD PR 5 nie określają stałego czasu trwania mechanizmów mających na celu przywrócenie źródeł utrzymania. Nie przewiduje się, aby projekt ograniczał dostęp do najcenniejszych łowisk, które znajdują się poza obszarem farmy wiatrowej (sekcja 5.4.1), a rekompensata jest obliczana na podstawie najwyższych udokumentowanych historycznych wartości połowów (lata 2018–2025, według cen z 2025 r.), a nie na podstawie bieżącego nakładu połowowego, co pozwala beneficjentom na kontynuowanie połowów i dostosowanie swoich praktyk, w tym poprzez korytarze nawigacyjne opisane w sekcji 5.4.2. W połączeniu z Przejściowym Systemem Rekompensat na okres budowy (C-TCM), w ramach którego rekompensaty są wypłacane od 2025 r., zapewnia to horyzont wdrożeniowy wynoszący ponad pięć lat i jest uznawane za proporcjonalne, biorąc pod uwagę, że flota aktywnych jednostek sukcesywnie się kurczy z powodu czynników zewnętrznych (sekcja 5.2). Adekwatność tego okresu zostanie zweryfikowana poprzez monitorowanie wpływu, corocznych zewnętrznych przeglądów zgodności oraz audytu końcowego (rozdział 9). W przypadku niepełnego przywrócenia źródeł utrzymania, stwierdzonego po realizacji niniejszego Planu, określone zostaną odpowiednie działania naprawcze. Niezależnie od ich przyjęcia, OCM może zostać zastąpiony właściwymi regulacjami krajowymi, jeśli takie wejdą w życie.

1.3 Zakres Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania

Zakres niniejszego dokumentu obejmuje zarządzanie potencjalnymi skutkami ekonomicznymi, które mogą wystąpić na obszarze morskim objętym projektem oraz w jego otoczeniu w fazie eksploatacji. Dotyczy to w szczególności potencjalnych skutków dla operatorów i członków załóg komercyjnych statków rybackich, których źródła utrzymania mogą zostać negatywnie dotknięte ograniczeniami w działalności połowowej oraz ruchu statków związanymi z operacyjną fazą projektu.

W SLRP przedstawiono ocenę potencjalnych skutków ekonomicznych oraz odpowiednie środki łagodzące na etapie eksploatacji projektu. Zakres Planu nie obejmuje:

- Wpływu na działania podejmowane na obszarze morskim objętym projektem w celach rekreacyjnych (np. żeglarstwo, sporty wodne). Wpływ ten nie dotyczy źródeł utrzymania ludności i jest uwzględniony w innych planach zarządzania projektem, politykach i procedurach.
- Wpływu na żeglugę handlową i nawigację na obszarze morskim objętym projektem, ponieważ nie przewiduje się, aby w wyniku eksploatacji projektu wystąpiły skutki dla przychodów handlowych.
- Wpływu na komercyjne statki rybackie, które nie są zarejestrowane i nie posiadają licencji na prowadzenie działalności w obszarach morskich objętych działalnością w ramach projektu; biorąc pod uwagę ściśle regulowany charakter branży rybackiej w Polsce, nie przewiduje się obecności takich statków, a zatem nie ma potrzeby uwzględniania ich w SLRP.

- Wpływu na operatorów i członków załóg statków rekreacyjnych. Ustawa z dnia 26 września 2025 r. o pomocy państwa dla armatorów statków w związku z wprowadzeniem zakazu połowów dorsza na Morzu Bałtyckim (Dz. U. z 2025 r., poz. 1540) przewiduje wsparcie finansowe na złomowanie statków rekreacyjnych lub ich bezpłatne przekazanie organowi administracji publicznej lub szkole publicznej, które jest dostępne do dnia 31 grudnia 2026 r. W związku z tym oczekuje się, że znaczna większość tych statków zostanie wycofana z eksploatacji przed rozpoczęciem fazy operacyjnej w ramach Projektu.
- Pozytywny wpływ na dochody ludności wynikające z działalności w ramach Projektu, w tym tworzenie możliwości gospodarczych dla prywatnych właścicieli nieruchomości, właścicieli hoteli i innych lokalnych przedsiębiorstw. Wpływ ten został omówiony w uzupełniającej ocenie oddziaływania na środowisko. Ze względu na jego pozytywny charakter nie ma potrzeby uwzględniania go w SLRP, którego celem jest przywrócenie źródeł utrzymania, na które projekt może mieć negatywny wpływ.
- Skutki fizycznych oraz ekonomicznych strat na obszarze lądowym objętym projektem, gdyż na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono brak ryzyka ich wystąpienia (więcej szczegółów w sekcji 5).
- Skutki dla operatorów i członków załóg komercyjnych statków rybackich, które mogą wystąpić podczas fazy likwidacji projektu. Faza ta rozpocznie się najwcześniej za 30 lat. Środki mające na celu zaradzenie tym skutkom muszą opierać się na nowym LRP, przygotowanym pod koniec fazy operacyjnej / przed rozpoczęciem likwidacji.

Podsumowując, wszystkie niekorzystne skutki wpływające na źródła utrzymania zostały zidentyfikowane w wyniku przeprowadzenia badań terenowych na potrzeby LRP dla fazy budowy oraz innych ocen (np. ocen oddziaływania na środowisko (OOS), uzupełniającej oceny oddziaływania na środowisko i oceny skumulowanych oddziaływań społeczno-gospodarczych projektu), a skutki te zostały ujęte w niniejszym dokumencie.

1.4 Struktura Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania

Struktura Uzupełniającego planu przywrócenia źródeł utrzymania jest zgodna z rozdziałami przedstawionymi w tabeli 1-1.

Tabela 1-1 Struktura Uzupełniającego Planu Przywrócenia Źródeł Utrzymania

Nr	Rozdział	Ogólny opis zawartości rozdziału
1	Wprowadzenie	Przedstawia kontekst projektu wraz z celem i zakresem programu przywracania źródeł utrzymania zawartego w niniejszym Planie.
2	Opis projektu	Opisuje zasięg projektu na morzu i na lądzie oraz przedstawia przegląd działań i harmonogramu projektu.
3	Ramy regulacyjne projektu	Podsumowuje międzynarodowe, krajowe oraz wymagania kredytodawcy mające znaczenie dla Planu.
4	Wyniki wyjściowej analizy społeczno-gospodarczej	Zawiera krótkie streszczenie stanu wyjściowego w zakresie społeczno-gospodarczym, istotnego dla fazy operacyjnej projektu, z odniesieniem do pełnego opisu stanu wyjściowego przedstawionego w planie LRP dla fazy budowy (2024)
5	Ocena oddziaływania	Opisano potencjalny wpływ projektu na dochody operatorów i członków załóg statków rybackich prowadzących działalność komercyjną oraz przedstawiono odpowiednie środki łagodzące.
6	Kwalifikowalność i uprawnienia	Określa grupy osób, które będą uprawnione do otrzymania rekompensaty lub dodatkowego wsparcia w ramach projektu, wraz z dalszymi szczegółami dotyczącymi tych uprawnień.
7	Zaangażowanie interesariuszy	Wskazuje kluczowych interesariuszy, podsumowuje działania w zakresie konsultacji z nimi podjęte przed opracowaniem Planu oraz w trakcie jego

Nr	Rozdział	Ogólny opis zawartości rozdziału
		opracowywania, a także określa działania w zakresie konsultacji z interesariuszami i ujawniania informacji, które należy podjąć podczas wdrażania niniejszego SLRP.
8	Wdrożenie	Określa zasady wdrażania Planu, w tym role i obowiązki, harmonogram oraz proces rozpatrywania skarg
9	Ramy monitorowania i oceny	Określa ramy monitorowania wdrażania programu zawartego w SLRP.

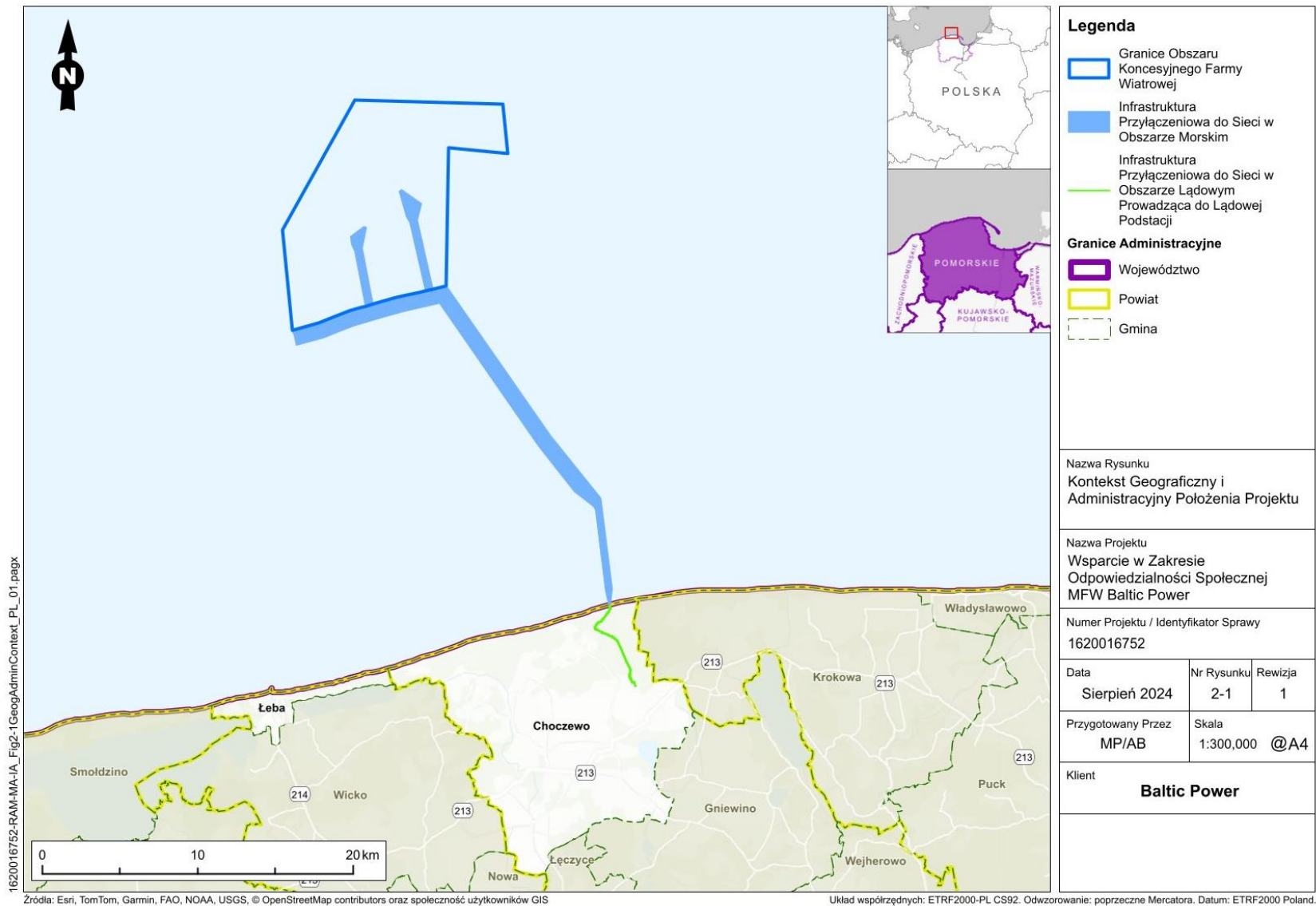
2. OPIS PROJEKTU

W niniejszym rozdziale przedstawiono ogólny zarys Projektu, w tym jego lokalizację, kluczowe działania i harmonogram. Określono w nim morski obszar oddziaływania projektu oraz przedstawiono podsumowanie działań podjętych przez BLP w celu uniknięcia i zminimalizowania potencjalnych skutków w postaci strat ekonomicznych, które mogą wystąpić w obrębie tego obszaru. Lądowy obszar oddziaływania projektu został również opisany w sekcji 2.4 planu LRP dla fazy budowy, wraz z uzasadnieniem, dlaczego nie został on uwzględniony w zakresie tego dokumentu.

2.1 Lokalizacja Projektu

Projekt jest zlokalizowany w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (WSE) Morza Bałtyckiego, na północ od gmin Łeba i Choczewo w północnej Polsce. Farma wiatrowa będzie zlokalizowana w odległości od około 22 kilometrów (km) do 34 kilometrów od brzegu, na głębokości od 34 do 45 metrów. Infrastruktura lądowa projektu będzie zlokalizowana na terenie gmin Łeba i Choczewo, położonych odpowiednio w powiatach lęborskim i wejherowskim (województwo pomorskie⁶). Mapę ilustrującą kontekst geograficzny i administracyjny projektu przedstawiono na rysunku 2-1. W pobliżu projektu planowanych jest kilka innych morskich farm wiatrowych (MFW); dalsze szczegóły dotyczące tych inwestycji przedstawiono w skumulowanej ocenie oddziaływania na aspekty społeczne i gospodarcze.

⁶ Najwyższy szczebel podziału administracyjnego w Polsce, odpowiadający prowincji w wielu innych krajach.



Rysunek 2-1 Przegląd kontekstu geograficznego i administracyjnego projektu

2.2 Ogólny opis części morskiej projektu

Projekt składa się z następujących -komponentów morskich:

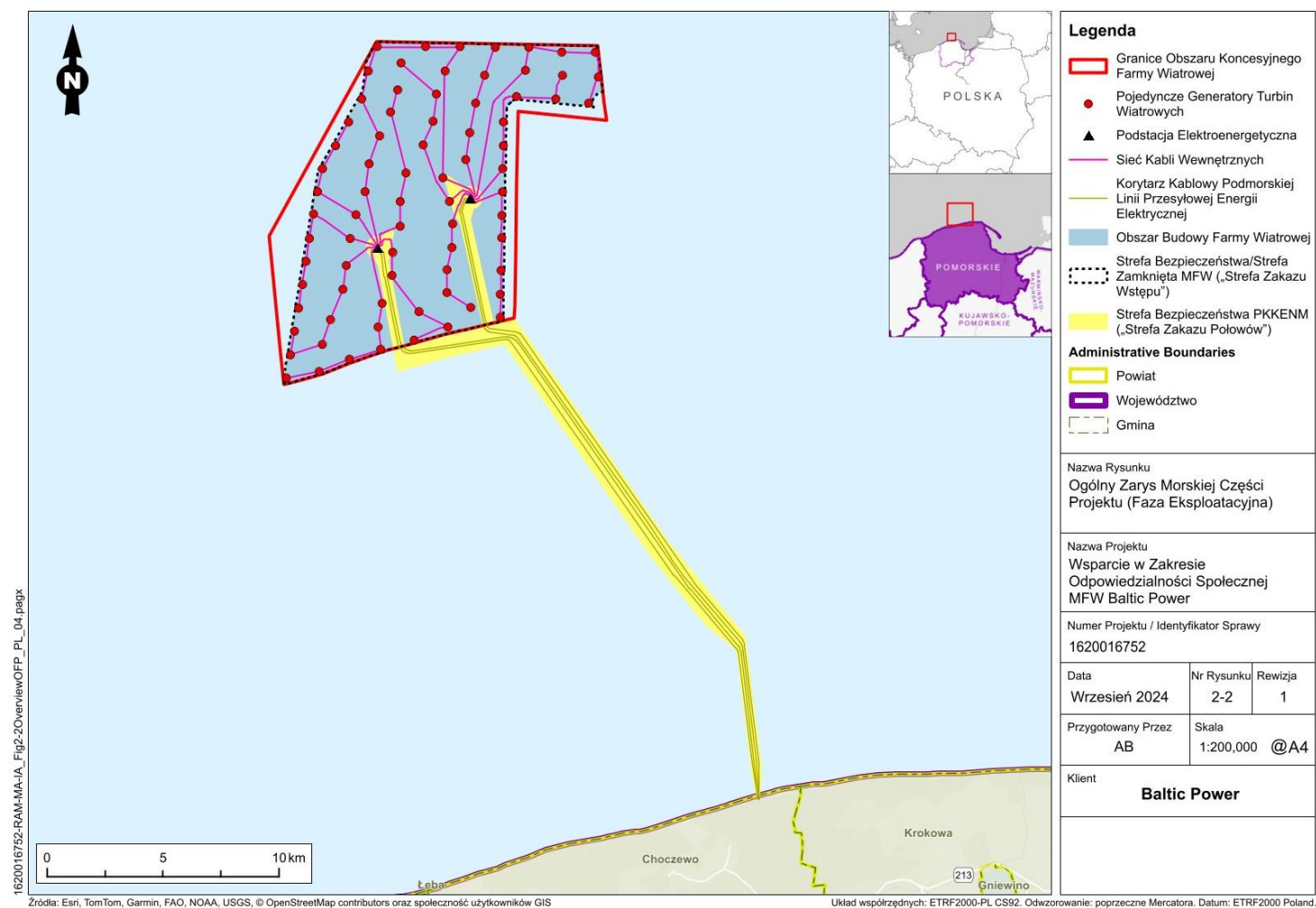
- 76 turbin wiatrowych, każda o maksymalnej średnicy wirnika wynoszącej 236 metrów i maksymalnej wysokości 258,3 metra, osadzonych na konstrukcjach fundamentowych (tj. monopale i elementy przejściowe);
- sieci kabli wewnętrznych o napięciu 66 kilowoltów (kV);
- dwóch stacji elektroenergetycznych; oraz
- czterech morskich kabli eksportowych z farmy wiatrowej do brzegu, o długości od 30,5 do 32,5 km.

Turbiny wiatrowe, sieć kabli wewnętrznych oraz dwie stacje elektroenergetyczne znajdują się na morskim obszarze zagospodarowania o powierzchni 113,72 km², stanowiącym teren samej farmy wiatrowej. Obszar ten jest mniejszy od obszaru objętego koncesją BLP, którego powierzchnia wynosi 131,08 km². W obrębie tego obszaru turbiny wiatrowe będą rozmieszczone w odległościach od około 944 m do 1 416 m od siebie, w sposób optymalizujący pozyskiwanie energii wiatrowej (tj. był to główny czynnik decydujący o rozmieszczeniu turbin w projekcie).

W fazie operacyjnej przewiduje się obecnie, że w odniesieniu do infrastruktury morskiej będą obowiązywały strefy bezpieczeństwa i strefy wyłączenia; jednak ostateczne warunki eksploatacji zostaną określone przez Urząd Morski w Gdyni i mogą różnić się od ustaleń obowiązujących w fazie budowy. Na podstawie obecnych ustaleń przewiduje się, że będą miały zastosowanie następujące zasady:

- strefa bezpieczeństwa/strefa zamknięta obejmująca cały obszar morskiej farmy wiatrowej, w tym wszystkie turbiny wiatrowe, morskie stacje elektroenergetyczne oraz kable łączące poszczególne pola turbin. Strefa ta będzie funkcjonować jako „strefa zamknięta”, w której nie będzie dozwolony przepływ statków niezwiązanych z projektem ani prowadzenie działalności połowowej.
- strefa bezpieczeństwa obejmująca cały korytarz morskiego kabla eksportowego, zgodnie z definicją zawartą w pozwoleniu na układanie i utrzymywanie kabli. Strefa ta będzie funkcjonować jako „strefa zakazu połowów”, w której dopuszczalny jest przepływ statków niezwiązanych z projektem; jednakże prowadzenie działalności połowowej jest zabronione;

Te skonsolidowane strefy bezpieczeństwa podlegają jeszcze zatwierdzeniu w drodze nowego rozporządzenia, które ma zostać wydane przez Urząd Morski w Gdyni na podstawie wniosków obecnie opracowywanych i omawianych przez BLP. Zakres i warunki regulujące żeglugę oraz dostęp w operacyjnych strefach bezpieczeństwa podlegają jeszcze zatwierdzeniu i mogą ulec zmianie przed rozpoczęciem lub w trakcie fazy operacyjnej.



Rysunek 2-2 Przegląd obszaru oddziaływania projektu na morzu

Uwaga: Strefa bezpieczeństwa / strefa zamknięta morskiej farmy wiatrowej (MFW) oraz strefa bezpieczeństwa na przebiegu korytarza morskich kabli eksportowych (PKKENM) zaznaczone na mapie podlegają zatwierdzeniu przez Urząd Morski w Gdyni.

2.3 Działania operacyjne projektu i ich harmonogram

Eksploracja morskich elementów projektu będzie wiązała się z przeprowadzaniem okresowych inspekcji i czynności konserwacyjnych na terenie morskiej farmy wiatrowej, a także w korytarzu morskich kabli eksportowych łączących farmę wiatrową z lądem. Działania te będą wykonywane przez średniej wielkości statki pływające do i z portu w Łebie (gmina Łeba), wyznaczonego jako port operacyjny i serwisowy (O&M) dla projektu. Średnia liczba codziennych rejsów statków, które zgodnie z przewidywaniami będą odbywać się do/z obszaru farmy wiatrowej w trakcie eksploatacji, nie została jeszcze potwierdzona, ale szacuje się ją na średnio pięć statków dziennie, przy czym należy uwzględnić, że intensywność codziennej aktywności statków będzie się zmieniać w ciągu roku. Statki będą prawdopodobnie pływać każdego dnia tygodnia, zazwyczaj w godzinach od 05:30 do 21:00. W wyjątkowych okolicznościach (tj. w przypadku sytuacji awaryjnej) statki będą również pływać do/z lokalizacji farmy wiatrowej w godzinach od 21:00 do 05:30.

Jak wskazano w sekcji 1.1, faza operacyjna projektu rozpocznie się w 2027 r. i potrwa przez co najmniej 25 lat, przy czym rozważa się przedłużenie okresu eksploatacji do 30 lat.

W momencie opracowywania niniejszego SLRP wokół morskich elementów projektu wyznaczono strefy bezpieczeństwa na mocy rozporządzenia wydanego przez Urząd Morski w Gdyni, które obecnie zakazują żeglugi i innych działań statków niebędących częścią projektu w obrębie tych stref, z zastrzeżeniem ograniczonych wyjątków dla określonych kategorii statków. Rozwiązania te skutkują faktycznie całkowitym ograniczeniem ruchu statków niebędących częścią projektu oraz działalności związanej z utrzymaniem w strefach bezpieczeństwa, chyba że statek jest objęty wyjątkiem przewidzianym w rozporządzeniu lub uzyskał specjalną zgodę od BLP. Istnieje zatem możliwość całkowitego zamknięcia obszaru morskiej farmy wiatrowej dla użytkowników niezwiązanych z projektem w trakcie eksploatacji, przy czym wszelka działalność zarobkowa oraz ruch statków niezwiązanych z projektem będą zabronione na terenie tego obszaru oraz w jego obrębie; będzie to jednak uzależnione od przyszłych decyzji Urzędu Morskiego w Gdyni oraz innych właściwych organów rządowych (np. Ministerstwa Obrony Narodowej). Obecnie planuje się zezwolić na przepływ statków niezwiązanych z projektem przez obszar morski, na którym przebiegają podmorskie kable linii przesyłowych⁷ połowy w korytarzu morskich kabli eksportowych nie są możliwe, co zostało ujęte w obliczeniach rekompensat na czas eksploatacji.

Oprócz powyższego możliwe jest, że w trakcie eksploatacji wokół terenu farmy wiatrowej zostanie na stałe wyznaczona strefa bezpieczeństwa; trwają rozmowy między BLP a Urzędem Morskim w Gdyni dotyczące stałego wyznaczenia i warunków funkcjonowania takiej strefy.

⁷ [Zarządzenie 20](#)

3. RAMY REGULACYJNE PROJEKTU

W niniejszym rozdziale przedstawiono podsumowanie międzynarodowych i krajowych regulacji oraz wymagań kredytodawców mających znaczenie dla SLRP, a także wyjaśniono podstawy opracowania Planu w sytuacji braku ostatecznych krajowych ram dotyczących rekompensat dla sektora rybołówstwa i jego współistnienia z MFW. Należy przy tym zaznaczyć, że postanowienia niniejszego dokumentu mogą zostać zmienione w wyniku przyjęcia odpowiednich przepisów krajowych.

3.1 Wymogi międzynarodowe

Wymogi międzynarodowe mające znaczenie dla SLRP pozostają spójne z tymi opisanymi w sekcji 3.1 planu LRP dla fazy budowy (2024). Obejmują one ramy międzynarodowe i unijne dotyczące ochrony środowiska morskiego, publicznego dostępu do informacji o środowisku i udziału w podejmowaniu decyzji, zarządzania rybołówstwem i planowania morskiego oraz ochrony danych (w tym ogólnego rozporządzenia o ochronie danych (rozporządzenie (UE) 2016/679)). Instrumenty te stanowią nadrzędny kontekst dla zaangażowania zainteresowanych stron, ujawniania informacji oraz zarządzania danymi osobowymi w związku ze środkami przywrócenia źródeł utrzymania. Więcej szczegółów można znaleźć w sekcji 3.1 i tabeli 3.1 planu LRP na fazę budowy (2024).

3.2 Wymogi krajowe

Wymogi krajowe mające znaczenie dla SLRP są zasadniczo zgodne z wymogami opisanymi w sekcji 3.2 planu długoterminowego na fazę budowy (2024), w której podsumowano polskie przepisy mające zastosowanie do zarządzania obszarami morskimi i strefami bezpieczeństwa, regulacji działalności rybackiej, krajowych ram dotyczących oceny oddziaływania na środowisko (w tym wymogów dotyczących udziału społeczeństwa i ujawniania informacji) oraz ochrony danych osobowych.

Rozwój morskiej energetyki wiatrowej w Polsce reguluje ustawa o energetyce morskiej. Ustawa ta ustanawia ramy regulacyjne dla projektów morskich farm wiatrowych na wodach polskich i ma na celu ułatwienie rozwoju odnawialnych źródeł energii jako kluczowego elementu transformacji energetycznej Polski. Ustawa wyjaśnia przepisy i eliminuje luki prawne w celu wsparcia rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, zwiększając tym samym bezpieczeństwo energetyczne.

W kontekście morskiej energetyki wiatrowej i źródeł utrzymania związanych z morzem oczekiwano, że konkretny krajowy mechanizm rekompensat dla rybołówstwa zostanie uregulowany w Kodeksie dobrych praktyk (KDP) w ramach porozumienia sektorowego. W momencie sporządzania niniejszego dokumentu prace nad KDP zostały wstrzymane, a status powiązanych rozporządzeń ministerialnych dotyczących rekompensat jest niepewny. W związku z tym SLRP jest nadal opracowywany w oparciu o obowiązujące krajowe ramy prawne i zostanie zaktualizowany po wyjaśnieniu odpowiednich krajowych wymogów dotyczących rekompensat. Więcej szczegółów można znaleźć w sekcji 3.2 i tabeli 3.2 planu LRP na fazę budowy (2024).

3.2.1 Aktualizacja dotycząca porozumienia sektorowego i Kodeksu Dobrych Praktyk (KDP)

Dnia 15 września 2021 r. przedstawiciele polskiego rządu, obecni i przyszli deweloperzy morskich farm wiatrowych, środowisko naukowe i badawcze oraz branża rybacka, a także inne zainteresowane strony, podpisali list intencyjny w sprawie opracowania porozumienia sektorowego (w pełnym brzmieniu: Porozumienie sektorowe w sprawie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce). Porozumienie sektorowe zostało zawarte w celu zapewnienia współistnienia rozwoju morskiej energetyki wiatrowej z innymi rodzajami działalności morskiej, w szczególności z rybołówstwem komercyjnym. Nadrzędnymi celami porozumienia sektorowego są wspieranie rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce oraz maksymalizacja udziału lokalnych podmiotów w polskich projektach.

W ramach Porozumienia sektorowego powołano kilka grup roboczych, w tym Grupę Roboczą ds. Rybołówstwa (GR). GR jest wielostronną grupą roboczą, w skład której wchodzi przedstawiciele polskiego rządu (a mianowicie Departamentu Rybołówstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi), deweloperów morskich farm wiatrowych oraz organizacji rybackich (np. stowarzyszeń i grup producentów).

Grupa GR, której działalność jest obecnie zawieszona, miała za zadanie opracować podejście umożliwiające bezpieczne współistnienie rybołówstwa morskiego i morskich farm wiatrowych w Polsce, w tym podejście do weryfikacji i rekompensaty wszelkich strat ekonomicznych oraz zwiększonych kosztów operacyjnych ponoszonych przez operatorów komercyjnych statków rybackich. W tym celu grupa robocza spotkała się kilkakrotnie w okresie od czerwca 2022 r. do listopada 2023 r. Podejście opracowane w trakcie tych spotkań zostało przedstawione w dokumencie KDP i stanowi podstawę do dalszych dyskusji i negocjacji. Dalsze szczegóły dotyczące tych spotkań oraz aktualny stan prac nad dokumentem KDP przedstawiono w sekcji 7.2.2 planu (LRP) dla fazy budowy.

W momencie opracowywania niniejszego dokumentu prace nad KDP zostały wstrzymane. Z dostępnych dla BLP informacji wynika, że projekt KDP został przedstawiony grupie roboczej nr 6.3 w ramach porozumienia sektorowego (współistnienie sektora morskiego z rybołówstwem), spotkał się z szeroką krytyką ze strony sektora, władz i społeczności rybackiej i od tego czasu nie został zaktualizowany, przy czym należy zauważyć, że posiedzenia w ramach porozumienia sektorowego zostały wstrzymane. BLP wskazało ponadto, że prace nad rozporządzeniami ministerialnymi dotyczącymi rekompensat zostały wyłączone z nowelizacji ustawy o energetyce morskiej (druk sejmowy nr UD 162), która została przyjęta przez Sejm 9 października 2025 r. i podpisana przez Prezydenta Polski 4 listopada 2025 r. Dalsze prace nad rekompensatami dla rybołówstwa zostały przekazane Ministerstwu Rolnictwa i Rozwoju Wsi; w momencie sporządzania niniejszego dokumentu stan tych prac nie jest znany. Przyczyna usunięcia przepisów dotyczących rekompensat dla sektora rybołówstwa nie jest oficjalnie znana ani potwierdzona. W toku ich konsultacji pojawiło się jednak wiele uwag zarówno ze strony sektora rybołówstwa, jak i branży morskiej energetyki wiatrowej, które znacząco się od siebie różniły.

Biorąc pod uwagę obecny status KDP oraz przepisów dotyczących rekompensat, niniejszy Plan został przygotowany w oparciu o dostępne zobowiązania projektowe i ustalenia tymczasowe i będzie aktualizowany w razie potrzeby, gdy tylko zostaną wyjaśnione obowiązujące krajowe ramy dotyczące współistnienia MFW w fazie eksploatacji i/lub rekompensat dla rybaków. Biorąc pod uwagę, że status KDP pozostaje niejasny, SLRP zostanie zaktualizowany w razie potrzeby po sfinalizowaniu odpowiednich zmian prawnych, a BLP podejmie odpowiednie działania, aby zapewnić zgodność z wszelkimi wymogami ustanowionymi na ich podstawie.

Niezależnie od powyższego oczekuje się, że opracowanie, negocjowanie i uzgodnienie podejścia umożliwiającego bezpieczne współistnienie rybołówstwa morskiego i morskich farm wiatrowych w Polsce nie posunie się znacząco naprzód w najbliższej przyszłości, co spowoduje konieczność opracowania przez Baltic Power odpowiedniego rozwiązania w ramach projektu. BLP niezmiennie deklaruje przestrzeganie przepisów rządowych po ich wprowadzeniu.

3.2.2 Inne przepisy krajowe mające wpływ na flotę rybacką

Na poziomie UE ukierunkowane połowy dorsza we wschodniej części Morza Bałtyckiego są zakazane od lipca 2019 r., początkowo na mocy środków nadzwyczajnych przyjętych przez Komisję Europejską (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1248), a następnie na mocy rozporządzenia Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. oraz kolejnych rozporządzeń Rady ustalających uprawnienia do połowów (TAC). Zakaz ten, wraz z powiązаныmi ograniczeniami dotyczącymi rekreacyjnego połowu dorsza, pozostaje w mocy w latach 2025–2026 (zob. sekcja 5.2.1).

Ustawa z dnia 26 września 2025 r. o pomocy państwa dla armatorów statków w związku z wprowadzeniem zakazu połowów dorsza na Morzu Bałtyckim (Dz. U. 2025, poz. 1540) przewiduje wsparcie finansowe na złomowanie statków rekreacyjnych lub ich bezpłatne przekazanie organowi administracji publicznej lub szkole publicznej. Wsparcie finansowe na mocy tej ustawy jest dostępne do 31 grudnia 2026 r. W związku z tym oczekuje się, że do końca 2026 r. znaczna liczba statków rekreacyjnych zostanie zełomowana, a od 2027 r. liczba nadal aktywnych statków rekreacyjnych znacznie się zmniejszy.

Podczas gdy zakaz połowów dorsza stanowi środek ochronny na szczeblu UE ograniczający działalność połowową, opisana powyżej ustawa z dnia 26 września 2025 r. jest krajowym instrumentem pomocy państwa przyjętym w odpowiedzi na skutki tego zakazu i sama w sobie nie ogranicza działalności połowowej, lecz zapewnia ograniczone czasowo wsparcie finansowe właścicielom statków, których ten zakaz dotyczy.

Inne instrumenty regulacyjne mające znaczenie dla struktury i wielkości floty rybackiej obejmują rozporządzenie (UE) nr 1380/2013 w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, które ustanawia system równoważenia zdolności połowowej wchodzącej do floty i z niej wychodzącej (art. 23 ust. 1) oraz podstawę dla krajowego planu działania dotyczącego strukturalnej nadmiernej zdolności połowowej (art. 22 ust. 4), a także program „Europejskie Fundusze Rybackie” na lata 2021–2027, współfinansowany przez Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury (EFMRA), który wspiera między innymi trwałe zaprzestanie działalności połowowej poprzez złomowanie lub przekształcenie statków. Instrumenty te oraz ich wpływ na flotę rybacką opisano bardziej szczegółowo w sekcji 5.2.2.

3.3 Wymogi kredytodawców

Projekt uzyskał wsparcie finansowe od kilkunastu banków i agencji kredytowych, w tym od EBOR i Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Należy zatem zapewnić zgodność ze standardami i wytycznymi kredytodawców. W kontekście zarządzania skutkami ekonomicznymi spowodowanymi realizacją projektu wymagana jest w szczególności zgodność z IFC PS 5⁸ oraz EBRD PR 5⁹.

Wymogi IFC PS 5 i EBRD PR 5, które mają znaczenie dla niniejszego dokumentu, przedstawiono w tabeli 3-3 planu LRP na fazę budowy (2024). Podsumowując, kluczowe wymogi IFC PS 5 są następujące:

- Należy rozważyć realne alternatywne rozwiązania projektowe w celu uniknięcia skutków ekonomicznych lub, w przypadku gdy nie jest to możliwe, ich zminimalizowania. W przypadku gdy nie da się uniknąć strat o charakterze ekonomicznym, osobom dotkniętym tymi skutkami należy zaoferować rekompensatę w wysokości pełnego kosztu odtworzenia¹⁰ oraz inną pomoc, która pozwoli im poprawić (lub przynajmniej przywrócić) standard życia i źródła utrzymania do poziomu sprzed realizacji projektu w zakresie adekwatnym do wpływu projektu na straty ekonomiczne.
- Osoby posiadające formalne prawa do aktywów, na które projekt ma wpływ, osoby nieposiadające formalnych praw, ale mające roszczenie uznawane na mocy prawa krajowego, oraz osoby nieposiadające żadnych uznawanych praw ani roszczeń powinny kwalifikować się do rekompensaty i innych form pomocy.

⁸ W pełnym brzmieniu określany jako Standard Działania IFC nr 5 dotyczący nabywania gruntów i przymusowych przesiedleń. Standard ten stanowi jeden z ośmiu standardów działania IFC dotyczących zrównoważonego rozwoju środowiskowego i społecznego, które zostały wprowadzone w 2012 r.

⁹ W pełnym brzmieniu określany jako Wymóg Działalności nr 5 EBRD dotyczący nabywania gruntów, ograniczeń w użytkowaniu gruntów oraz przymusowych przesiedleń. Wymóg ten stanowi jeden z 10 wymogów środowiskowych i społecznych EBRD, które zostały wprowadzone w 2019 r.

¹⁰ Zdefiniowana jako wartość rynkowa składnika aktywów powiększona o koszty transakcyjne, bez uwzględnienia amortyzacji (w stosownych przypadkach).

- Rekompensata z tytułu utraty źródeł utrzymania powinna zostać wypłacona niezwłocznie, a tam gdzie to możliwe – przed wystąpieniem negatywnych skutków.
- Należy opracować plan reagowania na te skutki (LRP) w celu wypłacenia rekompensat osobom dotkniętym stratami ekonomicznymi oraz zaoferowania im innych form pomocy. Należy ustanowić przepisy dotyczące monitorowania i oceny wdrażania planu LRP, przewidujące podjęcie działań naprawczych w razie potrzeby.
- Osoby dotknięte ryzykiem wystąpienia negatywnych skutków ekonomicznych należy zidentyfikować, oraz, w zależności od potrzeb, zapewnić im dodatkową pomoc.
- Osoby poszkodowane powinny brać udział w planowaniu, wdrażaniu, monitorowaniu i ocenie wypłat rekompensat oraz innych form pomocy, a także powinny być konsultowane w tych sprawach.
- Należy opracować i wdrożyć mechanizm rozpatrywania skarg, aby przyjmować zgłoszenia od osób, których dotyczy projekt, oraz ułatwiać rozwiązywanie ich problemów w sposób szybki i terminowy.
- Osobom przesiedlonym należy zapewnić możliwość czerpania odpowiednich korzyści rozwojowych z projektu.

Wymogi PR 5 EBRD są zasadniczo zgodne z wymogami PS 5 IFC. PR 5 EBRD wymaga ponadto, aby w przypadkach, w których nie da się uniknąć strat o charakterze ekonomicznym, zatrudniono odpowiednio wykwalifikowanego specjalistę w celu przeprowadzenia spisu ludności oraz ustalenia poziomu odniesienia społeczno-gospodarczego na obszarze dotkniętym projektem, a także pomocy w przygotowaniu LRF. Należy zauważyć, że chociaż w dokumencie EBRD PR 5 używa się terminu „LRF”, intencja tego dokumentu jest taka sama jak w przypadku LRP (zgodnie z IFC PS 5).

4. WYNIKI WYJŚCIOWEJ ANALIZY SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ

W niniejszym rozdziale przedstawiono streszczenie stanu wyjściowego w zakresie społeczno-gospodarczym, istotnego dla fazy operacyjnej projektu. Pełny opis stanu wyjściowego znajduje się w rozdziale 4 dokumentu LRP dla fazy budowy (2024 r.), z który czytany łącznie z tym dokumentem pozwoli na uzyskanie pełnych informacji.

W ramach niniejszego dokumentu nie przeprowadzono ponownego zgromadzenia pierwotnych danych bazowych. Dane pierwotne zebrane na potrzeby LRP dla fazy budowy w okresie od kwietnia do maja 2024 r. uznaje się za aktualne i reprezentatywne dla obecnych warunków. Od tego czasu nie zidentyfikowano ani nie zgłoszono żadnych istotnych zmian społeczno-gospodarczych w portach objętych projektem ani w powiązanych sektorach morskich.

4.1 Kontekst rozwoju społeczno-gospodarczego

Jak opisano w sekcji 2.1, projekt jest zlokalizowany w północnej Polsce, na terenie województwa pomorskiego, a część morska projektu położona jest na północ od gmin Łeba i Choczewo,. Niniejsza sekcja zawiera podsumowanie kontekstu rozwoju społeczno-gospodarczego na terenie objętym oddziaływaniami części morskiej projektu. Więcej szczegółów można znaleźć w sekcji 4.2 planu LRP dla fazy budowy (2024).

Województwo pomorskie pozostaje regionem o bardzo wysokim poziomie rozwoju społecznego, z wskaźnikiem rozwoju społecznego wynoszącym 0,888 w 2021 r., czyli powyżej średniej krajowej wynoszącej 0,876. Poziom wykształcenia w Łebie i Choczewie pozostaje porównywalny ze średnią krajową, przy czym ponad jedna czwarta ludności posiada wyższe wykształcenie.

W 2022 r. stopa bezrobocia w województwie pomorskim wynosiła 4,6%, czyli nieco poniżej wskaźnika krajowego wynoszącego 5,2%. Dla porównania w Łebie odnotowano wyższe bezrobocie na poziomie 10,5%, a w Choczewie – 5,4%, przy czym średnie miesięczne wynagrodzenia w obu gminach pozostawały poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej¹¹.

Przemysł i usługi, a zwłaszcza turystyka, nadal dominują w lokalnej gospodarce, zapewniając zatrudnienie ponad połowie (55%) ludności aktywnej zawodowo¹². Rolnictwo, leśnictwo i rybołówstwo stanowią mniejszy udział, wynoszący około 6,2% w skali województwa pomorskiego oraz odpowiednio 8,6% i 9,6% w gminach Łeba i Choczewo³⁰.

Obszar morski związany z projektem nadal stanowi podstawę dla rybołówstwa komercyjnego, rekreacji morskiej i żeglugi. Jak zaznaczono w sekcji 1.3, statki rekreacyjne mają, w znaczącej części, zostać wycofane z eksploatacji do końca 2026 r. i w związku z tym nie wchodzą w zakres niniejszego dokumentu. Oddziaływania na żeglugę handlową pozostają poza zakresem niniejszego SLRP. Regionalny i lokalny kontekst społeczno-gospodarczy opisany w LRP dla fazy budowy pozostaje aktualny również dla fazy operacyjnej projektu.

¹¹ Główny Urząd Statystyczny. (2022), Polska w liczbach. (online) dostępne pod adresem: <https://www.polskawliczbach.pl/>. Dostęp: lipiec 2024 r.

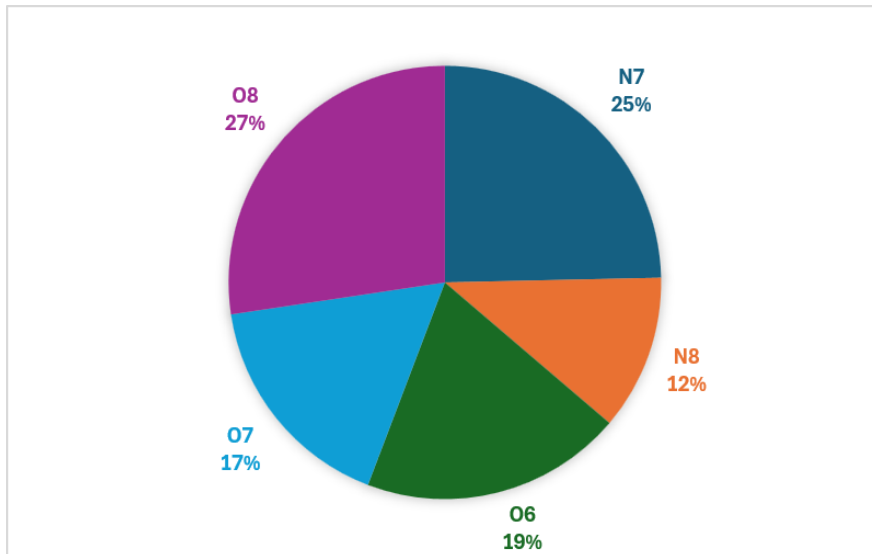
¹² Główny Urząd Statystyczny. (2022), Polska w liczbach. (online) dostępne pod adresem: <https://www.polskawliczbach.pl/>. Dostęp: lipiec 2024 r.

4.2 Rybołówstwo komercyjne

W niniejszym rozdziale przedstawiono podsumowanie kluczowych cech i trendów związanych z rybołówstwem komercyjnym. Więcej szczegółów można znaleźć w rozdziale 4.3 planu LRP dla fazy budowy.

Większość operatorów statków rybackich i członków załóg (ponad 90%) to mężczyźni, z których większość jest w wieku od 36 do 50 lat. Wszyscy respondenci badania byli obywatelami Polski, mieszkającymi głównie w Ustce, Łebie i Władysławowie.

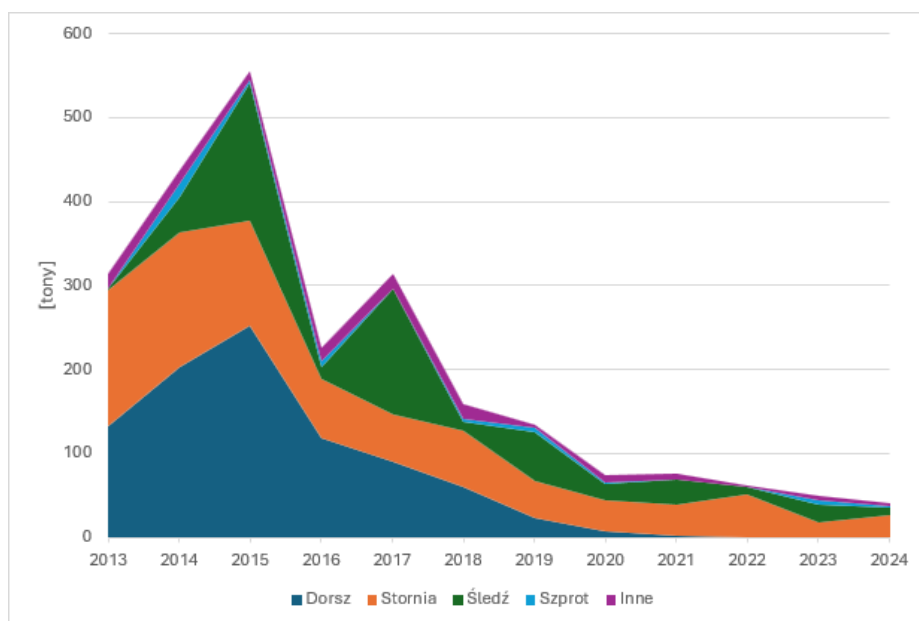
Infrastruktura morska projektu przecina pięć kwadratów połowowych: N7, N8, O7, O8 i O6. Kwadraty O8 i N7 mają największy udział w łącznych połowach odnotowanych w latach 2013–2024, wynoszący odpowiednio 27% i 25%, jak pokazano poniżej na rysunku 4-1.



Rysunek 4-1 Względny udział kwadratów połowowych w łącznych połowach w latach 2013–2024

Źródło: Obliczenia Sotis na podstawie danych VMS z Centrum Monitorowania Rybołówstwa popartych informacjami z dzienników połowowych.

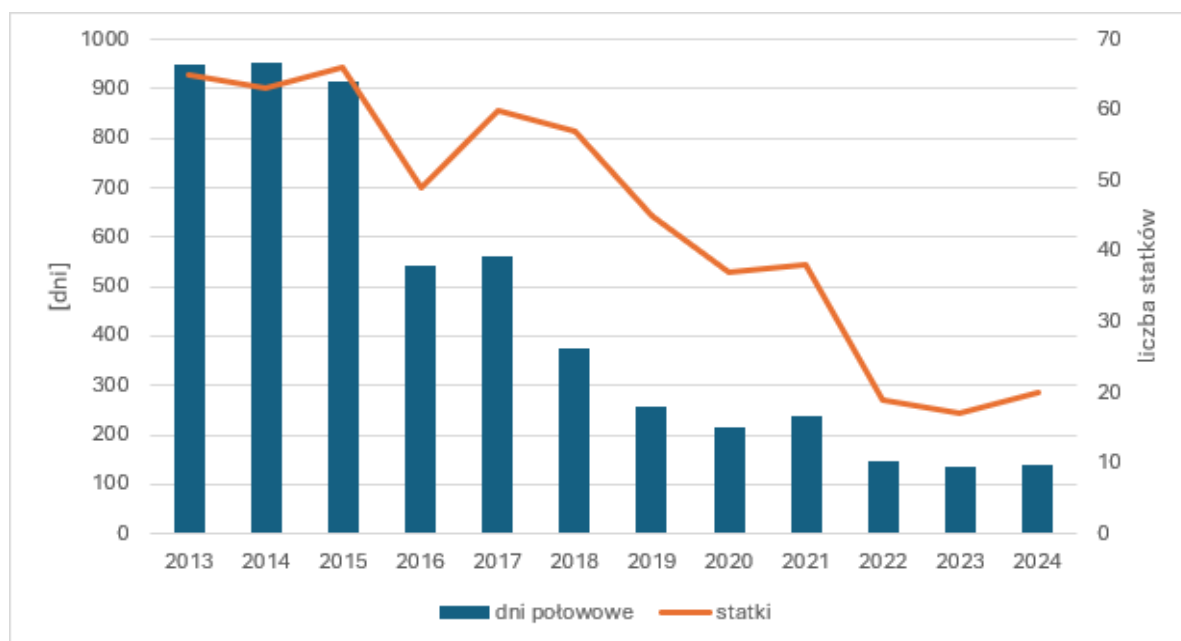
Łączne połowy z pięciu kwadratów połowowych wyniosły 2,4 tys. ton w latach 2013–2024, przy czym najwyższy roczny połów, wynoszący 550 ton, odnotowano w 2015 r. W porównaniu ze szczytowym poziomem z 2015 r. połowy spadły o 93% do 2024 r. Głównymi gatunkami docelowymi w tych obszarach są śledź, szprot, flądra i dorsz. Spadek był szczególnie wyraźny w przypadku dorsza, którego połowy spadły do zaledwie kilku kilogramów w 2024 r. w następstwie wprowadzenia zakazu połowów w 2019 r., który wszedł w życie w styczniu 2020 r. Roczne połowy według gatunków w latach 2013–2024 przedstawiono na rysunku 4-2.



Rysunek 4-2 Skład gatunkowy połowów w objętych zakazem kwadratach połowowych w latach 2013–2024

Źródło: Obliczenia Sotis na podstawie danych VMS z Centrum Monitorowania Rybołówstwa, poparte informacjami z dzienników połowowych.

Zmiany nakładu połowowego odzwierciedlają opisane powyżej zmiany wielkości połowów. Średni roczny nakład połowowy w tym obszarze w latach 2013–2024 wyniósł 450 dni połowowych i obejmował 45 statków. W 2024 r. nakład połowowy był o 70% niższy pod względem liczby dni połowowych i o 55% niższy pod względem liczby statków w porównaniu ze średnią z lat 2013–2024, co ilustruje rysunek 4-3.



Rysunek 4-3 Nakład połowowy w dotkniętych obszarach połowowych w latach 2013–2024

Źródło: Obliczenia Sotis na podstawie danych VMS z Centrum Monitorowania Rybołówstwa, poparte informacjami z dzienników połowowych.

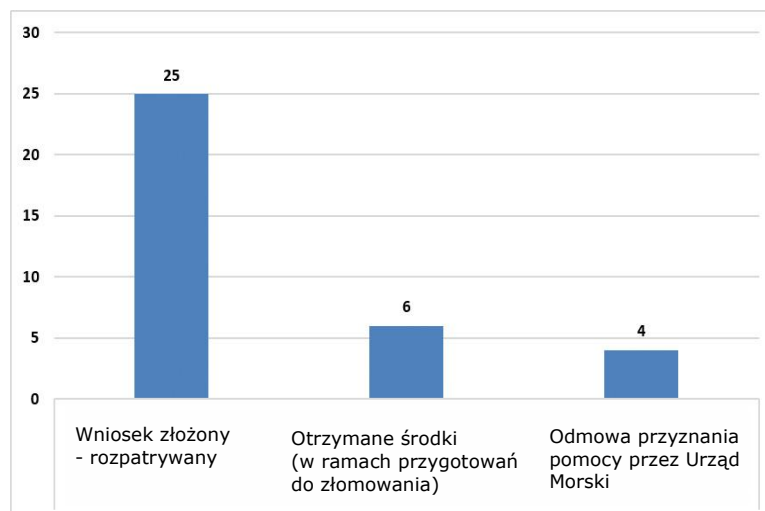
Większość statków prowadzących działalność w obszarach objętych badaniem stacjonuje w porcie w Łebie, a kolejne miejsca zajmują Ustka i Władysławowo. Ogólna liczba aktywnych statków od 2013 r. uległa zmniejszeniu.

Około połowa respondentów (48%) uważa rybołówstwo komercyjne za swoje najważniejsze źródło dochodu. Większość z nich odnotowała spadek dochodów z rybołówstwa w ciągu ostatnich pięciu lat, co przypisuje się przede wszystkim zakazowi połowów dorsza z 2019 r. oraz inflacji krajowej. Około połowa (48,2%) rozważała porzucenie zawodu.

4.3 Turystyka morska (wędkarstwo rekreacyjne)

Ustawa z dnia 26 września 2025 r. o pomocy państwa dla armatorów statków w związku z wprowadzeniem zakazu połowów dorsza na Morzu Bałtyckim (Dz. U. 2025, poz. 1540) przewiduje wsparcie finansowe na złomowanie statków rekreacyjnych lub ich bezpłatne przekazanie organowi administracji publicznej lub szkole publicznej. Wsparcie to jest dostępne do dnia 31 grudnia 2026 r.

Realizacja tego wsparcia jest już na zaawansowanym etapie. W ramach komponentu C-TCM projektu w 2025 r. armatorzy 52 statków rekreacyjnych otrzymali jednorazową rekompensatę. W ocenie skutków regulacji (OSR) towarzyszącej ustawie zidentyfikowano 98 potencjalnych beneficjentów programu pomocy państwa, z których 35 znajduje się w obszarze oddziaływania projektu Baltic Power. Na dzień 31 lipca 2026 r. 31 z tych 35 podmiotów złożyło wnioski w ramach programu, a także cztery dodatkowe statki nie zakwalifikowały się do programu ze względów formalnych. Spośród wszystkich otrzymanych wniosków sześciu statkom przyznano środki i przygotowywały się one do fizycznej likwidacji, 25 pozostawało w trakcie rozpatrywania, a cztery wnioski zostały odrzucone (Rysunek 4-4). Ponadto w odpowiedzi na wniosek o udzielenie informacji publicznej z dnia 24 lipca 2026 r. Urząd Morski w Gdyni potwierdził, że na swoim obszarze działania otrzymał 42 wnioski o pomoc *de minimis*, z których 34 rozpatrzono pozytywnie, trzy odrzucono, a pięć pozostawiono bez rozpatrzenia. Rozpatrywane były jeszcze trzy wnioski o pomoc państwa, które nadal oczekiwały na odpowiedź Urzędu Morskiego w Szczecinie. Ponieważ w Polsce nie prowadzi się oficjalnego rejestru statków rekreacyjnych, dane te odzwierciedlają informacje zebrane na podstawie dokumentacji programowej, korespondencji z urzędami morskimi oraz bezpośrednich kontaktów z właścicielami statków.



Rysunek 4-4 Udział statków turystycznych w programie pomocy państwa na dzień 31.07.2026 r.

Źródło: Analiza Sotis, lipiec 2026

W badaniu statków turystyki morskiej (rekreacyjnych) organizujących rejsy wędkarskie, przeprowadzonym w latach 2018-2019 w ramach Wieloletniego Programu Gromadzenia Danych Rybackich przez Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy (MIR-PIB), nie odnotowano żadnych statków turystyki morskiej organizujących rejsy wędkarskie na obszarach morskich objętych granicami projektu. Jedynymi statkami odnotowanymi w pobliżu tych obszarów było 24 statki powiązane z portem w Łebie, których liczba rejsów wędkarskich spadła z 1 095

w 2018 r. do 754 w 2019 r. Wywiady z kluczowymi informatorami – przedstawicielami portów, przeprowadzone w ramach gromadzenia danych bazowych w 2024 r. dodatkowo wskazały, że działalność w zakresie rekreacji morskiej w portach objętych projektem była już ograniczona, przy czym w momencie przeprowadzania badania bazowego w porcie w Ustce aktywnie działał tylko jeden statek rekreacyjny organizując wciąż rejsy wędkarskie, a kilka zarejestrowanych statków działało wyłącznie w szczycie sezonu turystycznego (od czerwca do września) (zob. sekcja 4.4 LRP na fazę budowy, 2024 r.). W połączeniu z wdrożeniem opisanego powyżej programu pomocy państwa oczekuje się, że znaczna większość tych statków zostanie wycofana z eksploatacji przed rozpoczęciem działalności w ramach projektu. Oczekuje się, że liczba aktywnych statków rekreacyjnych w fazie operacyjnej projektu będzie znikoma.

Ponadto, na podstawie rozmów z właścicielami statków przeprowadzonych przez firmę Sotis Advisors w 2026 r., niewielka liczba operatorów, którzy nie złożyli wniosków o wsparcie na złomowanie, wydaje się dostosować do zmienionych warunków rynkowych, na przykład poprzez podejmowanie prac w zakresie monitoringu środowiskowego morskich farm wiatrowych i projektów jądrowych lub poprzez organizowanie rekreacyjnych wypraw wędkarskich z większych portów. Oczekuje się, że pozostałe oddziaływania w fazie operacyjnej na tę grupę będą znikome, a operatorzy ci zachowają dostęp do mechanizmu rozpatrywania skarg w ramach projektu.

Z tego powodu operatorzy turystyki morskiej i członkowie załóg nie zostali uwzględnieni w zakresie niniejszego SLRP. Pełny scenariusz bazowy dla tej grupy przedstawiono w sekcji 4.4 LRP dla fazy budowy (2024 r.) w celach informacyjnych.

4.4 Podatność na oddziaływanie projektu

W badaniach wyjściowej analizy sytuacji społeczno-gospodarczej dla fazy budowy LRP (2024 r.) zidentyfikowano szereg czynników, które mogą zwiększyć podatność gospodarstw domowych zajmujących się rybołówstwem komercyjnym na potencjalne straty ekonomiczne związane z projektem. Grupy te przedstawiono w tabeli 4-1. Operatorzy statków i członkowie załóg należący do wszystkich trzech grup (tj. osoby o potencjalnie ograniczonym kapitale finansowym, społecznym i ludzkim) mogą potencjalnie doświadczać zwiększonej wrażliwości w wyniku wzajemnego oddziaływania tych czynników. Należy zauważyć, że postanowienia zawarte w tabeli 4-1 odzwierciedlają sytuację społeczno-gospodarczą z 2024 r. i mogą już nie mieć zastosowania, biorąc pod uwagę, że minęły ponad dwa lata. Zasady określone w niniejszej sekcji dotyczące określania podatności będą jednak stosowane do wszystkich wniosków otrzymanych w ramach programu wsparcia zawartego w SLRP.

Tabela 4-1 Grupy potencjalnie narażone

Grupa	Opis
Operatorzy statków rybackich prowadzących połowy komercyjne oraz członkowie załóg o ograniczonym kapitale finansowym	Grupa ta obejmuje operatorów statków i członków załogi, którzy nie prowadzą dodatkowej działalności zarobkowej poza rybołówstwem komercyjnym i/lub nie mają dostępu do dodatkowych źródeł dochodu (np. od innych członków gospodarstwa domowego). Obejmuje ona również osoby, których gospodarstwa domowe charakteryzują się niskimi dochodami, w szczególności te, które kwalifikują się do pomocy społecznej lub świadczeń od państwa. W ramach badania społeczno-ekonomicznego i dotyczącego źródeł utrzymania zidentyfikowano stosunkowo niewielką liczbę takich operatorów statków i członków załóg oraz ich gospodarstw domowych, którzy otrzymują pomoc społeczną lub świadczenia od państwa (stanowią oni 5% uczestników badania). Osoby te mogą mieć mniejsze możliwości radzenia sobie z potencjalnymi negatywnymi skutkami projektu dla ich źródeł utrzymania, ponieważ dysponują mniejszymi alternatywnymi zasobami ekonomicznymi, na których mogliby się oprzeć, ze względu na ograniczony kapitał finansowy.

Grupa	Opis
Operatorzy komercyjnych statków rybackich i członkowie załóg o ograniczonym kapitale społecznym	Grupa ta obejmuje tych operatorów statków i członków załóg, którzy mieszkają samotnie (tj. w gospodarstwach jednoosobowych) i/lub nie dysponują szerszą siecią wsparcia społecznego (np. ze strony dalszej rodziny i przyjaciół). Obejmuje ona również osoby, które nie należą do żadnych grup ani stowarzyszeń integrujących społeczności zajmujące się rybołówstwem komercyjnym na morzu. W ramach badania społeczno-ekonomicznego i dotyczącego źródeł utrzymania zidentyfikowano mniejszość operatorów statków i członków załóg mieszkających w gospodarstwach jednoosobowych (stanowiących 9% uczestników badania), podczas gdy znaczna liczba operatorów statków i członków załóg nie należy do grup ani stowarzyszeń zajmujących się rybołówstwem komercyjnym (stanowiących 52% uczestników badania). Osoby te mogą mieć mniejsze możliwości radzenia sobie z potencjalnymi negatywnymi skutkami projektu dla ich źródeł utrzymania, ponieważ dysponują mniejszym wsparciem społecznym ze względu na ograniczony kapitał społeczny.
Operatorzy statków rybackich prowadzących połowy komercyjne oraz członkowie załóg o ograniczonym kapitale ludzkim	Grupa ta obejmuje tych operatorów statków i członków załóg, którzy charakteryzują się niższym poziomem wykształcenia, mniej zróżnicowanymi umiejętnościami i/lub ograniczonym doświadczeniem w innych branżach i sektorach. Na przykład 7% osób, które wzięły udział w badaniu społeczno-ekonomicznym w maju 2024 r., posiadało wykształcenie na poziomie szkoły podstawowej lub gimnazjum. Starsze pokolenia operatorów statków i członków załóg częściej należą do tej grupy w porównaniu z osobami z młodszych pokoleń. Na przykład w momencie przeprowadzania badania w maju 2024 r. 10% uczestników badania miało 65 lat lub więcej. Osoby te mogą mieć mniejsze możliwości radzenia sobie z potencjalnymi negatywnymi skutkami projektu dla ich źródeł utrzymania, ponieważ mogą mieć mniejsze szanse na przejście do innych zawodów ze względu na ograniczony kapitał ludzki.

4.5 Kluczowe wskaźniki bazowe

Tabela 4-2 przedstawia wstępne zestawienie wskaźników dotyczących źródeł utrzymania i poziomu życia osób, które mogą zostać potencjalnie dotknięte ekonomicznymi skutkami realizacji projektu. Wskaźniki te opierają się na badaniu społeczno-ekonomicznym i dotyczącym źródeł utrzymania przeprowadzonym w kwietniu i maju 2024 r. i będą przydatne do celów monitorowania i oceny (szczegółowe informacje na ten temat przedstawiono w rozdziale 9).

Tabela 4-2 Wskaźniki bazowe

Wskaźnik
Tendencja w zakresie poziomu dochodów (tj. czy dochody rosną, czy maleją)
Nabywanie umiejętności, kwalifikacji i doświadczenia

5. OCENA ODDZIAŁYWANIA

Niniejszy rozdział został opracowany przez firmę Sotis Advisors w celu opracowania mechanizmu rekompensat dla rybaków na etapie eksploatacji morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. Zawiera on analizę potencjalnych skumulowanych oddziaływań w połączeniu z innymi morskimi farmami wiatrowymi w polskiej części Morza Bałtyckiego, które można zidentyfikować na obecnym etapie.

5.1 Projekty morskich farm wiatrowych objęte fazą I programu wsparcia

W ramach przeprowadzonych analiz zidentyfikowano projekty morskich farm wiatrowych objęte tzw. fazą I systemu wsparcia (do 5,9 GW), określoną w ustawie o wspieraniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych oraz w decyzjach Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (Rysunek 5 1), tj. projekty:

- Baltic Power (ORLEN/Northland Power)¹³ – najbardziej zaawansowany projekt morskiej farmy wiatrowej w Polsce, o łącznej mocy zainstalowanej wynoszącej około 1,2 GW, pierwszy, który wszedł w fazę budowy, oraz pierwszy, który rozpocznie fazę eksploatacji, tj. produkcję i przesył energii elektrycznej do polskiego systemu elektroenergetycznego. Zakończenie budowy planowane jest na rok 2026, eksploatacja z pełną mocą przewidziana jest na początek 2027 roku. Baza operacyjno-konserwacyjna (O&M Base) zlokalizowana w porcie w Łebie, działająca od maja 2025 roku, będzie wspierać eksploatację morskiej farmy wiatrowej Baltic Power przez okres 30 lat.
- Bałtyk 2 i Bałtyk 3 (Equinor/Polenergia)¹⁴ – drugi najbardziej zaawansowany projekt, znajdujący się na etapie budowy od początku 2025 r. W pierwszej kolejności zrealizowany zostanie projekt Bałtyk 2, częściowo budowany równolegle z projektem Bałtyk 3. Przekazanie obu inwestycji o łącznej mocy ok. 1.4 GW do fazy komercyjnej eksploatacji planowane jest na 2028 rok. W 2026 roku zakończona zostanie budowa bazy operacyjno-serwisowej w Łebie, która będzie pełniła funkcję centrum koordynacji ruchu jednostek i prac morskich dla projektów Bałtyk 2 i Bałtyk 3.
- Baltica 2 i Baltica 3 (PGE/Ørsted) – Projekt Baltica 2 jest realizowany jako pierwszy, a finalna decyzja inwestycyjna w sprawie tego projektu została podjęta w styczniu 2025 r.¹⁵. Zakończenie budowy i uruchomienie morskiej farmy wiatrowej Baltica 2, o łącznej mocy około 1,5 GW, planowane jest na koniec 2027 r. Zgodnie z informacjami opublikowanymi na stronie internetowej inwestora¹⁶ projekt Baltica 3 znajduje się obecnie w fazie optymalizacji, a harmonogram jego realizacji nie jest na tym etapie publicznie dostępny. Baza operacyjno-serwisowa dla obu projektów powstaje w Ustce, a jej oddanie do użytku planowane jest na 2026 r.¹⁷.
- BC-Wind (C-Wind Polska / Ocean Winds) – na podstawie publicznie dostępnych informacji morska farma wiatrowa o mocy 390 MW znajduje się oficjalnie w fazie budowy. Finalna decyzja inwestycyjna została podjęta, a finansowanie projektu sfinalizowano w grudniu 2025 r. Rozpoczęcie prac budowlanych przewiduje się na 2026 r., a rozpoczęcie produkcji energii planowane jest na 2028 r. Baza serwisowa projektu będzie zlokalizowana we Władysławowie¹⁸.

¹³ Baltic Power

¹⁴ O projektach | Farmy wiatrowe na Bałtyku

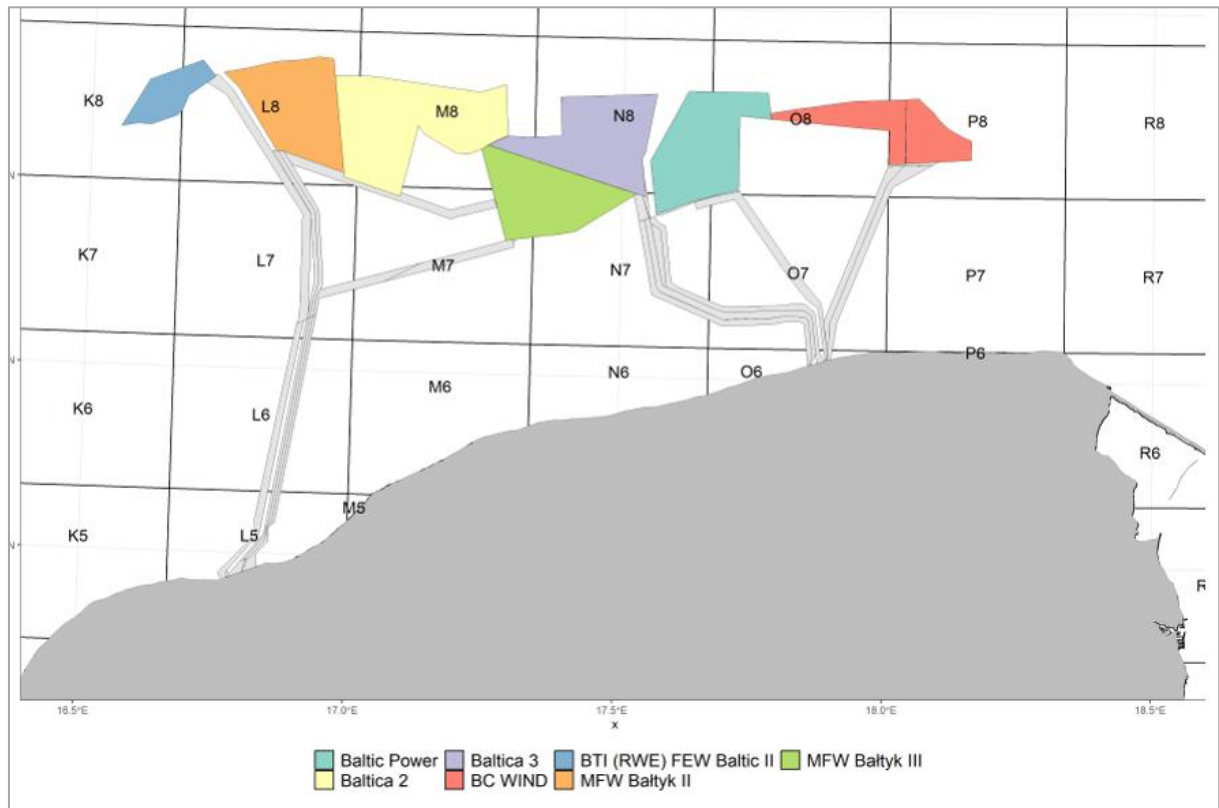
¹⁵ PGE i Ørsted podjęły ostateczną decyzję inwestycyjną w sprawie projektu Baltica 2

¹⁶ <https://baltica.energy/pl-pl/baltica-two-and-three>

¹⁷ Kluczowe dane o projektach; Informacje o projekcie Baltica 2

¹⁸ Projekt – Ocean Winds, Green-news.pl – Rok finalizacji projektów. Ocean Winds dysponuje dwoma miliardami euro i rozpoczyna budowę morskiej farmy wiatrowej, BC-Wind wkracza w fazę budowy. Kacper Kostrzewa o finansowaniu, lokalnym udziale i wnioskach z pierwszej fazy – Baltic Wind

- Baltic Trade and Invest – BTI (F.E.W. Baltic II, RWE / w trakcie przejęcia przez PGE) – obecnie najmniej zaawansowany projekt, w trakcie zmiany dewelopera, przy czym szczegółowe informacje na temat projektu nie są publicznie dostępne.



Rysunek 5-1 Projekty morskich farm wiatrowych pierwszej fazy na Morzu Bałtyckim

Źródło: Sotis, luty 2026

W ogólnym rozmieszczeniu zgrupowań planowanych morskich farm wiatrowych przewidziano korytarze, które mają umożliwić statkom przemieszczanie się z południa na północ i w przeciwnym kierunku, jak przedstawiono w Rozdziale 5.5.2. Jeden z tych korytarzy zlokalizowany jest na zachód od morskiej farmy wiatrowej Baltic Power.

Jak wspomniano powyżej projekty te znajdują się na różnych etapach przygotowania i realizacji, przy czym MFW Baltic Power jest pierwszą morską farmą wiatrową, której zakończenie etapu budowy ma nastąpić w II połowie 2026 roku, a przejście do pełnej fazy operacyjnej na początku 2027 roku.

Z uwagi na fakt, że harmonogramy budowy ww. projektów uzależnione są od warunków pogodowych na Bałtyku, w szczególności bardzo istotnych ze względów technologicznych dla etapu palowania (niska fala lub jej brak), należy mieć na względzie, że mogą one ulec zmianie¹⁹. Zgodnie z pierwotnymi założeniami oczekuje się, że wszystkie projekty w ramach fazy I systemu wsparcia powinny zostać uruchomione do końca 2030 r.

¹⁹ „Okna pogodowe na Morzu Bałtyckim” – badania Akademii Morskiej w Gdyni – Badania w Polsce, oraz BAERT Benjamin, Analiza montażu serii pali dla fundamentów morskich turbin wiatrowych, Uniwersytet w Rostocku, luty 2014 r. (wersja publiczna, Feb 2014.pdf) BAERT Benjamin – URO (wersja publiczna, Feb 2014.pdf)

5.2 Wpływ czynników zewnętrznych na obecną sytuację i strukturę sektora rybackiego

5.2.1 Zakaz połowu dorsza

We wschodniej części Morza Bałtyckiego nadal obowiązuje zakaz połowów dorsza wschodniego, wprowadzony rozporządzeniem Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r.²⁰. Ze względu na utrzymujący się krytyczny stan stad dorsza, zakaz ten jest corocznie przedłużany w kolejnych rozporządzeniach Rady Unii Europejskiej ustalających uprawnienia do połowów (TAC). W latach 2025–2026 zakaz ten również pozostaje w mocy, a jego dalsze przedłużenie jest wysoce prawdopodobne ze względu na słaby stan ekologiczny populacji dorsza.

5.2.2 Czynniki zewnętrzne kształtujące strukturę i wielkość floty rybackiej

Polska jest również zobowiązana do przestrzegania zasad systemu bilansowania wprowadzanej i wycofywanej z rybołówstwa zdolności połowowej²¹, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013²². System ten ma kluczowe znaczenie dla struktury polskiego rybołówstwa, ponieważ uniemożliwia polskim rybakom wprowadzanie do floty nowych lub bardziej wydajnych statków bez uprzedniego wycofania jednostek o równoważnej (lub większej) mocy silnika i pojemności brutto (kW/GT). Mechanizm wejścia i wyjścia skutecznie zapobiega wzrostowi presji połowowej na zasoby rybne, wymuszając redukcję floty przy braku możliwości jej modernizacji. W praktyce wzmacnia to tendencję do stopniowego zanikania tradycyjnego rybołówstwa kutrowego: brak nowych licencji uniemożliwia młodym rybakom rozpoczęcie pracy w tym zawodzie, a od 2004 r. Polska konsekwentnie zmniejsza zdolność połowową swojej floty bałtyckiej.

W 2022 r., zgodnie z art. 22 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013, opracowano plan działania określający cele dostosowawcze (zmniejszenie nadwyżki kW/GT), instrumenty służące osiągnięciu równowagi (trwałe zaprzestanie działalności połowowej) oraz harmonogram realizacji (2021–2027)²³. Realizacja planu działania w odniesieniu do tych segmentów floty bałtyckiej, w których stwierdzono strukturalną nadmierną zdolność połowową, odbywa się w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybołówstwa i Akwakultury (EFMRA) poprzez programy dotyczące trwałego zaprzestania działalności połowowej. W 2026 r. nadal funkcjonuje system wsparcia w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Rybactwa” na lata 2021–2027, współfinansowanego w Polsce przez EFMRA. Wsparcie to jest skierowane przede wszystkim do floty rybołówstwa komercyjnego oraz członków załóg zatrudnionych na statkach rybackich i obejmuje między innymi instrumenty umożliwiające trwałe zaprzestanie działalności połowowej, w szczególności w ramach działania 1.7 „Trwałe zaprzestanie działalności połowowej – złomowanie lub przekształcenie statku rybackiego”.

W ramach tego programu wsparcie dla morskiej floty rybackiej o charakterze komercyjnym jest udzielane poprzez szereg działań obejmujących kapitał ludzki, innowacje, dywersyfikację działalności połowowej oraz tymczasowe zaprzestanie połowów. Działania te zapewniają finansowanie na podnoszenie lub zdobywanie kwalifikacji zawodowych w zakresie rybołówstwa morskiego, tworzenie sieci kontaktów i wymianę informacji, rozwijanie lub rozpoczynanie dodatkowej działalności gospodarczej oraz wykorzystywanie energii odnawialnej lub odzyskanej w ramach istniejącej działalności, a także rekompensatę według stawki ryczałtowej za okres do 30 dni tymczasowego zaprzestania działalności połowowej. Kwalifikującymi się wnioskodawcami są właściciele i operatorzy statków rybackich prowadzących działalność komercyjną oraz rybacy prowadzący działalność komercyjną jako osoby fizyczne. Członkowie załogi zatrudnieni na pokładzie mogą zatem odnieść pośrednie korzyści w postaci podniesienia kwalifikacji, bezpieczniejszych i nowocześniejszych statków oraz stabilizacji dochodów w okresach przestoju.

²⁰ Rozporządzenie Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalające na rok 2020 uprawnienia do połowów niektórych stad ryb i grup stad ryb obowiązujące na Morzu Bałtyckim oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do niektórych uprawnień do połowów na innych wodach eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1838

²¹ [Raport_flotowy_za_2024_r_\(wraz_z_planem_dzialania\).pdf](#) – Roczne sprawozdanie dotyczące działań podjętych w celu osiągnięcia równowagi między zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 r.

²² <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj/eng>

²³ Roczne sprawozdanie dotyczące działań podjętych w celu osiągnięcia równowagi między zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 r.

Aktualny wykaz głównych planowanych zaproszeń do składania wniosków, zaktualizowany 9 lipca 2026 r., jest dostępny na stronie internetowej programu²⁴.

Zgodnie z „Rocznym sprawozdaniem dotyczącym działań podjętych w celu osiągnięcia równowagi między zdolnością połowową a możliwościami połowowymi w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 r.”, do dnia 28 kwietnia 2025 r., w ramach dwóch naborów wniosków przeprowadzonych w okresie od 1 grudnia 2023 r. do 29 grudnia 2023 r. oraz od 3 stycznia 2024 r. do 31 stycznia 2024 r., zlikwidowano łącznie 138 statków rybackich, z których większość stanowiły statki o długości poniżej 12 m (łącznie 104).

Podsumowując, liczba komercyjnych statków rybackich już znacznie się zmniejszyła. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS)²⁵, na dzień 31 grudnia 2024 r. zarejestrowanych było 108 kutrów rybackich²⁶ o długości 15–30 m (w porównaniu z 124 kutrami w 2021 r.) oraz 611 łodzi rybackich prowadzących połowy na małą skalę w 2024 r. (w porównaniu z 697 takimi łodziami w 2021 r.). Liczby te odzwierciedlają opisane powyżej trendy w sektorze rybackim. W 2024 r. średni wiek kutra rybackiego wynosił 52,1 lat (w porównaniu z 49,9 lat w 2021 r.).

Dane GUS dotyczące floty kutrów (statki o długości 15–30 m) w podziale na porty rejestracji dla trzech objętych badaniem portów również wskazują na tendencję spadkową:

- W Ustce pod koniec 2021 r. zarejestrowano 20 kutrów rybackich, w porównaniu z zaledwie 12 na dzień 31 grudnia 2024 r.;
- w Łebie liczba kutrów zmniejszyła się z 8 (stan na 31 grudnia 2021 r.) do 6 statków pod koniec 2024 r.; oraz
- we Władysławowie liczba ta spadła z 37 w 2021 r. do 36 pod koniec 2024 r.

Według danych z rejestru floty UE (internetowej bazy danych „Fleet Register”) na dzień 13 kwietnia 2026 r. w portach między Ustką a Władysławowem zarejestrowanych jest łącznie 106 statków rybackich wszystkich kategorii długości:

Tabela 5-1 Statki rybackie według portów rejestracji (stan na dzień 13 kwietnia 2026 r.)

Port rejestracji	0-7,99 m	08-11,99m	12-17,99m	18-23,99m	> 24 m	Łącznie
Dębki	4					4
Łeba	1	12	1	1	1	16
Rowy	1	1				2
Ustka	2	18	3	7	3	33
Władysławowo	7	7	3	18	16	51
Razem	15	38	7	26	20	106

Ponadto analizy stanu polskiego sektora rybołówstwa bałtyckiego wskazują, że społeczność rybacka kurczy się i starzeje; średni wiek rybaków bałtyckich szacuje się na około 48 lat, a zainteresowanie młodych ludzi podjęciem tego zawodu jest niewielkie ze względu na przepisy UE i malejące połowy²⁷. Tradycyjne rybołówstwo bałtyckie stopniowo staje się wymierającym zawodem.

²⁴ Harmonogram naborów wniosków o dofinansowanie w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Rybactwa 2021–2027”. Dostępne pod adresem: <https://rybactwo.gov.pl/dokumenty/harmonogram-naborow-wnioskow-o-dofinansowanie-w-programie-fundusze-europejskie-dla-rybactwa-2021-2027/>

²⁵ Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2025, Warszawa, Szczecin 2025 Główny Urząd Statystyczny / Obszary tematyczne / Roczniki statystyczne / Roczniki Statystyczne / Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2025

²⁶ Rocznik statystyczny gospodarki morskiej, 2025: Flota kutrów w podziale na długość została przedstawiona zgodnie z klasyfikacją Narodowego Instytutu Badań Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Kuter rybacki to statek rybacki o pokładzie ciągłym, którego całkowita długość wynosi ponad 15 m i mniej niż 30 m, a moc głównego napędu nie przekracza 611 kW.

²⁷ [Instrat-Policy-Paper-012024_Niespokojny-Baltyk.pdf](#)

5.3 Wsparcie dla rybaków

5.3.1 Działania regulacyjne

Na dzień dzisiejszy nie jest jeszcze znany kształt rządowego mechanizmu rekompensat dla sektora rybołówstwa morskiego w związku z budową MFW, który jest opracowywany przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Ostatni znany projekt tej regulacji został uwzględniony w proponowanych zmianach do ustawy o wspieraniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych oraz niektórych innych ustaw (wstępna wersja projektu z dnia 6 lutego 2025 r., projekt nr UD 162), ale został wycofany w wyniku licznych uwag zgłoszonych przez społeczność rybacką, deweloperów i inne organizacje. Projekt ten wprowadzał między innymi podstawę prawną do wypłacania rekompensat operatorom statków rybackich komercyjnych za utratę dochodów wynikającą z budowy, eksploatacji i likwidacji morskiej farmy wiatrowej oraz powiązanej z nią infrastruktury eksportowej. Nie przewidywał on jednak żadnych rekompensat dla statków uprawiających wędkarstwo rekreacyjne ani dla żadnych innych kategorii użytkowników morza.

Armatorzy statków rekreacyjnych (uprawiający wędkarstwo na morzu) nie są objęci żadnymi programami wsparcia finansowego ze środków UE. Jednorazowa pomoc finansowa ze strony państwa została udzielona w związku z pandemią COVID-19 w 2020 r. na mocy rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 czerwca 2020 r. określającego szczegółowe warunki udzielania wsparcia finansowego właścicielom lub operatorom jachtów komercyjnych wykorzystywanych do wędkarstwa rekreacyjnego, które wygasło z dniem 31 grudnia 2020 r. W 2025 r. przyjęto i obecnie obowiązuje ustawa z dnia 26 września 2025 r. o pomocy państwa dla właścicieli statków w związku z wprowadzeniem zakazu połowów dorsza na Morzu Bałtyckim (Dz. U. 2025, poz. 1540). Wsparcie finansowe na mocy tej ustawy (na złomowanie statku lub przekazanie go nieodpłatnie organowi administracji publicznej lub szkole publicznej do celów niekomercyjnych) jest dostępne do 31 grudnia 2026 r. W rezultacie do końca 2026 r. prawdopodobnie zostanie zezłomowana znaczna liczba statków rekreacyjnych, a w 2027 r. i w kolejnych latach oczekuje się znacznego spadku liczby statków rekreacyjnych pozostających aktywnymi (szacuje się, że z programu tego skorzysta około 100 statków rekreacyjnych z całego wybrzeża polskiej części Bałtyku, co oznacza, że w 2027 r. aktywnych pozostanie zaledwie kilka statków).

5.3.2 Mechanizmy wsparcia zapewniane przez deweloperów morskich farm wiatrowych

Wobec braku rządowego programu rekompensat dla rybaków, deweloperzy morskich farm wiatrowych wprowadzają własne, tymczasowe mechanizmy rekompensacyjne dla społeczności dotkniętych skutkami inwestycji. Obecnie opublikowano trzy tymczasowe programy rekompensat dotyczące fazy budowy morskich farm wiatrowych, z których wszystkie opierają się na podobnych zasadach:

- Baltic Power (ORLEN/Northland Power) - pierwszy przejściowy system rekompensat na etapie budowy morskiej farmy wiatrowej, opublikowany na stronie internetowej Baltic Power: <https://balticpower.pl/dla-rybakow/>
- Bałtyk 2 and Bałtyk 3 (Equinor/Polenergia) - drugi przejściowy system rekompensat na etapie budowy morskiej farmy wiatrowej, oparty częściowo na założeniach programu Baltic Power, opublikowany na stronie internetowej projektu Bałtyk 2 i 3: <https://baltyk123.pl/dla-spolesznosci/rekompensaty-dla-rybakow/>

W ramach tych dwóch programów dotyczących faz budowy od 2025 r. dostępne są rekompensaty finansowe dla armatorów statków rybackich prowadzących działalność komercyjną (corocznie, dla jednostek, których działalność połowowa w obszarze morskiej farmy wiatrowej została udokumentowana) oraz dla armatorów statków rekreacyjnych (jednorazowo, w wybranych portach). W przypadku projektu Baltic Power wprowadzono dodatkowy mechanizm wsparcia dla członków załóg statków rybackich prowadzących działalność komercyjną na wypadek utraty pracy

w wyniku realizacji projektu. Do tej pory nie zidentyfikowano żadnych takich przypadków. Na podstawie oceny przewidywanych skutków oddziaływania MWF w fazie eksploatacji uznaje się, że utrata miejsc pracy bezpośrednio związana z projektem jest mało prawdopodobna. Obecne i przewidywane zmiany w zatrudnieniu w polskim sektorze rybołówstwa bałtyckiego wynikają w dużej mierze z szerszych czynników regulacyjnych i gospodarczych (takich jak programy redukcji zdolności połowowej floty, spadające połowy i trendy demograficzne), a nie z samego projektu Baltic Power. BLP zachowa jednak specjalny mechanizm wsparcia dla członków załóg na wypadek wystąpienia takich sytuacji.

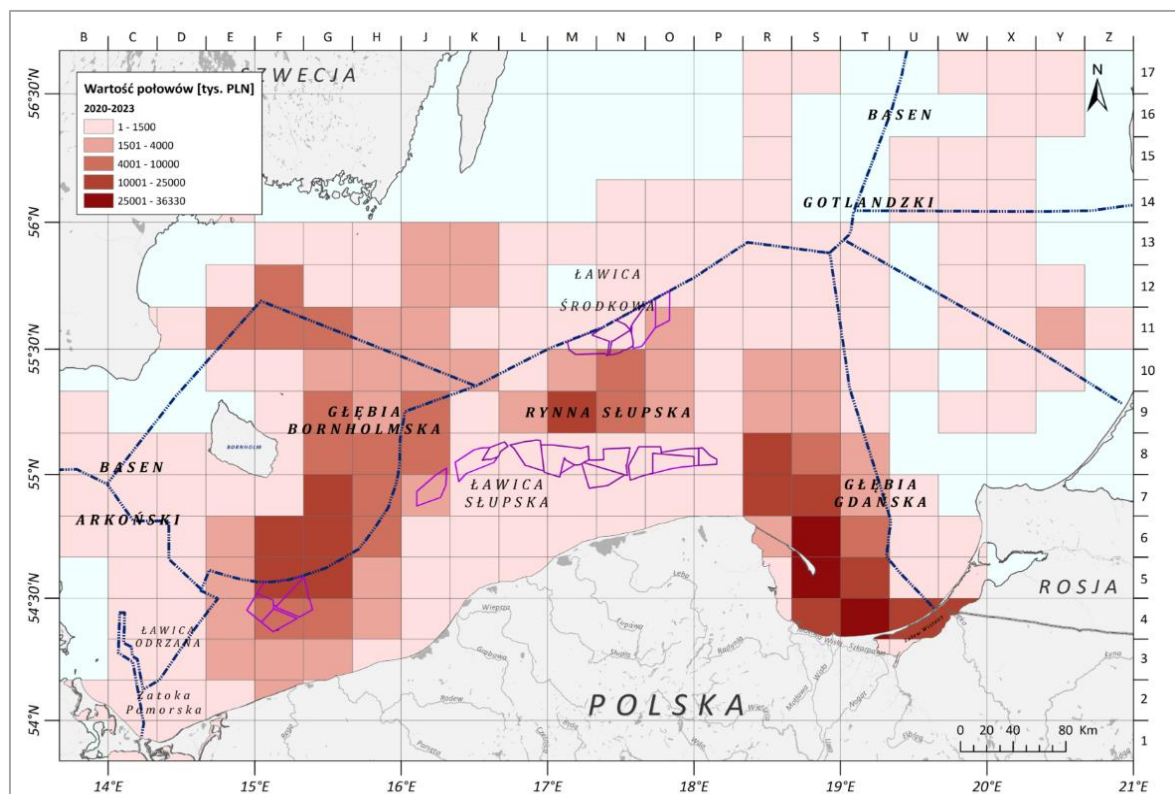
- Baltica2 and Baltica3 (PGE/Ørsted) – trzeci przejściowy system rekompensat dla społeczności, które mogą zostać dotknięte skutkami projektu, obejmujący analogiczne grupy, co dwa poprzednie programy (<https://baltica.energy/pl-pl/for-fishermen>). Z dostępnych informacji wynika, że wnioski o wsparcie finansowe dla społeczności objętych oddziaływaniem projektu są już przyjmowane.

W najbliższej przyszłości, jeśli nadal będzie brakować przepisów krajowych, można spodziewać się wprowadzenia kolejnego przejściowego systemu rekompensat, obejmującego co najmniej fazę budowy projektu morskiej farmy wiatrowej BC-Wind.

5.4 Oddziaływania skumulowane

5.4.1 Lokalizacja projektów morskich farm wiatrowych w odniesieniu do obszarów połowowych (łowiisk)

Położenie morskiej farmy wiatrowej Baltic Power w stosunku do atrakcyjnych obszarów połowowych w analizowanej części Morza Bałtyckiego przedstawiono na rysunku 5-2 poniżej:



Rysunek 5-2 Średnia wartość połowów w poszczególnych kwadratach połowowych (2020–2023) w odniesieniu do obszarów koncesyjnych MWF (I i II fazy)

Źródło: Sotis, MIR-PIB

Jak wynika z powyższej mapy, obszar morskiej farmy wiatrowej Baltic Power nie znajduje się w granicach cennych łowiisk, które są położone na północy (w „Rynnie Słupskiej”) oraz na wschód i zachód od grupy farm wiatrowych I fazy.

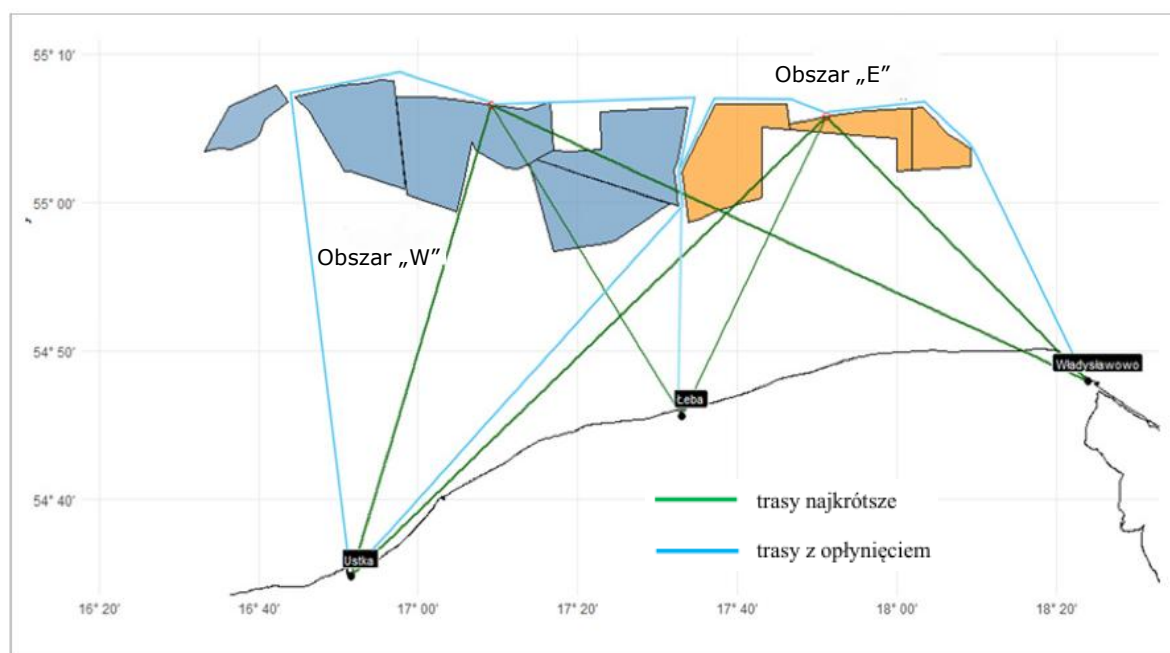
5.4.2 Delimitacja obszaru potencjalnych oddziaływań skumulowanych

Lokalizacje morskich farm wiatrowych I fazy tworzą na Morzu Bałtyckim następujące skupiska (rysunek 5-3) rozdzielone korytarzem przepływowym pomiędzy MFW:

- Obszar „W” (zachodni) obejmuje zespół farm wiatrowych położonych na zachód od korytarza rozdzielającego lokalizacje morskich farm wiatrowych Baltic Power oraz Baltica 3. Obszar ten obejmuje zatem lokalizacje (od zachodu do wschodu) następujących farm wiatrowych: Bałtyk II, Baltica 2, Bałtyk III i Baltica 3.
- Obszar „E” (wschodni) grupuje lokalizacje położone na wschód od korytarza umożliwiającego przepłynięcie na trasie S–N, tj. projekty Baltic Power i BC Wind.

Potencjalne skutki skumulowane związane z barierą przestrzenną tworzoną przez morskie farmy wiatrowe w tych lokalizacjach są łagodzone przez wyżej wymienione korytarze wolne od infrastruktury morskich farm wiatrowych. Korytarze te umożliwią swobodną i bezpieczną żeglugę między farmami wiatrowymi oraz skrócą trasy jednostek rybackich do łowisk położonych na północ od tych zgrupowań.

Dlatego, z uwagi na korytarz położony pomiędzy Bałtyk II a morską farmą wiatrową BTI (RWE) FEW Baltic II, który umożliwia dostęp do łowisk położonych na północ od obszaru „W”, obszar FEW Baltic II został wykluczony z dalszych analiz.



Rysunek 5-3 Schematyczne trasy statków z Ustki, Łeby i Władysławowa do łowisk położonych na północ od obszarów morskich farm wiatrowych „W” i „E”, trasy najkrótsze i trasy alternatywne (z opłynięciem)

Źródło: Sotis, styczeń 2026

Obszar „W”

W wyniku wstępnych analiz określono schematyczne najkrótsze trasy przemieszczania się statków z trzech portów objętych projektem (porty w Ustce, Łebie i Władysławowie) do łowisk (oznaczonych umownie punktami²⁸) położonych na północ od obszarów „W” i „E”. Następnie zidentyfikowano trasy omijające te klastry MFW (na przykład poprzez wyżej wymienione korytarze wolne od infrastruktury morskich farm wiatrowych). Analiza ta potwierdziła, że ponieważ morska farma wiatrowa Baltic Power znajduje się na wschód od korytarza oddzielającego obszary „W” i „E”, nie

²⁸ Łowiska zdefiniowano jako punkty położone w połowie odległości południkowej między najbardziej wysuniętymi na wschód i zachód punktami na granicach obszarów „W” i „E”.

przyczynia się ona do powstania żadnej bariery przestrzennej tworzonej przez farmy wiatrowe w obrębie obszaru „W” dla statków płynących na łowiska położone na północ od tego obszaru. Na tej podstawie zachodnia część obszaru („W”) została wykluczona z dalszych analiz.

Funkcjonowanie morskiej farmy wiatrowej Baltic Power, w połączeniu z farmami wiatrowymi położonymi w obszarze „W”, nie spowoduje skumulowanych oddziaływań na statki rybackie płynące na łowiska na północ od tego obszaru, ponieważ:

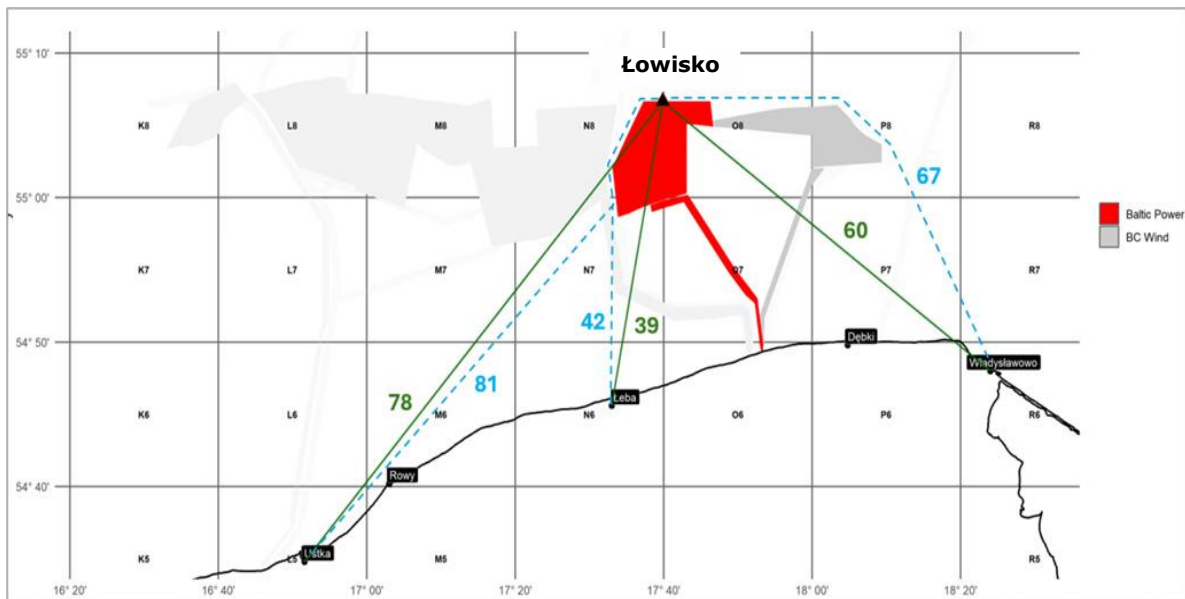
- W przypadku statków rybackich z Łeby korytarz między obszarami „W” i „E” przebiega niemal w linii prostej na północ od portu, co umożliwia bezpośredni dostęp do łowisk położonych dalej na północ. Jak pokazano na mapie, statki płynące z Łeby na wschodnie łowiska muszą omijać obszar „E” tym korytarzem (kwestie związane ze skumulowanym oddziaływaniem farm wiatrowych Baltic Power i BC-Wind zostały omówione w kolejnych analizach). Statki zmierzające na zachodnie łowiska omijają obszar „W” korzystając z tego samego korytarza; wynika to jednak z lokalizacji innych farm wiatrowych zgrupowanych w obszarze „W”, a nie z lokalizacji farmy wiatrowej Baltic Power (położonej na wschód od korytarza).
- Podobnie w przypadku statków z portu w Ustce dotarcie do zachodnich łowisk wymaga wydłużenia trasy i ominięcia obszaru „W” przez wyżej wymieniony korytarz, co nie wynika z lokalizacji morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. Ponadto statki z Ustki mają dostęp do korytarza biegnącego wzdłuż zachodniej strony obszaru „W”, co pozwala im ominąć ten obszar od zachodu i również nie ma związku z lokalizacją morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. Natomiast dotarcie z Ustki na wschodnie łowiska wiąże się z pewnym wydłużeniem trasy i przepłynięciem przez korytarz między obszarami „W” i „E” w celu ominięcia obszaru „E” (a w szczególności farmy wiatrowej Baltic Power); efekt ten został uwzględniony w analizach i obliczeniach.
- W przypadku statków wypływających z Władysławowa na łowiska położone na północ od obszaru „W” znaczne wydłużenie trasy wynika z konieczności ominięcia obszaru „E” od północy, tj. farm wiatrowych Baltic Power i BC-Wind. Efekt ten został uwzględniony w dalszych analizach.

Obszar „E”

W celu przeprowadzenia analiz skumulowanych oddziaływań związanych z koniecznością omijania obszaru „E” przez statki rybackie podczas podróży na łowiska położone na północy od niego, wyznaczono umowny punkt²⁹, oznaczony jako „łowisko”, oraz naniesiono na mapę orientacyjne najkrótsze trasy z trzech portów objętych projektem (Ustka, Łeba i Władysławowo), co przedstawiono na rysunku 5-4 poniżej.

Analizy te wskazują, że dzięki obecności niezakłóconego korytarza na zachód od morskiej farmy wiatrowej Baltic Power jednostki rybackie z Ustki i Łeby będą musiały przepłynąć jedynie około 3 km więcej w jedną stronę, aby dotrzeć do wyznaczonego punktu „łowisko”. Biorąc pod uwagę planowane rozpoczęcie budowy morskiej farmy wiatrowej BC-Wind oraz jednoczesne osiągnięcie pełnej operacyjności przez morską farmę wiatrową Baltic Power, trasa do punktu „łowisko” dla jednostek z Władysławowa wydłuży się o około 7 km w jedną stronę ze względu na konieczność ominięcia obszaru budowanej morskiej farmy wiatrowej BC-Wind.

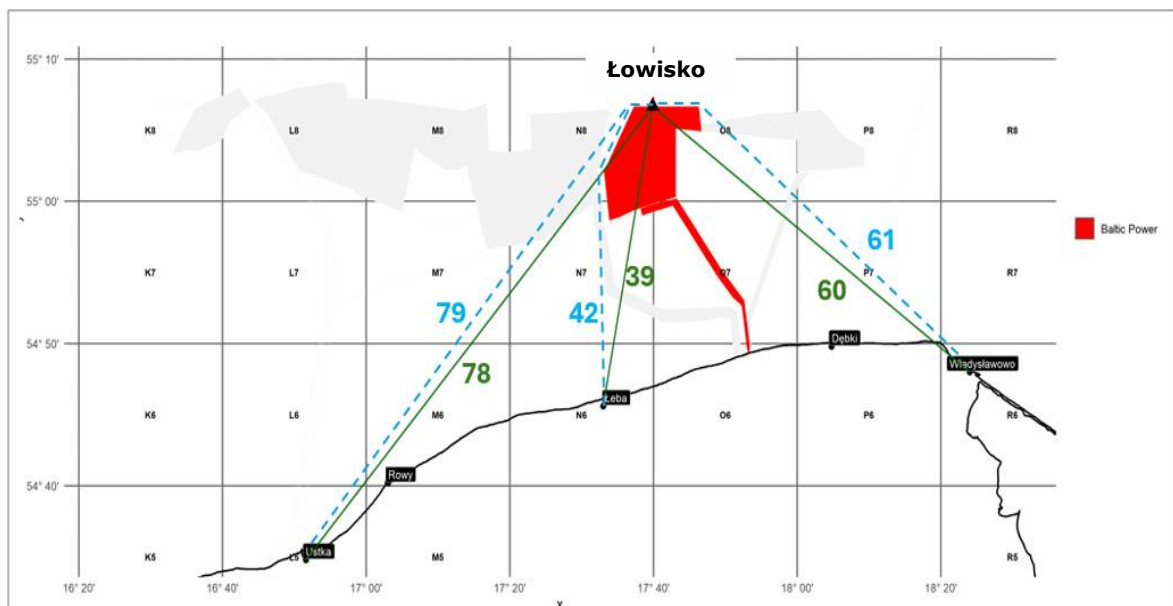
²⁹ Jako „obszar połowowy” przyjęto punkt hipotetyczny na północnej granicy obszaru farmy wiatrowej Baltic Power, położony w połowie odległości południkowej między najbardziej wysuniętymi na wschód i zachód punktami na granicach obszaru morskiej farmy wiatrowej BLP.



Rysunek 5-4 Długości tras żeglugowych z Ustki, Łeby i Władysławowa do łowisk na północ od klastra morskich farm wiatrowych: trasa najkrótsza a trasa omijająca projekt BLP

Źródło: Analiza Sotis, marzec 2026

Rysunek 5-5 ilustruje schematyczne trasy statków rybackich do punktu „Łowisko”, omijające w pełni działającą morską farmę wiatrową Baltic Power. W tym scenariuszu trasy z trzech portów objętych projektem są wydłużone o około 1–3 km:



Rysunek 5-5 Długości tras statków z Ustki, Łeby i Władysławowa do łowisk na północ od morskiej farmy wiatrowej Baltic Power: trasa najkrótsza a trasa omijająca projekt BLP

Źródło: Analiza Sotis, marzec 2026

Trasy morskich kabli eksportowych

Trasy kabli Baltic Power przebiegają przez obszary połowowe O7 i O6, a kable dla sąsiednich morskich farm wiatrowych (tj. BC-Wind i Baltica 3) również zostaną tam ułożone. W konsekwencji, ze względu na zwiększone zajęcie tych obszarów morskich przez liniową infrastrukturę techniczną

budowaną przez różnych inwestorów, działalność połowowa w tych obszarach będzie podlegać ograniczeniom (rysunek 5-5). W szczególności nie zezwala się na prowadzenie działalności połowowej bezpośrednio nad trasami morskich kabli eksportowych ³⁰, co nie daje możliwości poławiania na tych terenach np. przez jednostki rybackie w drodze na łowiska. Na obecnym etapie nie zidentyfikowano żadnych skumulowanych oddziaływań na działalność połowową.

5.4.3 Potencjalny wpływ budowy i funkcjonowania morskich farm wiatrowych na działalność połowową

Poniższa ocena potencjalnych skutków opiera się na danych bazowych dotyczących sytuacji społeczno-gospodarczej zebranych w ramach konsultacji z podmiotami zajmującymi się rybołówstwem komercyjnym podczas opracowywania planu (LRP) dla fazy budowy, zgodnie z opisem w rozdziale 4 i rozdziale 7.

Przedstawiając potencjalny wpływ morskich farm wiatrowych na działalność połowową, należy podkreślić, że w fazie operacyjnej liczba statków związanych z morskimi farmami wiatrowymi działających na morzu będzie znacznie niższa niż w fazie budowy, co w konsekwencji ograniczy utrudnienia w prowadzeniu działalności połowowej.

Budowa i funkcjonowanie kilku morskich farm wiatrowych na tym samym obszarze Morza Bałtyckiego może spowodować następujące skutki:

- **Zajęcie części dotychczas wykorzystywanych łowisk przez obszary morskich farm wiatrowych oraz trasy morskich kabli eksportowych** – dotyczy to zarówno fazy budowy, jak i eksploatacji farm wiatrowych. Na potrzeby analiz przyjęto zasadę ostrożności, zakładając, że działalność połowowa nie będzie możliwa w granicach obszarów morskich farm wiatrowych ani bezpośrednio nad trasami morskich kabli eksportowych; statki będą mogły jedynie przepływać nad trasami kabli.

Należy jednak podkreślić, że ograniczenia te dotyczą przede wszystkim łowisk położonych na południe od głównych obszarów połowowych zidentyfikowanych dla analizowanej floty. W rezultacie główne łowiska pozostaną dostępne, natomiast w pobliżu skupisk morskich farm wiatrowych nastąpi trwała utrata części obszaru połowowego.

- **Utrudnienia w dotarciu do łowisk** – najcenniejsze łowiska znajdują się na północ od planowanych MFW objętych pierwszą fazą programu wsparcia. Dotarcie do tych łowisk przez obszar objęty MFW I fazy z położonych na południe portów będzie utrudnione, bo tworzą one częściową barierę (rysunek 5-3). Jednak korytarze nawigacyjne (sekcja 5.4.2) wytyczone pomiędzy klastrami MFW ograniczają zakres koniecznych opłynięć. Jak wykazano w szczegółowych obliczeniach w następnym rozdziale, dodatkowa odległość opłynięcia jest ograniczona i skutkuje stosunkowo niewielkim wydłużeniem czasu rejsu oraz dodatkowymi kosztami paliwa. Kwestia ta dotyczy statków uprawnionych do prowadzenia działalności w odległości ponad 12 mil morskich od wybrzeża (głównie statków o długości powyżej 12 m) i została zidentyfikowana zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji.
- **Utrudnienia w prowadzeniu połowów w przybrzeżnych kwadratach połowowych, w których przebiegają trasy morskich kabli eksportowych z różnych farm wiatrowych.** Utrudnienia te występują zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji MFW oraz dotyczą przede wszystkim małych łodzi prowadzących działalność w strefie przybrzeżnej (głównie o długości poniżej 12 m). Ograniczenia te mają charakter zarówno przestrzenny, jak i organizacyjny i mogą wiązać się z zawężeniem dostępnego obszaru połowowego w obrębie danego kwadratu, zwłaszcza tam, gdzie wzdłuż tras kabli morskich ustanowiono strefy bezpieczeństwa, a także z ograniczeniami w stosowaniu niektórych narzędzi połowowych (w szczególności narzędzi stykających się z dnem) i kotwiczenia w bezpośrednim sąsiedztwie morskich kabli eksportowych. Jednocześnie przebieg tras morskich kabli eksportowych zasadniczo nie stanowi przeszkody w dostępie do łowisk.

³⁰ [Zarządzenie 20](#)

- W odniesieniu do **portów, w których znajdują się bazy serwisowe morskich farm wiatrowych**, oraz przy założeniu wdrożenia odpowiednich środków organizacyjnych, nie przewiduje się żadnych znaczących skumulowanych oddziaływań na działalność połowową. Potencjalne ograniczenia mają przede wszystkim charakter przestrzenny i organizacyjny i mogą wiązać się ze zmniejszeniem liczby miejsc postojowych dostępnych dla jednostek rybackich oraz koniecznością relokacji niektórych łodzi na inne miejsca cumowania. Ponadto w okresach wzmożonej aktywności serwisowej mogą wystąpić tymczasowe trudności w dostępie do niektórych odcinków nabrzeży. Mają one charakter przejściowy i są związane z harmonogramem prac serwisowych. Minimalizacja takich oddziaływań wymaga wdrożenia odpowiednich środków i działań przez władze portowe, w szczególności wyznaczenia obszarów nabrzeża zarezerwowanych dla floty rybackiej, odpowiedniego zagospodarowania przestrzennego tych obszarów oraz dostosowania zasad ruchu statków w celu zapewnienia nieprzerwanego dostępu statków rybackich do portu i miejsc cumowania. Kluczowe interakcje międzyorskimi farmami wiatrowymi a rybołówstwem mają miejsce głównie w przestrzeni morskiej i dotyczą dostępu do łowisk, zmian tras nawigacyjnych oraz bezpieczeństwa operacji połowowych w pobliżu farm (w tym konieczności omijania stref bezpieczeństwa i infrastruktury). W portach, o ile zastosowane zostaną odpowiednie rozwiązania organizacyjne, interakcje te są ograniczone do poziomu, który z punktu widzenia funkcjonowania floty rybackiej jest nieistotny.

Przegląd międzynarodowych doświadczeń dotyczących wpływu morskich farm wiatrowych na rybołówstwo pokazuje również, że uwaga skupia się przede wszystkim na interakcjach przestrzennych i konfliktach na obszarach połowowych oraz na organizacji działalności połowowej na morzu, a nie na wpływie morskich farm wiatrowych na funkcjonowanie portów rybackich. W ostatnich latach współistnienie morskich farm wiatrowych i rybołówstwa było przedmiotem dogłębnych analiz obejmujących liczne kraje i baseny morskie, co znajduje odzwierciedlenie m.in. w raportach takich jak „Przegląd wpływu morskich farm wiatrowych na rybołówstwo i akwakulturę” (CINEA, 2021)³¹, „Umożliwienie zrównoważonego współistnienia morskich farm wiatrowych i rybołówstwa na małą skalę na wodach holenderskich” (Wageningen Marine Research, 2025)³² oraz „Badanie możliwości współistnienia morskiej energetyki wiatrowej i rybołówstwa w Korei Południowej: globalny przegląd i najlepsze praktyki dla Korei Południowej” (Carbon Trust, 2024)³³. Kwestie związane z portami rybackimi praktycznie nie są poruszane w tych badaniach jako odrębny obszar oddziaływania lub potencjalnych konfliktów. Na tej podstawie można stwierdzić, że zgodnie z dotychczasowymi doświadczeniami międzynarodowymi i na etapie budowy w Polsce wpływ MFW na funkcjonowanie portów rybackich ma marginalne znaczenie w porównaniu z oddziaływaniem występującym na samych łowiskach i w przestrzeni morskiej.

- **Pozytywne skutki związane z lokalizacją baz serwisowych** dotyczą przede wszystkim lepszego utrzymania istniejącej infrastruktury portowej, w tym zapewnienia żeglowności torów wodnych, co może częściowo zrównoważyć ewentualne niedogodności odczuwane przez sektor rybołówstwa. W portach, w których zlokalizowane są bazy serwisowe dla morskich farm wiatrowych, rozwojowi tych funkcji może towarzyszyć modernizacja nabrzeży i części infrastruktury portowej, co w dłuższej perspektywie może przyczynić się do poprawy ogólnych warunków funkcjonowania portu, w tym dla statków rybackich.

Najnowszymi przykładami są porty w Łebie i Ustce, gdzie Urząd Morski w Gdyni³⁴ realizuje projekty mające na celu dostosowanie obu portów do rozwoju morskich terminali

³¹ [OverviewEffectsOffshoreWindFarms.pdf](#)

³² <https://edepot.wur.nl/705225> (Umożliwienie zrównoważonego współistnienia morskich farm wiatrowych i rybołówstwa na małą skalę na wodach holenderskich. Autorzy: Neitzel, S.M. i Deetman, B., Raport Wageningen Marine Research: C102/25)

³³ [Fisheries Report_ENG](#), Badanie możliwości współistnienia morskich farm wiatrowych i rybołówstwa w Korei Południowej, Global Wind Energy Council, 2024

³⁴ https://www.umgdy.gov.pl/fundusze_europejskie/

serwisowych. Projekty te są współfinansowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Odporności (KPO), komponent B2.2.3 „Budowa infrastruktury terminali morskich”. Jednocześnie realizacja tych inwestycji poprawi obecnie okresowo utrudnione warunki nawigacyjne (między innymi poprzez ograniczenie nadmiernego działania fal i zamulania przy wejściach do portów) oraz zwiększy bezpieczeństwo i dostępność portów zarówno dla statków obsługujących morskie farmy wiatrowe, jak i innych użytkowników portów³⁵. Co ważne, znaczna część prac jest wykonywana przez firmy z regionu.

W przypadku bazy serwisowej w Łebie obiekt ten zapewni również zatrudnienie dla około 80 osób w ciągu najbliższych 30 lat, co stanowi znaczące długoterminowe wzmocnienie lokalnego rynku pracy i ważny czynnik napędzający rozwój na poziomie lokalnym.

- W przypadku **małych portów rybackich wzdłuż wybrzeża, obsługujących głównie najmniejsze statki działające w strefie przybrzeżnej**, nie przewiduje się istotnego wpływu MFW na funkcjonowanie samych portów, ani bezpośrednio (infrastruktura nabrzeżna, dostępność miejsc cumowania, zakres usług), ani pośrednio. Potencjalne skutki związane z MFW koncentrują się przede wszystkim na poziomie przybrzeżnych łowisk, w szczególności w obszarach przecinanych trasami morskich kabli eksportowych, gdzie mogą pojawić się lokalne trudności w prowadzeniu działalności połowowej lub konieczność dostosowania sposobu jej organizacji, bez wyraźnych konsekwencji dla sposobu wykorzystania małych portów przybrzeżnych.

³⁵ Budowa morskiego terminalu serwisowego typu offshore w Łebie z dofinansowaniem z KPO – Baltic Wind (7 kwietnia 2025 r.)

<https://gp24.pl/modernizacja-portu-w-lebie-roboty-przebiegaja-zgodnie-z-harmonogramem/ar/c3p2-28264725> (13 grudnia 2025 r.)

6. KWALIFIKOWALNOŚĆ I UPRAWNIENIA

W niniejszym rozdziale określono grupy osób, które będą uprawnione do otrzymania rekompensaty lub dodatkowego wsparcia w fazie operacyjnej projektu. Następnie przedstawiono podejście i metodykę ustalania wysokości rekompensat, które zostaną wypłacone uprawnionym grupom, a po nich szczegółowe informacje na temat dodatkowego wsparcia dla tych grup.

Należy podkreślić, że kryteria kwalifikowalności i uprawnienia przedstawione w niniejszym rozdziale opierają się wyłącznie na pracach przeprowadzonych oraz informacjach dostarczonych przez BLP. Firma Ramboll nie brała udziału w określaniu kryteriów kwalifikowalności i uprawnień przedstawionych w niniejszym rozdziale ani nie ponosi za nie odpowiedzialności. Szczegóły dotyczące tych kryteriów kwalifikowalności i uprawnień (zgodnie z definicjami i danymi dostarczonymi przez BLP) zostały przez firmę Ramboll uwzględnione w niniejszym rozdziale SLRP.

6.1 Założenia leżące u podstaw mechanizmu rekompensat

Biorąc pod uwagę sytuację, w której faza eksploatacji morskiej farmy wiatrowej Baltic Power przebiega równolegle z budową sąsiednich projektów, na potrzeby opracowania mechanizmu rekompensat przyjęto poniższe założenie

BLP będzie odpowiedzialna za potencjalne oddziaływania na rybołówstwo wynikające z jej fazy eksploatacji (w tym za odpowiednie rekompensaty), natomiast oddziaływania związane z równoległą budową innych farm wiatrowych na tym obszarze oraz wszelkie związane z tym rekompensaty będą leżały w zakresie odpowiedzialności ich odpowiednich deweloperów. To samo podejście powinno mieć zastosowanie do tras morskich kabli eksportujących energię.

Zgodnie z tym podejściem każdy projekt odpowiada wyłącznie za skutki oddziaływań, za które ponosi bezpośrednią odpowiedzialność na danym etapie swojego cyklu życia. Jako pierwsza morska farm wiatrowa realizowana i eksploatowana w polskiej części Morza Bałtyckiego, BLP nie może być uznawana za podmiot odpowiedzialny za rekompensowanie przyszłych oddziaływań związanych z eksploatacją innych morskich farm wiatrowych, które nie weszły jeszcze w fazę operacyjną.

6.1.1 Cel i czas trwania mechanizmu

Mechanizm został opracowany w celu zapewnienia rybakom odpowiedniej rekompensaty w ramach przywrócenia źródeł utrzymania, zgodnie z wymogami banków i instytucji finansujących, oraz umożliwienia im dostosowania się do nowej sytuacji na morzu, w której obszar zajmowany przez morską farmę wiatrową Baltic Power nie będzie już dostępny do połowów.

Mechanizm został opracowany na potrzeby fazy operacyjnej morskiej farmy wiatrowej Baltic Power na okres trzech lat. Okres wdrażania tego mechanizmu może ulec skróceniu, jeśli i kiedy odpowiednie przepisy rządowe dotyczące rekompensat wejdą w życie.

6.1.2 Elementy mechanizmu rekompensat

Rekompensata w ramach systemu rekompensat rybackich na fazę operacyjną składa się z następujących elementów:

- **Rekompensata z tytułu utraty dochodów z połowów** na obszarach morskich zajmowanych przez projekt (obszar morskiej farmy wiatrowej oraz jej kablowe połączenie eksportowe w obrębie kwadratów połowowych N7, N8, O6, O7 i O8), obliczone na podstawie oficjalnych danych dotyczących połowów zebranych przez Centrum Monitorowania Rybołówstwa (CMR) za okres 2018–2025. Przy obliczaniu tej rekompensaty spółka Baltic Power zdecydowała się nie stosować potrąceń z tytułu kosztów operacyjnych (takich jak paliwo, wynagrodzenia załogi i konserwacja statków), które zazwyczaj byłyby kompensowane z utratą dochodów. W związku z tym rekompensata opiera się na utracie dochodu brutto, bez uwzględniania oszczędności kosztów wynikających z nieprowadzenia działalności połowowej.

- **Rekompensata za inne zakłócenia działalności połowowej** związane z eksploatacją morskiej farmy wiatrowej BLP (tzw. „inne zakłócenia”). Kwoty rekompensat w ramach tego komponentu, zróżnicowane według kategorii długości statków, opierają się na tych samych stawkach rekompensat ustalonych dla fazy budowy morskiej farmy wiatrowej BLP (przejściowy **system rekompensat rybackich** okres budowy), indeksowanych zgodnie ze stopą inflacji.

W ramach tego komponentu uwzględniono dodatkowe koszty wynikające z konieczności omijania działającej farmy wiatrowej BLP, a tym samym z wydłużonej trasy do i z łowisk położonych dalej na północ (tj. koszty wynikające ze zwiększonego zużycia paliwa, dodatkowego zużycia statku, dodatkowego wynagrodzenia załogi oraz utraconych dochodów z powodu dłuższych rejsów bez połowów). W praktyce oczekuje się, że wpłynie to wyłącznie na większe statki o długości od 12 metrów.

W przypadku małych statków o długości poniżej 12 metrów ten komponent rekompensuje przede wszystkim ewentualne zakłócenia działalności połowowej w strefie przybrzeżnej, w tym w kwadratach siatki połowowej, w których znajdują się morskie kable eksportujące energię.

Uwzględnione zostaną wyłącznie statki wpisane do rejestru statków rybackich na dzień 31 grudnia 2025 r. i eksploatowane w okresie objętym rekompensatą, tj. statki posiadające zarówno ważną licencję połowową, jak i specjalne zezwolenie połowowe na każdy rok kalendarzowy objęty rekompensatą.

6.2 Metodyka obliczania rekompensat

6.2.1 Rekompensata z tytułu utraty dochodów

Obliczenia rekompensaty z tytułu utraty dochodów opierają się na oficjalnych danych Centrum Monitorowania Rybołówstwa (CMR) dotyczących najlepszych odnotowanych połowów ryb na obszarze objętym projektem w okresie kwalifikowalności 2018–2025, w podziale na poszczególne kategorie długości statków rybackich prowadzących połowy komercyjne. W przypadku statków o długości do 12 metrów (nieposiadających systemu VMS) wykorzystano dane z dzienników połowowych, natomiast w przypadku statków o długości od 12 metrów (wyposażonych w system VMS) obliczenia opierają się na danych z systemu VMS.

W obliczeniach uwzględniono wyłącznie statki wpisane do rejestru statków rybackich na dzień 31 grudnia 2025 r.

W obliczeniach rocznych wartości połowów wykorzystano średnie ceny poszczególnych gatunków ryb w 2025 r., oparte na danych CMR na dzień 2 kwietnia 2026 r.

Spośród uzyskanych wartości najlepszego połowu wybrano wartość maksymalną dla każdej z dwóch grup długości statków rybackich: o długości do 12 m (11,99 m) oraz od 12 metrów. Ostateczną kwotę rekompensaty z tytułu utraty dochodów zaokrąglono w górę na korzyść beneficjentów (Tabela 6-1).

Tabela 6-1 Maksymalne wartości połowów i rekompensaty z tytułu utraty dochodów (2018–2025)

Port rejestracji	Długość statków	Rok najlepszych połowów	Wartość najlepszych połowów [PLN]	Kwota rekompensaty [PLN]
DEB	0 - 7,99 m	2018	1,449	13,400
UST	08 - 11,99 m	2018	13,321	13,400
UST	12 - 17,99 m	2020, 2018	6,399	12,000
ŁEB	18 - 23,99 m	2019, 2018	11,974	12,000

Port rejestracji	Długość statków	Rok najlepszych połowów	Wartość najlepszych połowów [PLN]	Kwota rekompensaty [PLN]
WŁA	24 m and above	2021, 2022	2,059	12,000

Źródło: Sotis, MIR-PIB, kwiecień 2026

6.2.2 Rekompensata z tytułu innych zakłóceń działalności połowowej

Składnik ten został ustalony na podstawie kwot dotyczących „innych zakłóceń” określonych w ramach mechanizmu rekompensat na etapie budowy morskiej farmy wiatrowej BLP (C-TCM) dla każdej kategorii długości statków. Przy ustalaniu odpowiednich kwot w ramach mechanizmu OCM zastosowano korektę opartą na stopie inflacji (Tabela 6-2):

Tabela 6-2 Kwoty z tytułu „innych zakłóceń” w ramach C-TCM i OCM

Długość statków	Kwota rekompensaty za inne zakłócenia w ramach C - TCM [PLN]	Kwota rekompensaty za inne zakłócenia* w ramach OCM [PLN]
0 - 7,99 m	6,000	6,500
08 - 11,99 m	7,500	8,100
12 - 17,99 m	15,000	16,100
18 - 23,99 m	22,500	24,200
24-39.99 m	30,000	32,200
40 m >	36,000	38,700

* kwota po uwzględnieniu wskaźnika inflacji wynoszącego 3,6% przez 2 kolejne lata..

Źródło: Sotis, kwiecień 2026

Jak wskazano powyżej, przez „inne zakłócenia” rozumie się między innymi dodatkowe koszty wynikające z wydłużenia trasy statków rybackich do i z łowisk położonych na północ od morskiej farmy wiatrowej Baltic Power (jak szczegółowo opisano powyżej), a także zakłócenia w działalności połowowej mniejszych statków w strefie przybrzeżnej, w tym w kwadratach połowowych, w których znajdują się morskie kable eksportujące energię. Należy zauważyć, że dodatkowe rekompensaty przewidziane w tabeli 6-2 powyżej oraz w tabeli 6-4 będzie wypłacane jednorazowo co rok, zgodnie z OCM.

Obliczanie dodatkowych kosztów operacyjnych

W ramach obliczeń dodatkowych kosztów operacyjnych wynikających z konieczności omijania działającej morskiej farmy wiatrowej BLP w drodze do i z łowisk położonych dalej na północ uwzględniono cztery elementy: zwiększone zużycie paliwa, zwiększone zużycie statków, dodatkowy czas pracy załogi oraz utracone dochody spowodowane dłuższymi rejsami bez połowów (Tabela 6-4).

Obliczenia kosztów wydłużonej trasy do i z łowisk przeprowadzono dla wszystkich statków o długości od 12 metrów, prowadzących działalność na wyżej wymienionych łowiskach, wypływających z trzech portów, których dotyczy ta kwestia (Ustka, Łeba i Władysławowo) w latach 2018–2025. W obliczeniach tych wykorzystano dane z systemu VMS w celu określenia liczby przepłynięć przez obszar morskiej farmy wiatrowej.

Tabela 6-3 Wzory obliczeniowe dla składników dodatkowych kosztów operacyjnych

Elementy rekompensaty za dodatkowe koszty eksploatacyjne	Wzory obliczeniowe
Dodatkowe koszty paliwa - R_f	$R_f = 0.185 \cdot \frac{d}{11} \cdot p \cdot M \cdot \text{rejsy}$ 0,185 – średnie zużycie paliwa (kg na 1 kW mocy silnika statku) 11 – średnia prędkość statku w drodze na łowiska (km/h) d – długość wydłużonej trasy objazdowej (km) p – cena 1 kg paliwa żeglugowego w PLN, wynosząca 5,70 PLN/kg (dane na dzień 2 kwietnia 2026 r., OKTAN Energy) M – moc silnika statku (kW)
Zwiększone zużycie statku rybackiego - R_z	$R_z = W \cdot 0.00000799 \cdot t \cdot \text{rejsy}$ W – wartość statku rybackiego t – wydłużony czas potrzebny na ominięcie morskiej farmy wiatrowej 0,00000799 – roczna stopa amortyzacji wynosząca 7% podzielona przez liczbę godzin w roku (8760 h)
Dodatkowe koszty wynagrodzeń wynikające z wydłużonego czasu potrzebnego na ominięcie farmy wiatrowej - R_w	$R_w = S \cdot t \cdot Z_d \cdot \text{rejsy}$ S – stawka godzinowa wynagrodzenia (na podstawie średniego miesięcznego wynagrodzenia według danych GUS za luty 2026 r. wynoszącego 9 135 PLN, tj. 57 PLN za godzinę) t – wydłużony czas potrzebny na ominięcie morskiej farmy wiatrowej Z_d – liczba członków załogi
Utrata dochodów spowodowana wydłużeniem czasu podróży na łowiska - R_u	$R_u = \frac{I}{t_c} \cdot t_d \cdot \text{rejsy}$ I – roczny połów statku w danym roku (w cenach stałych z 2025 r. dla całego okresu) t_c – całkowity czas połowów spędzony na morzu w danym roku t_d – dodatkowy czas potrzebny na ominięcie morskiej farmy wiatrowej

Źródło: Sotis, MIR-PIB, marzec 2026

Powyższe wzory wykorzystano do oszacowania dodatkowych kosztów operacyjnych ponoszonych przez operatorów statków rybackich w związku z dłuższym czasem przejazdu do i z łowisk, wynikających ze skumulowanych skutków dla rybołówstwa zidentyfikowanych w uzupełniającej ocenie skutków społeczno-gospodarczych oraz w raporcie dotyczącym skumulowanej oceny skutków społeczno-gospodarczych (tabela 6-5). Koszty te są pokrywane z kwot rekompensat przeznaczonych na „inne zakłócenia”, zgodnie z przedstawieniem w tabeli 6-2.

Tabela 6-4 Dodatkowe koszty operacyjne wynikające z wydłużenia czasu transportu do łowisk

Port rejestracji	Długość statków	Dodatkowe koszty eksploatacyjne [PLN]
DEB	0 - 7,99 m	-
UST	08 - 11,99 m	-
UST	12 - 17,99 m	739,00
ŁEB	18 - 23,99 m	10 210,00
WŁA	> 24 m	2 137,00

Źródło: Sotis, MIR-PIB, kwiecień 2026

6.3 Kwoty rekompensat w ramach OCM

Poniższa tabela przedstawia roczne kwoty rekompensat mające zastosowanie w fazie operacyjnej dla poszczególnych kategorii długości komercyjnych statków rybackich, które prowadziły połowy na obszarze objętym projektem w latach 2018–2025.

Tabela 6-5 Roczne kwoty rekompensat według kategorii wielkości statków

Długość statków	Rekompensaty za połowy	Inne zakłócenia (z zastosowaniem inflacji 3,6%)	Łączna roczna kwota rekompensaty na statek
0–7.99 m	13 400	6 500	19 900
08–11.99 m	13 400	8 100	21 500
12–17.99 m	12 000	16 100	28 100
18–23.99 m	12 000	24 200	36 200
24–39.99 m	12 000	32 200	44 200
> 40 m	12 000	38 700	50 700

Źródło: Sotis, kwiecień 2026

6.4 Kryteria kwalifikacyjne

Kategorie osób, których dotyczy ta sytuacja i które będą uprawnione do otrzymania rekompensaty lub dodatkowego wsparcia (tj. grupy uprawnione), są następujące:

- operatorzy komercyjnych statków rybackich (a mianowicie tych o długości od 0 do 7,99, od 8 do 11,99, od 12 do 17,99, od 18 do 23,99, od 24 do 39,99 oraz od 40 metrów), którzy zgłaszają prowadzenie połowów na obszarach morskich objętych projektem w latach 2018–2025 (co ma zostać potwierdzone oficjalnymi danymi dotyczącymi rybołówstwa komercyjnego, którymi dysponuje MIR-PIB);
- członkowie załóg pracujący na statkach rybackich (niezależnie od długości statku); oraz
- członkowie załogi, którzy stracili lub stracą pracę, a którzy pracowali na statkach rybackich prowadzących połowy komercyjne, zgłaszających prowadzenie połowów na obszarach morskich objętych projektem w okresie od 2018 r. (co musi zostać potwierdzone oficjalnymi danymi dotyczącymi rybołówstwa komercyjnego przechowywanymi przez MIR-PIB), oraz którzy mogą wykazać, że byli zatrudnieni jako pełnoetatowi członkowie załogi przez co najmniej sześć miesięcy w okresie od 2018 r., przypisani do jednego statku (na podstawie dowodów dostarczonych przez danego członka załogi i jego pracodawcę).

6.5 Matryca uprawnień

Przegląd uprawnień, które mają zostać przyznane poszczególnym grupom, przedstawiono w Tabeli 6-6, w podziale na rodzaj oddziaływania i kwalifikującą się grupę.

Tabela 6-6 Matryca uprawnień

Wskaźnik	Opis	Osoby/podmioty kwalifikujące się do pomocy	Uprawnienia
<i>Operatorzy komercyjnych statków rybackich z udokumentowanymi połowami na obszarze objętym projektem</i>			
Potencjalny spadek dochodów i wzrost kosztów operacyjnych	Potencjalny spadek dochodów i wzrost kosztów operacyjnych spowodowany zakazem prowadzenia działalności zarobkowej na obszarach morskich objętych projektem (tj. morska farma wiatrowa, korytarz kablowy i odpowiadające im strefy bezpieczeństwa) w fazie eksploatacji	Operatorzy komercyjnych statków rybackich o długości od 0 do 8 metrów, którzy zgłaszają prowadzenie potwierdzonych połowów na obszarach morskich objętych projektem w latach 2018–2025	19 900 PLN na statek rocznie, maksymalnie przez trzy lata. Rekompensata opiera się na utraconych przychodach w połączeniu z dodatkowymi kosztami związanymi z koniecznością zmiany trasy (pokrywającymi np. koszty paliwa i konserwacji). Poziom odniesienia utraconych dochodów ustalono na podstawie przychodów z połowów w najlepszym roku w okresie 2018–2025, przy czym w każdej z dwóch grup długości statków rybackich (do 12 m i powyżej 12 m) za punkt odniesienia dla danej grupy przyjęto operatora o najwyższych oficjalnych wartościach połowów.
		Operatorzy komercyjnych statków rybackich o długości od 8 do 12 metrów, którzy zgłaszają prowadzenie połowów na obszarach morskich objętych projektem w latach 2018–2025	21 500 PLN na statek rocznie, maksymalnie przez trzy lata. Rekompensata opiera się na utraconych przychodach w połączeniu z dodatkowymi kosztami związanymi z koniecznością zmiany trasy (pokrywającymi np. koszty paliwa i konserwacji). Poziom odniesienia utraconych dochodów ustalono na podstawie przychodów z połowów w najlepszym roku w okresie 2018–2025, przy czym w każdej z dwóch grup długości statków rybackich (do 12 m i powyżej 12 m)

Wskaźnik	Opis	Osoby/podmioty kwalifikujące się do pomocy	Uprawnienia
			za punkt odniesienia dla danej grupy referencyjnej przyjęto operatora o najwyższych oficjalnych wartościach połowów.
		Operatorzy komercyjnych statków rybackich o długości od 12 do 18 metrów, którzy zgłaszają prowadzenie potwierdzonych połowów na obszarach morskich objętych projektem w latach 2018–2025	28 100 PLN na statek rocznie, maksymalnie przez trzy lata. Rekompensata opiera się na utraconych przychodach, powiększonych o dodatkowe koszty związane z koniecznością zmiany trasy (pokrywające np. koszty paliwa i konserwacji, w zależności od wielkości statku). Poziom odniesienia utraconych dochodów ustalono na podstawie przychodów z połowów w najlepszym roku w okresie 2018–2025, przy czym w każdej z dwóch grup długości statków rybackich (do 12 m i powyżej 12 m) za punkt odniesienia dla danej grupy referencyjnej przyjęto operatora o najwyższej oficjalnej wartości połowów.
		Operatorzy komercyjnych statków rybackich o długości od 18 do 24 metrów, którzy zgłaszają prowadzenie potwierdzonych połowów na obszarach morskich objętych projektem w latach 2018–2025	36 200 PLN na statek rocznie, maksymalnie przez trzy lata. Rekompensata opiera się na utraconych przychodach w połączeniu z dodatkowymi kosztami związanymi z koniecznością zmiany trasy (pokrywającymi np. koszty paliwa i konserwacji). Poziom odniesienia utraconych dochodów ustalono na podstawie przychodów z połowów w najlepszym roku w okresie 2018–2025, przy czym w każdej z dwóch grup długości statków rybackich (do 12 m i powyżej 12 m) za punkt odniesienia dla danej grupy referencyjnej

Wskaźnik	Opis	Osoby/podmioty kwalifikujące się do pomocy	Uprawnienia
			przyjęto operatora o najwyższych oficjalnych wartościach połowów.
		Operatorzy komercyjnych statków rybackich o długości od 24 do 40 metrów, którzy zgłaszają prowadzenie potwierdzonych połowów na obszarach morskich objętych projektem w latach 2018–2025	44 200 PLN na statek rocznie, maksymalnie przez trzy lata. Rekompensata opiera się na utraconych przychodach w połączeniu z dodatkowymi kosztami związanymi z koniecznością zmiany trasy (pokrywającymi np. koszty paliwa i konserwacji). Poziom odniesienia utraconych dochodów ustalono na podstawie przychodów z połowów w najlepszym roku w okresie 2018–2025, przy czym w każdej z dwóch grup długości statków rybackich (do 12 m i powyżej 12 m) za punkt odniesienia dla danej grupy referencyjnej przyjęto operatora o najwyższych oficjalnych wartościach połowów.
		Operatorzy komercyjnych statków rybackich o długości powyżej 40 metrów, którzy zgłaszają prowadzenie połowów na obszarach morskich objętych projektem w latach 2018–2025	50 700 PLN na statek rocznie, maksymalnie przez trzy lata. Rekompensata opiera się na utraconych przychodach w połączeniu z dodatkowymi kosztami związanymi z koniecznością zmiany trasy (pokrywającymi np. koszty paliwa i konserwacji, w zależności od wielkości statku). Poziom odniesienia utraconych dochodów ustalono na podstawie przychodów z połowów w najlepszym roku w okresie 2018–2025, przy czym w każdej z dwóch grup długości statków rybackich (do 12 m i powyżej 12 m) za punkt odniesienia dla danej grupy referencyjnej

Wskaźnik	Opis	Osoby/podmioty kwalifikujące się do pomocy	Uprawnienia
			przyjęto operatora o najwyższych oficjalnych wartościach połowów.
<i>Członkowie załóg statków rybackich prowadzących połowy komercyjne</i>			
Potencjalny spadek dochodów	Potencjalny spadek dochodów wynikający z efektu wtórnego polegającego na niemożności prowadzenia działalności przez statek na obszarach morskich objętych projektem	Członkowie załóg kwalifikujących się statków rybackich	Dostęp do ukierunkowanego programu społecznego, obejmującego: • portalu internetowego zawierającego informacje na temat branży morskich farm wiatrowych oraz ofert pracy w tym sektorze; oraz • internetowego programu szkoleniowego z języka angielskiego.
Potencjalny spadek dochodów	Potencjalny spadek dochodów spowodowany utworzeniem stref bezpieczeństwa dla projektu (oraz innymi czynnikami zewnętrznymi)	Członkowie załóg kwalifikujących się statków rybackich, którzy stracili lub stracą pracę na statku i którzy mogą wykazać, że byli zatrudnieni jako pełnoetatowi członkowie załogi przypisani do danego statku przez co najmniej sześć miesięcy w okresie od 2018 r.	Dostęp do wsparcia przejściowego, a mianowicie programu przekwalifikowania ukierunkowanego na pracę w sektorze morskiej energetyki wiatrowej (np. szkolenie załóg statków strażniczych). Dostęp do rekompensaty finansowej, a mianowicie jednorazowej wypłaty w wysokości trzykrotności miesięcznej płacy minimalnej w Polsce.
Dodatkowe wsparcie	Dodatkowe wsparcie dla osób znajdujących się w trudnej sytuacji, których źródła utrzymania uległy zmniejszeniu w wyniku realizacji projektu	Indywidualna ocena wrażliwości i oddziaływania	Indywidualne podejście oparte na obszarach, w których projekt może zapewnić wsparcie. Podejście do wspierania osób szczególnie narażonych jest zgodne z zasadami opisanymi w sekcji 6.8 planu LRP na fazę budowy.

Jak wskazano w tabeli uprawnień (tabela 6-6):

- Operatorzy komercyjnych statków rybackich będą uprawnieni do otrzymania rekompensaty od BLP. Aby uzyskać dostęp do takiej rekompensaty, komercyjne statki rybackie muszą prowadzić działalność w obszarach morskich objętych projektem (tj. w obrębie fizycznego zasięgu morskiej farmy wiatrowej oraz korytarza morskiego kabla przesyłowego energii elektrycznej i odpowiadających im stref bezpieczeństwa). BLP zweryfikuje to poprzez sprawdzenie oficjalnych danych dotyczących ruchów i działalności komercyjnych statków rybackich, przechowywanych przez MIR-PIB za lata 2018–2025. Operatorzy statków muszą również być w stanie przedstawić dowód posiadania aktualnych środków do prowadzenia działalności w zakresie rybołówstwa komercyjnego (na przykład rejestrację statku i licencję połowową).
- Członkowie załóg statków rybackich – w tym osoby potencjalnie znajdujące się w trudnej sytuacji – będą uprawnieni do otrzymania dodatkowego wsparcia od BLP. Dalsze szczegóły dotyczące takiego wsparcia przedstawiono w sekcjach 6.4–6.6 oraz 6.8 planu LRP na fazę budowy (2024).

W trakcie wdrażania OCM postanowienia sekcji 6.4–6.6 oraz 6.8 planu LRP na fazę budowy (2024) stosuje się wyłącznie w zakresie, w jakim są one zgodne z zakresem, grupami kwalifikujących się interesariuszy, kryteriami kwalifikowalności oraz zakresem czasowym niniejszej aktualizacji, z wyłączeniem wszelkich postanowień dotyczących rybaków rekreacyjnych (jednostek turystyki morskiej).

W odniesieniu do dodatkowego wsparcia należy zauważyć, że w okresie obowiązywania C-TCM nie złożono żadnych wniosków o rekompensatę. Brak zainteresowania tą formą wsparcia wśród osób kwalifikujących się może wskazywać, że wpływ fazy budowy na dochody rybaków był ograniczony. Niemniej jednak BLP zamierza utrzymać ten instrument na wypadek pojawienia się jakichkolwiek roszczeń w przyszłości (w trakcie trwania OCM). W związku z tym rozwiązanie opracowane w ramach C-TCM zostaje utrzymane na etapie eksploatacji, w ramach OCM.

Matryca uprawnień (tabela 6-6) nie uwzględnia potencjalnych przypadkowych szkód w statkach rybackich przeznaczonych do połowów komercyjnych oraz w sprzęcie rybackim spowodowanych przemieszczaniem się i/lub działalnością statków projektowych, ponieważ szkody te są traktowane jako ryzyko, a nie skutki. Jeśli jednak takie szkody wystąpią w fazie operacyjnej projektu, rekompensata zostanie wypłacone zgodnie z postanowieniami sekcji 6.9 planu LRP dla fazy budowy (2024).

Dodatkowe informacje na temat OCM

Mechanizm OCM został opracowany na potrzeby fazy operacyjnej morskiej farmy wiatrowej Baltic Power na okres trzech lat; okres ten może jednak ulec skróceniu, jeśli zostaną opracowane i wejdą w życie odpowiednie przepisy rządowe dotyczące rekompensat. W takich okolicznościach BLP dokona porównania mechanizmu rządowego z własnym mechanizmem OCM. Jeżeli w wyniku tego porównania zostanie stwierdzone, że w ramach mechanizmu rządowego należałoby wypłacić wyższe kwoty rekompensat, BLP wypłaci różnicę osobom, które otrzymały już rekompensatę w ramach mechanizmu OCM. Jeżeli w wyniku tej weryfikacji okaże się, że w ramach mechanizmu rządowego należałoby wypłacić niższe kwoty rekompensat, BLP nie podejmie żadnych dalszych działań, a osoby, które już otrzymały rekompensatę, nie będą zobowiązane do zwrotu żadnej części otrzymanych kwot. Z chwilą wejścia w życie mechanizmu rządowego zastąpi on OCM, a wszystkie osoby, które po tym terminie będą kwalifikowały się do otrzymania rekompensaty od BLP, otrzymają je zgodnie z mechanizmem rządowym.

W fazie operacyjnej projektu ustanowione zostaną trzy roczne okresy rekompensat (2027, 2028 i 2029). Wnioski o rekompensaty będą przyjmowane w ciągu pierwszych trzech miesięcy każdego roku, ale nie później niż do upływu trzyletniego okresu wdrażania OCM lub wejścia w życie

rządowego systemu rekompensat, w zależności od tego, która z tych dat nastąpi wcześniej. Operatorzy statków będą jednak zachęceni do składania wniosków jak najwcześniej w ramach każdego okresu rekompensat.

BLP zobowiązuje się do rozpatrzenia wniosków o rekompensatę w ciągu 60 dni roboczych od ich otrzymania oraz do wypłacenia rekompensaty w ciągu 60 dni roboczych od rozpatrzenia wniosków. Informacja o formalnym zatwierdzeniu / przyjęciu wniosku zostanie przekazana każdemu operatorowi statku na piśmie w ciągu 60 dni roboczych od otrzymania wniosku. W razie potrzeby od operatorów statków mogą zostać wymagane dodatkowe informacje / dokumenty w celu ułatwienia rozpatrzenia ich wniosków.

Podane kwoty rekompensat są kwotami netto, bez podatku od wartości dodanej (VAT), i zostaną powiększone, w stosownych przypadkach, o podatek VAT według odpowiedniej stawki.

W ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie mechanizmu rządowego operatorzy statków, którzy otrzymali rekompensatę od BLP, podejmą decyzję i poinformują BLP, czy:

- złożą ponowny wniosek o rekompensatę w ramach mechanizmu rządowego; w takim przypadku BLP wypłaci różnicę między kwotą wypłaconą zgodnie z metodologią rekompensat BLP a kwotą należną zgodnie z metodologią rządową, pod warunkiem że ta ostatnia kwota jest wyższa; czy
- przyjmą rekompensatę wypłaconą przez BLP jako ostateczną i zrzekną się wszelkich praw do ubiegania się o dalsze rekompensaty w ramach mechanizmu rządowego za dany okres.

Jeżeli w powyższym terminie nie zostanie podjęta żadna decyzja i/lub nie zostanie ona przekazana BLP, uznaje się, że operatorzy statków przyjęli rekompensatę wypłaconą przez BLP jako ostateczną, zrzekli się wszelkich praw do dalszej rekompensaty za dany okres oraz zgodzili się nie dochodzić dalszej rekompensaty od BLP za dany okres.

7. WSPÓŁPRACA Z INTERESARIUSZAMI

7.1 Podsumowanie dotychczasowych działań w zakresie zaangażowania interesariuszy

7.1.1 Współpraca w ramach planu przywrócenia źródeł utrzymania na etapie budowy

Zaangażowanie interesariuszy realizowane w ramach planu przywrócenia źródeł utrzymania na etapie budowy (LRP) miało na celu wsparcie wdrożenia LRP (w tym procesów związanych z rekompensatami) oraz prowadzenie stałego dialogu z grupami, których dochody są najściślej powiązane z obszarami morskimi objętymi projektem (w szczególności z rybakami komercyjnymi).

Jak wynika ze sprawozdań Baltic Power dotyczących współpracy z interesariuszami, firma utrzymywała regularny kontakt z rybakami, w tym organizowała kwartalne spotkania w trzech kluczowych, objętych oddziaływaniem projektu portach: w Ustce, Łebie i Władysławowie.

Ponadto firma BLP nadal stosowała system na poziomie projektu służący do śledzenia i zgłaszania problemów oraz skarg interesariuszy w trakcie budowy.

W stosownych przypadkach działania w zakresie zaangażowania interesariuszy podejmowane w ramach LRP były wspierane przez ustalone procesy dokumentacji i sprawozdawczości (w tym bieżące sprawozdania z zaangażowania interesariuszy oraz powiązane załączniki/rejestry dowodów, o których mowa w procedurze dotyczącej zaangażowania interesariuszy opisanej w dokumencie nr BLP-PMT-PMT-PLN-00004 „Wdrożenie i Raportowanie Wykonania Planu Zaangażowania Interesariuszy”).

7.1.2 Dodatkowe działania firmy Baltic Power w zakresie zaangażowania interesariuszy w fazie budowy

Równoległe z działaniami w zakresie zaangażowania związanymi konkretnie z realizacją działań wynikających z LRP firma BLP wdrożyła dodatkowe aktywności w zakresie zaangażowania interesariuszy i komunikacji w fazie budowy poprzez swój dokument „Wdrożenie i Raportowanie Wykonania Planu Zaangażowania Interesariuszy” oraz comiesięczne sprawozdania projektowe.

Raport BLP dotyczący realizacji planu SEP za okres od kwietnia 2025 r. do kwietnia 2026 r. dokumentuje bieżącą współpracę z lokalnymi interesariuszami na obszarach objętych projektem. Współpraca ta obejmowała regularne spotkania z władzami gminnymi i przedstawicielami społeczności w kluczowych obszarach objętych projektem (w tym w Łebie i Choczewie), konsultacje dotyczące postępów budowy, środków bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyszłego wykorzystania infrastruktury projektowej (w tym dróg dojazdowych i tras kablowych) oraz współpracę z lokalnymi organizacjami wspierającymi inicjatywy społeczne.

Działania komunikacyjne obejmowały treści edukacyjne oraz rozpowszechnianie informacji wśród społeczności, na które projekt ma wpływ. Współpraca z interesariuszami pozostaje działaniem ciągłym przez cały cykl życia projektu, a firma BLP zobowiązuje się do utrzymywania regularnej komunikacji i konsultacji ze społecznościami oraz zainteresowanymi grupami, na które projekt ma wpływ.

7.2 Wymogi dotyczące zaangażowania interesariuszy i ujawniania informacji w ramach Uzupełniającego planu przywrócenia źródeł utrzymania

Niniejszy SLRP jest przygotowywany w oparciu o dostępne zapisy dotyczące zaangażowania w fazie budowy. Niniejszy dokument opiera się zatem na działaniach podjętych w trakcie budowy, w tym na kwartalnych spotkaniach dotyczących rybołówstwa oraz wdrażaniu SEP w szerszym kontekście, a także na systemach monitorowania i raportowania już stosowanych przez BLP podczas budowy (w tym rutynowym raportowaniu i śledzeniu skarg).

Przed sfinalizowaniem niniejszego dokumentu BLP potwierdziło zamiar opublikowania SLRP na swojej stronie internetowej w celu przeprowadzenia konsultacji przez określony czas, aby umożliwić zainteresowanym zgłaszanie uwag przed sfinalizowaniem dokumentu. Okres ten ma na celu zapewnienie możliwości zgłaszania uwag przez zainteresowanych, w tym sektor

rybołówstwa komercyjnego, a także odpowiednie organy i inne zainteresowane podmioty, zgodnie z podejściem stosowanym w ramach szerszego wdrażania i raportowania dotyczącego Planu Zaangażowania Interesariuszy.

Po sfinalizowaniu niniejszego dokumentu i w trakcie jego wdrażania nadal będą prowadzone działania w zakresie zaangażowania zainteresowanych stron i ujawniania informacji, w oparciu o ustalone praktyki z fazy budowy, w tym:

- Kontynuację ustrukturyzowanego zaangażowania z udziałem zainteresowanych stron z sektora rybołówstwa, z uwzględnieniem utrwalonej praktyki regularnych, okresowych spotkań w kluczowych portach (Łeba, Ustka, Władysławowo), które będą odbywać się corocznie w fazie eksploatacji, oraz wykorzystanie tych spotkań do przekazywania aktualnych informacji na temat: postępów prac na morzu, aktywności statków, kwestii bezpieczeństwa, statusu i procesów rekompensat oraz środków wsparcia.
- Bieżące ujawnianie istotnych informacji operacyjnych, w tym (w zakresie mającym znaczenie dla źródeł utrzymania) takich jak ustalenia dotyczące bezpieczeństwa/zakazów wstępu, profile działalności statków i wykorzystanie portów, a także wszelkie potwierdzone aktualizacje dotyczące kwalifikowalności/uprawnień oraz procesów rekompensat, z wykorzystaniem kanałów zgodnych z wdrażaniem i sprawozdawczością SEP. W stosownych przypadkach ujawniane informacje powinny wyjaśniać, że żegluga w strefach bezpieczeństwa jest obecnie zabroniona, z wyjątkiem określonych kategorii statków (np. administracja państwowa, zapobieganie zanieczyszczeniom, ratownictwo, projekt/jego eksploatacja i konserwacja oraz gromadzenie danych o środowisku), a każdy inny dostęp wymagałby zgody wydanej przez dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.
- Bieżące rejestrowanie i sprawozdawczość, w tym dalsze korzystanie z ustalonych narzędzi sprawozdawczych BLP (np. sprawozdawczość dotycząca wdrażania SEP oraz rutynowa sprawozdawczość projektowa) w celu udokumentowania działań angażujących interesariuszy, poruszonych kluczowych kwestii i działań następczych, a także raportowanie o zgłoszonych skargach i ich rozpatrzeniu.

8. WDROŻENIE

W niniejszym rozdziale przedstawiono ustalenia dotyczące wdrażania SLRP, w tym role i obowiązki, orientacyjny harmonogram oraz proces zarządzania skargami, które mogą pojawić się podczas wdrażania. Działania związane z angażowaniem interesariuszy i ujawnianiem informacji, które należy podjąć podczas wdrażania, opisano w rozdziale 7.

8.1 Role i obowiązki

Role i obowiązki związane z wdrażaniem SLRP będą oparte na ustaleniach dotyczących fazy budowy, ale zostaną zaktualizowane w celu odzwierciedlenia przejścia do fazy eksploatacji. Plan będzie wdrażany przez zespół ds. eksploatacji i utrzymania (O&M), w skład którego wchodzić będą pracownicy odpowiedzialni za realizację mechanizmu rekompensat oraz komunikację z interesariuszami. Odpowiednie role operacyjne obejmują kierownika ds. interesariuszy oraz kierownika ds. Środowiska, ESG i Jakości, którzy będą również zajmować się kwestiami z zakresu ESG. BLP planuje również wyznaczyć dedykowanego kierownika ds. komunikacji. Kierownik ds. interesariuszy, wspierany przez kierownika ds. komunikacji, ponosi odpowiedzialność za regularne kontakty z rybakami, których dotyczy projekt, oraz innymi interesariuszami, za prowadzenie rejestru skarg dotyczących projektu oraz za składanie sprawozdań do LIESC na temat procesu rozstrzygania zgłoszonych problemów i/lub skarg, w tym między innymi tych dotyczących przywrócenia źródeł utrzymania, zgodnie z punktem 5.1 ESAP.

Tabela 8-1 Role i obowiązki związane z wdrażaniem SLRP

Rola	Obowiązki
<i>Wewnątrz BLP</i>	
Zarząd spółki BLP	- Zatwierdzenie podejścia do rekompensat oraz dodatkowego wsparcia (tj. ukierunkowanego programu społecznego) omówionego w SLRP. - Zapewnienie dostępności wystarczających zasobów (ludzkich i finansowych) na potrzeby wdrożenia niniejszego dokumentu.
Kierownik ds. Środowiska, ESG i jakości w BLP	- Podnoszenie świadomości na temat SLRP wewnątrz firmy, zapewnienie, że wszystkie odpowiednie zespoły są poinformowane o jego wymaganiach i je rozumieją. - Monitorowanie aktualnego stanu zmian regulacyjnych dotyczących rekompensat rybackich/współlistnienia oraz identyfikowanie wszelkich działań naprawczych niezbędnych do dostosowania podejścia Planu po weryfikacji wymogów. - Organizowanie wszelkich szkoleń i działań w zakresie budowania potencjału, które mogą być wymagane wewnętrznie, aby zapewnić skuteczne wdrożenie SLRP. - Monitorowanie wdrażania programu zawartego w niniejszym dokumencie wewnątrz organizacji, a także sporządzanie raportów dotyczących wyników monitoringu wewnętrznego. - Przeprowadzenie audytu końcowego w celu potwierdzenia, czy wdrożenie programu Planu zostało pomyślnie zakończone. - Przygotowanie raportu z audytu końcowego dotyczącego ustaleń z audytu końcowego, który w swoim zakresie obejmuje wszelkie działania naprawcze niezbędne do skutecznego zakończenia wdrażania SLRP.
Kierownik ds. komunikacji BLP	- Codzienna koordynacja wdrażania SLRP, w tym koordynacja wewnętrzna (w zakresie ESG, komunikacyjnym, prawnym, operacyjnym i finansowym) oraz kontakty zewnętrzne (w stosownych przypadkach). - Koordynowanie podejścia do wdrożenia (w tym z uwzględnieniem ewentualnego wsparcia ze strony zewnętrznego doradcy) oraz harmonogramu wdrożenia, przy czym należy pamiętać, że elementy te wymagają potwierdzenia. - Prowadzenie rejestru postępów wdrażania programu zawartego w niniejszym dokumencie oraz wspieranie w razie potrzeby procesów sprawozdawczości i audytu w stosunku do kredytodawców.
Kierownik ds. interesariuszy BLP	- Prowadzenie działań związanych z angażowaniem interesariuszy i ujawnianiem informacji podczas wdrażania SLRP, przy czym należy zapewnić, że wszystkie takie działania są formalnie rejestrowane i dokumentowane (z uwzględnieniem krajowych wymogów dotyczących ochrony danych osobowych). - Zarządzanie skargami otrzymywanymi podczas wdrażania Planu za pośrednictwem zewnętrznego mechanizmu rozpatrywania skarg w ramach projektu. - Prowadzenie rejestru skarg dotyczących projektu oraz składanie sprawozdań do LIESC na temat procesu rozstrzygania zastrzeżeń i/lub skarg, w tym między innymi tych dotyczących przywrócenia źródeł utrzymania, kontynuując w ten sposób funkcję rzecznika ds. kontaktów ze społecznością lokalną ustanowioną w fazie budowy.

Rola	Obowiązki
	• Dalsze budowanie i utrzymywanie relacji z kluczowymi zewnętrznymi interesariuszami, w szczególności z przedstawicielami lokalnego sektora rybołówstwa, a także z lokalnymi społecznościami. • Kierowanie (lub koordynowanie) operacyjnym wdrażaniem środków przywrócenia źródeł utrzymania w ramach programu działań zawartych w SLRP, w tym wszelkich ustaleń dotyczących rekompensat po ich zdefiniowaniu. • Pełnienie roli głównego punktu kontaktowego dla operatorów i załóg komercyjnych statków rybackich podczas wdrażania programu niniejszego dokumentu. • Wspieranie zespołów wdrażających SLRP w działaniach związanych z angażowaniem interesariuszy i ujawnianiem informacji w trakcie realizacji Planu, w szczególności w zakresie przygotowywania materiałów (np. ulotek, prezentacji, ogłoszeń, artykułów/tekstów internetowych, wpisów w gazetach).
Dział Finansowy BLP	• Ułatwianie wypłaty rekompensat po rozpatrzeniu i zatwierdzeniu odpowiednich wniosków w ramach SLRP (ustalenia administracyjne do potwierdzenia).
Zespół Prawny BLP	• Udzielanie fachowych porad innym zespołom / działom w ramach BLP w zakresie wszelkich kwestii prawnych, które mogą pojawić się podczas wdrażania SLRP. • Pomoc w rozstrzyganiu sporów prawnych / roszczeń (np. dotyczących rekompensat), jeśli pojawią się one podczas wdrażania Planu.
<i>Podmioty spoza BLP</i>	
Sotis Advisors	• Zapewnianie wsparcia technicznego i/lub administrowanie procesem wypłaty rekompensat, w tym przyjmowanie i weryfikacja wniosków o rekompensaty składanych przez operatorów komercyjnych statków rybackich. • Utrzymywanie kontaktu z wnioskodawcami w celu uzyskania dodatkowych informacji / dokumentacji oraz wyjaśnień, w razie potrzeby, przy wsparciu menedżera ds. interesariuszy BLP. • Zatwierdzanie wniosków o rekompensatę oraz przekazywanie operatorom statków pisemnej informacji o formalnym zatwierdzeniu / przyjęciu wniosków. • Organizowanie wypłaty odpowiednich rekompensat we współpracy z BLP. • Kontaktowanie się z BLP w celu potwierdzenia, że płatności zostały zrealizowane. • Zarządzanie wszystkimi informacjami i dokumentacją dotyczącą wniosków o rekompensatę, z uwzględnieniem krajowych wymogów dotyczących ochrony danych osobowych, w bezpiecznej bazie danych rekompensat.³⁶

³⁶ Proces wypłaty odszkodowań będzie zatem musiał być prowadzony przez BLP przy wsparciu zewnętrznych konsultantów z firmy Sotis Advisors, do czasu utworzenia organu ds. odszkodowań wyznaczonego przez rząd.

Rola	Obowiązki
Operatorzy komercyjnych statków rybackich	• Uczestnictwo w spotkaniach z interesariuszami, aby uzyskać informacje na temat działalności operacyjnej morskiej farmy wiatrowej (MFW) oraz korytarza morskiego kabla przesyłowego, ograniczeń operacyjnych i środków bezpieczeństwa (w stosownych przypadkach oraz zgodnie z informacjami przekazanymi przez odpowiednie organy/BLP). • Przestrzeganie zasad mających zastosowanie do stref bezpieczeństwa operacyjnego/stref wyłączenia (w stosownych przypadkach) w obszarach otaczających morską farmę wiatrową i korytarz kablowy w trakcie ich tworzenia oraz odpowiednie planowanie działalności połowowej. • Składanie wniosków o rekompensatę (w stosownych przypadkach) wraz z dostarczeniem wszystkich wymaganych informacji i dokumentów niezbędnych do poparcia wniosku, jeżeli wnioskodawcy uznają, że kwalifikują się do otrzymania rekompensaty. • W razie potrzeby utrzymywanie kontaktu z przedstawicielami firmy Sotis Advisors w celu wsparcia procesu rozpatrywania wniosku. • Korzystanie z zewnętrznego mechanizmu rozpatrywania skarg w ramach projektu w celu zgłaszania wszelkich zastrzeżeń dotyczących projektu. • Operatorzy statków rekreacyjnych (turystyki morskiej) nie są uprawnieni do rekompensaty w fazie eksploatacji i utrzymania, ponieważ otrzymali jednorazową wypłatę rekompensaty w okresie budowy, obejmującą zarówno fazę budowy, jak i fazę eksploatacji.
Członkowie załóg komercyjnych statków rybackich	• Uczestniczenie w działaniach angażujących interesariuszy, tak aby mogli oni uzyskać informacje na temat działalności operacyjnej, ograniczeń operacyjnych/środków bezpieczeństwa (w stosownych przypadkach) oraz działań wynikających z niniejszego dokumentu (w tym wszelkiego dodatkowego wsparcia). • Przestrzeganie zasad mających zastosowanie do stref bezpieczeństwa wokół morskiej farmy wiatrowej i korytarza kablowego w trakcie ich tworzenia oraz odpowiednie planowanie działalności połowowej. • Uczestniczenie w ukierunkowanym programie społecznym, który będzie oferowany w ramach niniejszego SLRP, pod warunkiem, że spełniają oni kryteria kwalifikacyjne i wyrażą chęć udziału. • Korzystanie z zewnętrznego mechanizmu rozpatrywania skarg w ramach projektu w celu zgłaszania wszelkich obaw dotyczących projektu.
Członkowie lokalnych grup i stowarzyszeń rybackich	• Uczestnictwo w działaniach angażujących interesariuszy, tak aby mogli oni uzyskać informacje na temat działań operacyjnych, ograniczeń operacyjnych/środków bezpieczeństwa (w stosownych przypadkach), środków przewidzianych w SLRP (w tym wszelkich procesów rekompensat) itp. • Przekazywanie informacji uzyskanych podczas działań angażujących interesariuszy innym członkom swoich grup/stowarzyszeń, przyczyniając się w ten sposób do szerszego rozpowszechniania tych informacji. • Korzystanie z zewnętrznego mechanizmu rozpatrywania skarg w ramach projektu w celu zgłaszania wszelkich obaw, jakie mogą mieć w odniesieniu do projektu.
Departament Rybołówstwa (Ministerstwa Rolnictwa	

Rola	Obowiązki
i Rozwoju Obszarów Wiejskich)	• Uczestniczenie w działaniach angażujących interesariuszy, tak aby mogli oni uzyskać informacje na temat działań operacyjnych, środków bezpieczeństwa operacyjnego/ograniczeń dostępu oraz odpowiednich zasad, a także podejścia projektu do przywrócenia źródeł utrzymania, zarządzania skargami itp. • Przekazywanie informacji przekazanych podczas działań angażujących interesariuszy osobom będącym właścicielami statków rybackich lub pracującym na statkach rybackich, w przypadku zwrócenia się do nich, przyczyniając się w ten sposób do szerszego rozpowszechniania tych informacji. • Przekazywanie szczegółowych informacji na temat zewnętrznego mechanizmu rozpatrywania skarg w ramach projektu, w przypadku zgłoszenia skarg przez właścicieli lub osoby pracujące na komercyjnych statkach rybackich.
Władze gminne	
Władze portowe (Ustka, Łeba i Władysławowo)	
Władze sąsiednich portów	
Organizacje, które mogą wspierać BLP w realizacji ukierunkowanego programu społecznego ³⁷	• Wspieranie BLP w realizacji ukierunkowanego programu społecznego. • Nawiązywanie kontaktu z osobami, które kwalifikują się do otrzymania dodatkowego wsparcia w ramach programu i decydują się z niego skorzystać. • Dokumentowanie różnych działań podejmowanych w imieniu BLP w ramach ukierunkowanego programu społecznego na potrzeby przyszłego monitoringu.
Niezależny konsultant ds. środowiska i spraw społecznych zatrudniony przez kredytodawców	• Przeprowadzanie przeglądów zgodności w celu sprawdzenia, czy wdrażanie środków przywrócenia źródeł utrzymania jest zgodne z postanowieniami SLRP, a także z wymogami kredytodawcy i obowiązującymi rozporządzeniami ministerialnymi po ich przyjęciu. • Przygotowywanie raportów dotyczących wyników przeglądów zgodności, które w swoim zakresie obejmują wszelkie działania naprawcze, które należy podjąć. • Weryfikacja postępów w realizacji działań naprawczych (w określonych przypadkach) podczas kolejnego przeglądu zgodności.

³⁷ Należy pamiętać, że wymóg udziału takich organizacji zależy od dalszego rozwoju programu oraz od rodzajów działań, które zostaną w nim uwzględnione.

8.2 Harmonogram

Wdrożenie SLRP będzie obejmowało kilka nakładających się na siebie działań, w tym ciągłe monitorowanie źródeł utrzymania, współpracę z zainteresowanymi stronami, których dotyczy projekt, oraz okresową ocenę wyników w zakresie źródeł utrzymania.

8.3 Zarządzanie skargami

W fazie operacyjnej interesariusze projektu (w tym podmioty prowadzące działalność rybacką i społeczności lokalne) mogą nadal zgłaszać skargi związane z bieżącymi działaniami w ramach projektu.

Skargi będą rozpatrywane zgodnie z zewnętrznym mechanizmem rozpatrywania skarg w ramach projektu, który pozostaje niezmieniony w stosunku do fazy budowy. Mechanizm ten zapewnia wiele kanałów składania skarg (kontakt z kierownikiem ds. interesariuszy, e-mail oraz lokalne punkty przyjmowania skarg) oraz gwarantuje śledzenie każdej sprawy od momentu jej otrzymania aż do rozwiązania i zamknięcia. Rejestr skarg dotyczących projektu będzie prowadzony przez kierownika ds. interesariuszy, który będzie składał sprawozdania do LIESC na temat procesu rozstrzygania zgłoszonych problemów i/lub skarg, w tym tych dotyczących przywrócenia źródeł utrzymania.

Podsumowanie tego procesu przedstawiono na rysunku 8-2 planu LRP dla fazy budowy, a pełne szczegóły proceduralne opisano w dokumentacji projektu dotyczącej planu zaangażowania interesariuszy (SEP) oraz mechanizmu rozpatrywania skarg.

9. RAMY MONITOROWANIA I OCENY

W niniejszym rozdziale przedstawiono wewnętrzne i zewnętrzne mechanizmy monitorowania i ewaluacji, które zostaną wdrożone. Ich celem będzie monitorowanie realizacji SLRP oraz oceny skuteczności środków określonych w Planie w ograniczaniu wszelkich potencjalnych pozostałych lub trwających skutków projektu związanych ze stratami ekonomicznymi oraz wspierającymi trwałą odbudowę źródeł utrzymania osób, na które projekt ma wpływ.

9.1 Objectives

Monitorowanie i ocena stanowią istotne elementy SLRP, ponieważ umożliwiają BLP sprawdzenie, czy środki przywrócenia źródeł utrzymania wdrożone w trakcie realizacji projektu nadal przynoszą zamierzone rezultaty w fazie operacyjnej. Monitorowanie i ocena pozwolą również BLP potwierdzić, że w ramach realizacji Planu uwzględnia się wszelkie pozostałe lub nowe skutki dla źródeł utrzymania, które mogą pojawić się w trakcie realizacji projektu.

Oto niektóre z kluczowych celów monitorowania i oceny:

- przeprowadzanie regularnej oceny działań związanych z wdrażaniem programu działań zawartych w SLRP oraz ich wyników;
- dostarczanie BLP, a także innym stronom (np. osobom, na które projekt ma wpływ, podmiotom finansującym projekt), aktualnych informacji na temat tego, czy uprawnienia są realizowane zgodnie z Planem;
- sprawdzenie, czy uprawnienia określone w SLRP skutecznie pomagają w przywróceniu źródeł utrzymania osób dotkniętych projektem, w szczególności tych znajdujących się w trudnej sytuacji;
- zapewnienie, że skargi zgłaszane za pośrednictwem zewnętrznego mechanizmu rozpatrywania skarg w ramach projektu są rozpatrywane w sposób skuteczny i terminowy; oraz
- monitorowanie stanu odpowiednich zmian regulacyjnych dotyczących rekompensat dla sektora rybołówstwa/współistnienia z MFW.

9.2 Monitorowanie wewnętrzne

Monitoring wewnętrzny pozostanie działaniem prowadzonym w sposób ciągły, realizowanym głównie przez BLP w cyklu rocznym przez cały okres realizacji działań wynikających z SLRP. Celem monitoringu wewnętrznego jest śledzenie postępów w realizacji celów związanych z przywróceniem źródeł utrzymania oraz potwierdzenie, że wszystkie środki nadal funkcjonują skutecznie w fazie operacyjnej.

Monitoring wewnętrzny będzie obejmował monitorowanie wyników, które skoncentruje się na realizacji, terminowości i skuteczności wszelkich pozostałych działań w ramach SLRP, w tym na zarządzaniu rekompensatami, wdrażaniu ukierunkowanych środków wsparcia społeczności oraz procesach angażowania interesariuszy i zarządzania skargami. Monitoring wewnętrzny będzie ograniczony do raportów rocznych sporządzanych w oparciu o matrycę kwalifikowalności, przed corocznymi audytami monitorującymi LIESC w fazie operacyjnej. Wyniki monitoringu będą zestawiane w raportach z monitoringu wewnętrznego i udostępniane odpowiednim interesariuszom wewnętrznym i zewnętrznym, w tym podmiotom finansującym projekt.

Tabela 9-1 Wskaźniki monitorowania wewnętrznego

Zagadnienie	Wskaźnik	Cel	Częstotliwość	Metoda
<i>Monitorowanie wyników</i>				
Wypłata świadczeń (rekompensat)	Liczba otrzymanych wniosków o rekompensatę	Nie dotyczy	Rocznie	Przegląd bazy danych dotyczącej rekompensat
	Liczba wypłat rekompensat dokonanych w ciągu 60 dni roboczych od przeglądu wniosków (pod warunkiem zakwalifikowania do wypłaty)	Wszystkie wypłaty zrealizowane w ciągu 60 dni roboczych od rozpatrzenia wniosków (pod warunkiem zakwalifikowania do wypłaty)	Rocznie	Przegląd bazy danych dotyczącej rekompensat
Realizacja uprawnień (dodatkowe wsparcie)	Wdrożenie ukierunkowanego programu społecznego mającego na celu ułatwienie zmiany źródeł utrzymania	Ukierunkowany program społeczny wdrożony z powodzeniem	Raz	Przegląd korespondencji między wewnętrznymi interesariuszami
Zaangażowanie interesariuszy i ujawnianie informacji	Opublikowanie niniejszego SLRP	Plan został podany do wiadomości publicznej	Raz	Przegląd strony internetowej projektu
	Spotkania dotyczące dodatkowego wsparcia opisanego w SLRP (tj. mechanizmu rekompensat i ukierunkowanego programu społecznego)	Odbyły się spotkania z osobami pracującymi na komercyjnych statkach rybackich w celu zebrania informacji przydatnych do dalszego opracowywania i projektowania zarówno systemu rekompensat, jak i ukierunkowanego programu społecznego - organizowane są coroczne spotkania w celu utrzymania zaangażowania.	Rocznie	Przegląd dokumentacji dotyczącej zaangażowania interesariuszy
Zarządzanie skargami	Liczba złożonych skarg dotyczących realizacji SLRP	Spadkowa tendencja w liczbie otrzymanych skarg dotyczących programu Planu	Co kwartał	Przegląd bazy danych skarg
	Liczba skarg dotyczących SLRP, które zostały rozpatrzone i zamknięte	Wszystkie tego typu skargi zostały rozpatrzone i zamknięte	Co kwartał	Przegląd bazy danych skarg
Inne	Przegląd statusu i/lub ostatecznej wersji wymagań rządowych w odniesieniu do rekompensat dla sektora rybołówstwa (gdy będą dostępne)	Wymogi rządowe dotyczące rekompensat zweryfikowane pod kątem tymczasowego podejścia do rekompensat zaproponowanego w Planie	Raz	Pisemne potwierdzenie, że przegląd rozwiązań ministerialnych w świetle tymczasowego podejścia do rekompensat został zakończony

Zagadnienie	Wskaźnik	Cel	Częstotliwość	Metoda
	w świetle tymczasowego podejścia do rekompensat zaproponowanego w SLRP			
	Podjęto działania naprawcze w celu zapewnienia zgodności między tymczasowym podejściem do rekompensat a wymogami obowiązującego prawa, a SLRP został zaktualizowany (w razie potrzeby)	Podjęto wszystkie działania naprawcze, a Plan został zaktualizowany (w razie potrzeby)	Raz	Pisemne potwierdzenie, że podjęto wszystkie działania naprawcze (w razie potrzeby) Zaktualizowany SLRP (w razie potrzeby)
	Przegląd i aktualizacja SLRP po podjęciu przez Urząd Morski w Gdyni oraz inne właściwe organy decyzji dotyczących prowadzenia działalności połowowej na obszarach morskich objętych projektem w trakcie realizacji SLRP	Plan został poddany przeglądowi i zaktualizowany	Raz	Zaktualizowany Plan zostanie opublikowany na stronie internetowej BLP.
<i>Monitorowanie oddziaływania</i>				
Poziomy dochodów	Tendencja w zakresie poziomów dochodów wśród osób, które otrzymały rekompensatę lub dodatkowe wsparcie od BLP	Po otrzymaniu rekompensaty lub dodatkowego wsparcia poziomy dochodów utrzymały się lub, w idealnym przypadku, uległy poprawie	Jednorazowo – trzy lata po rozpoczęciu wdrażania programu zawartego w SLRP	Ankieta wśród osób, które otrzymały rekompensatę lub dodatkowe wsparcie od BLP, w celu zebrania jakościowych opinii na temat postrzeganych zmian w poziomach dochodów. Należy ją przeprowadzić po wdrożeniu programu zawartego w SLRP w znaczącej większości, w ramach audytu końcowego.
Edukacja i umiejętności	Nabywanie umiejętności, kwalifikacji i doświadczenia wśród osób, które otrzymały dodatkowe wsparcie od BLP	Osoby, które otrzymały dodatkowe wsparcie od BLP, nabyły dodatkowe umiejętności, kwalifikacje i doświadczenie	Jednorazowo – dwa lata po rozpoczęciu wdrażania programu zawartego w Planie	Ankieta wśród osób, które otrzymały dodatkowe wsparcie od BLP. Ma zostać przeprowadzona po wdrożeniu programu SLRP w znaczącej większości, w ramach audytu końcowego.

9.3 Monitorowanie zewnętrzne

Monitoring zewnętrzny, w formie przeglądów zgodności, zostanie przeprowadzony w celu zweryfikowania, czy wdrażanie działań zawartych w niniejszym dokumencie (w tym wszelkich operacyjnych ustaleń dotyczących rekompensat oraz innych środków wsparcia przywrócenia źródeł utrzymania) jest zgodne z postanowieniami niniejszego SLRP, a także z wymogami Kredytodawcy (zdefiniowanymi w sekcji 3.3)³⁸. Taki monitoring zewnętrzny zapewni również wgląd w wyniki działania BLP w zakresie wdrażania programu działań zawartego w Planie oraz wskaże na potrzebę pozyskania dodatkowych zasobów lub budowania potencjału.

Niezależny konsultant kredytodawców ds. środowiska i spraw społecznych (LIESC) przeprowadzi przeglądy zgodności. Oczekuje się, że monitorowanie zewnętrzne w trakcie realizacji projektu będzie kontynuowane poprzez coroczne audyty monitorujące w zakresie środowiska i spraw społecznych. Kontrole zgodności będą przeprowadzane corocznie przez cały okres wdrażania SLRP i do momentu, gdy audyt końcowy potwierdzi, że wdrożenie Planu zostało pomyślnie zakończone. Szczegółowe ustalenia dotyczące monitorowania zewnętrznego, w tym częstotliwość i czas trwania kontroli zgodności przeprowadzanych przez LIESC, zostaną uzgodnione z BLP po uzgodnieniu środków i ram dotyczących rekompensat dla rybaków oraz ich współistnienia z MFW.

Podstawą przeglądów zgodności będą wyniki bieżącego monitoringu wewnętrznego (tj. raporty z monitoringu wewnętrznego), a także dane dotyczące zaangażowania interesariuszy, dane dotyczące skarg oraz dane bazowe dotyczące sytuacji społeczno-gospodarczej przedstawione w rozdziale 4. LIESC może przeprowadzać wizyty w terenie, podczas których mogą być przeprowadzane niezależne badania i rozmowy z odpowiednimi interesariuszami (w szczególności z osobami objętymi oddziaływaniem projektu).

Wyniki przeglądów zgodności zostaną przedstawione w formalnych raportach, które zostaną przekazane bezpośrednio do BLP oraz innych odpowiednich podmiotów (np. podmiotów finansujących projekt). W raportach zostaną zalecone działania naprawcze, w razie potrzeby, a postępy w ich wdrażaniu zostaną zweryfikowane podczas kolejnego przeglądu zgodności.

9.4 Audyt końcowy

BLP przeprowadzi audyt końcowy w celu potwierdzenia, czy realizacja SLRP została pomyślnie zakończona. W tym kontekście zostanie ocenione, czy Plan spełnił swój cel i osiągnął zamierzone wyniki (tj. przywrócenie, a tam, gdzie to możliwe, poprawa warunków życia osób objętych oddziaływaniem projektu).

Audyt końcowy będzie opierał się na danych zgromadzonych w trakcie bieżącego monitoringu wewnętrznego oraz na ustaleniach z przeglądów zgodności przeprowadzonych przez LIESC. W ramach audytu końcowego mogą zostać przeprowadzone ankiety oraz rozmowy z wybraną grupą osób objętych oddziaływaniem projektu (np. w celu uzyskania informacji na temat ich poziomu zadowolenia z otrzymanej rekompensaty i/lub dodatkowego wsparcia).

Celem audytu końcowego będzie:

- sprawdzenie, czy wszystkie uprawnienia opisane w SLRP zostały zrealizowane, oraz ustalenie, czy środki te okazały się skuteczne w przywróceniu i (w miarę możliwości) poprawie warunków życia osób objętych oddziaływaniem projektu (w szczególności tych uznanych za potencjalnie znajdujących się w trudnej sytuacji);
- sprawdzenie, czy wszelkie skargi dotyczące procesu przywrócenia środków do życia zostały zadowalająco rozpatrzone (lub czy zapewniono odpowiednie środki na ich rozpatrzenie w przyszłości); oraz

³⁸ Zgodność z wszelkimi obowiązującymi regulacjami ministerialnymi w zakresie rekompensat dla sektora rybołówstwa zostanie również uwzględniona w zakresie przeglądów zgodności po sfinalizowaniu dokumentu.

- określenie wszelkich działań naprawczych niezbędnych do skutecznego zakończenia realizacji programu działań zawartego w SLRP.

Sprawozdanie z audytu końcowego zostanie sporządzone po wdrożeniu programu działań zawartych w SLRP, po upływie trzech lat od rozpoczęcia jego realizacji. Raport końcowy obejmie zarówno fazę budowy (LRP), jak i fazę eksploatacji (SLRP). Raport zostanie udostępniony przez BLP innym odpowiednim podmiotom (np. podmiotom finansującym projekt) oraz opublikowany na stronie internetowej BLP. W przypadku zidentyfikowania dużej liczby działań naprawczych może zostać opracowany plan działań naprawczych i dołączony do raportu.