



# DEKLARACJA ŚRODOWISKOWA ZA 2015 ROK

  
DCT Gdańsk SA  
Włodzimierz Maciej Kwiatkowski  
Prezes Zarządu  
(podpis)

20 lipca 2016 rok



## 1. Przedmowa

Deepwater Container Terminal, czyli DCT Gdańsk S.A. to przedsięwzięcie inwestycyjne, polegające na świadczeniu usług przeładunku kontenerów i towarów. Lokalizacja na terenie Gdańska, między innymi w otoczeniu obszarów cennych historycznie, turystycznie i przyrodniczo (Natura 2000), powoduje, że działalność terminalowa idealnie wpisuje się w rys historyczny miasta, ale i nakłada na DCT obowiązek zrównoważonego rozwoju. Jednocześnie DCT to terminal pierwszego wyboru w sercu Bałtyku.

Taka pozycja DCT zobowiązuje Zarząd, kierownictwo i pracowników do ustawicznego doskonalenia. Między innymi w tym celu rozbudowaliśmy istniejący w DCT system zarządzania jakością o wymagania normy OHSAS 18001 i europejskiego systemu ekzarządzania i audytu (EMAS).

Niniejszy dokument (Deklaracja Środowiskowa) jest istotnym elementem obecnie funkcjonującego w DCT zintegrowanego systemu zarządzania, zapewniającym komunikację z otoczeniem.

Prezentujemy pierwsze wydanie naszej Deklaracji Środowiskowej zawierającej podstawowe informacje o DCT i jej oddziaływaniach środowiskowych oraz krótką charakterystykę wdrożonego systemu i efektów jego funkcjonowania.

Rejestracja w systemie EMAS to satysfakcja, ale również wyzwanie. Działania i procesy realizowane w DCT, w tym inwestycje rozwojowe, są ściśle związane z środowiskiem. Mamy nadzieję, że system EMAS będzie jednym z ważnych narzędzi wspierających nasze działania w zakresie ochrony środowiska. Tę nadzieję opieramy na wielkim doświadczeniu wielu innych organizacji, które wcześniej obrały tą drogę i nadal nią podążają.

DCT Gdańsk SA  
Włodzimierz Maciej Kwiatkowski

Prezes Zarządu

(podpis)

## 2. Organizacja

DCT Gdańsk S.A. („DCT”) jest największym i najszybciej rozwijającym się polskim terminalem kontenerowym oraz jedynym terminalem głębokowodnym w rejonie Morza Bałtyckiego, do którego bezpośrednio zawijają statki z Dalekiego Wschodu. Terminal DCT, zlokalizowany w samym sercu Morza Bałtyckiego – w Porcie Gdańskim, jest najbardziej wysuniętym na wschód terminalem w zasięgu portów Gdańsk – Le Havre.

DCT był pierwszym terminalem, do którego bezpośrednio zawijały statki z Azji na Morze Bałtyckie a dzisiaj jest miejscem docelowym największych jednostek na świecie wyruszających z Chin, Korei oraz innych krajów azjatyckich. Proces przyczynił się do podziału najważniejszego żeglugowego szlaku handlowego na świecie – szlaku Azja-Europa na szlaki Azja-Europa Północno-Wschodnia oraz Azja-Morze Bałtyckie.

Terminal obsługuje polski import, eksport, tranzyt oraz tranzyt morski. Dzięki dobremu dostępowi ze strony morza zapewnionemu przez kanał podejściowy o głębokości 17 m oraz do 16,5 m (wzdłuż nabrzeża), braku zalodzenia oraz doskonałymi możliwościami operacyjnymi, DCT jest naturalną bramą dla obrotu skonteneryzowanego w Europie Środkowo-Wschodniej. Dzięki inwestycjom w infrastrukturę realizowanym przez polski rząd i miasto Gdańsk, terminal DCT jest bardzo dobrze połączony z miejscami zlokalizowanymi w głębi lądu oraz jest prawdziwą bramą do Europy Środkowej i Rosji.

DCT jest nowoczesnym terminalem multimodalnym. Zakres usług oferowanych przez terminal obejmuje przeładunki kontenerów i ładunków drobnicowych (FCL i LCL) we wszystkich relacjach – transport morski, kolejowy i drogowy. Oprócz przeładunków, DCT świadczy usługi składowania kontenerów i drobnicy, formowania / rozformowania kontenerów wraz z magazynowaniem towarów. Terminal jest w stanie obsłużyć wszystkie stosowane typy kontenerów: uniwersalne, tanki, izotermiczne, chłodnie, platformy (flat-rack) itd. Rampa Ro-Ro i przyległe do niej place składowe pozwalają na obsługę ładunków tocznych i nietypowych (w tym ponadgabarytów i sztuk ciężkich). Wysoką produktywność przeładunkową zapewnia nowoczesny sprzęt i wyposażenie, oraz profesjonalny zespół pracowników.

### Specyfikacje Terminala

- ✓ Roczna przepustowość terminala: 1.500.000 TEU (twenty-foot equivalent unit – kontener dwudziestostopowy),
- ✓ Roczna przepustowość bocznic kolejowej: 780.000 TEU,
- ✓ Powierzchnia operacyjna: 49 ha,
- ✓ Specyfikacje nabrzeża: 650 m długości z głębokością do 16.5 m,
- ✓ Dźwigi STS: 6 szt.,
- ✓ Dźwigi RTG: 20 szt.,

- ✓ Powierzchnia składowa: 29.000 TEU,
- ✓ Przyłącza do kontenerów chłodniczych: 420 szt.,
- ✓ Bocznica kolejowa: 4 tory o łącznej długości 2,5 km,
- ✓ Wielkość magazynu: 7.200 m<sup>2</sup>,
- ✓ Terminalowy System Operacyjny: Navis;

DCT położone jest we wschodnim sektorze Portu Północnego w Gdańsku na działce nr 75 oraz na terenach pozyskanych z Morskich Wód Wewnętrznych poprzez refulację. Teren DCT obejmuje nie tylko część lądową (działka nr 75 i 104 będące własnością Skarbu Państwa) i akwen wodny, ale również jego bezpośrednie otoczenie zarówno od strony Zatoki Gdańskiej jak też terenów przyległych.

Działka nr 75/2 obręb 86 o pow. 46,11 ha, której właścicielem działki jest Skarb Państwa, użytkownikiem wieczystym - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., a dzierżawcą - DCT, będąca właścicielem Morskiego Terminalu Kontenerowego. Działka nr 104 o pow. 28,62 ha, obejmującej teren narefulowany na wodach Zatoki Gdańskiej; właścicielem działki jest Skarb Państwa.

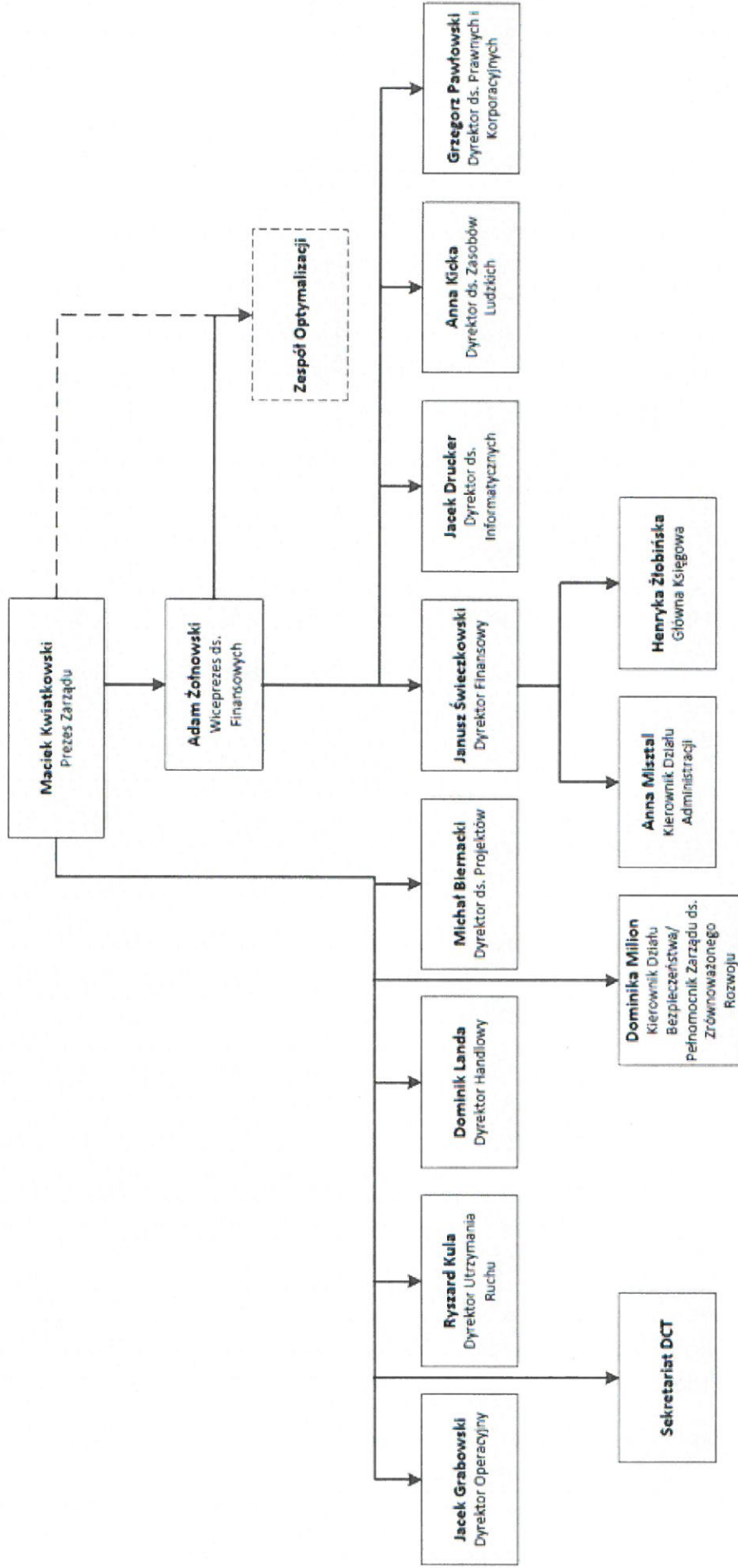
Działka 75/2 obręb 86 objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Port Północny II, zatwierdzonym uchwałą nr LI/1529/2002 Rady Miasta Gdańska z dn. 11 lipca 2002 r. (Dz. U. Woj. Pomorskiego Nr 64, poz. 1467 z dn. 27.09.2002 r.). Zgodnie z zapisem planu działka nr 75/2 położona jest w strefie 001-53 przewidzianej pod Port Morski – morski terminal kontenerowy.

Działka 104 obejmująca teren narefulowany na wodach Zatoki Gdańskiej podczas budowy Morskiego Terminalu Kontenerowego nie jest objęta planem zagospodarowania terenu, gdyż została stworzona w trakcie prac budowlanych DCT realizowanych podczas pierwszego etapu inwestycji na podstawie uzyskanego pozwolenia na budowę. Zgodnie z przepisami ogólnymi działka ta po powstaniu stała się własnością Skarbu Państwa i na mocy „Umowy dzierżawy nieruchomości oraz budowy i eksploatacji terminalu kontenerowego” z dnia 27 stycznia 2004 roku, (repertorium A nr 422/2004 przed notariuszem Ryszardem Głogowskim w Gdańsku). Działka ta została oddana w użytkowanie wieczyste Zarządowi Morskiego Portu Gdańsk S.A. 08.10.2009 r. i wydzierżawiona DCT z dniem podpisania Aneksu nr 12 do Umowy z ZMPG, tj. z dniem 03.10.2011 r.

Terminal graniczy od północy i północno-wschodu z Zatoką Gdańską, od północnego zachodu z Terminalem Zbożowym EUROPORTU, a od południowego wschodu z terenami leśnymi wyspy Stogi i plażą.

Infrastruktura terminalu DCT obejmuje obszar o powierzchni około 49 hektarów. W jej skład wchodzi plac składowy, nabrzeże przeładunkowe, drogi wewnętrzne, bocznica kolejowa, a także budynki – administracyjny, warsztat (budynek działu utrzymania ruchu) oraz magazyn drobnicowy CFS.

2.1 Struktura organizacyjna



### 3. Polityka i system zarządzania

#### 3.1 DEKLARACJA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

DCT to przedsięwzięcie inwestycyjne, polegające na świadczeniu usług przeładunku kontenerów i towarów. Lokalizacja na terenie Gdańska, regionu który już od czasów historycznych i Bursztynowego Szlaku był istotnym węzłem komunikacyjnym, a równocześnie w otoczeniu obszarów cennych historycznie, turystycznie i przyrodniczo (Natura 2000), powoduje, że działalność terminalowa idealnie wpisuje się w rys historyczny miasta ale i nakłada na DCT obowiązek zrównoważonego rozwoju.

DCT – morski terminal kontenerowy, to magazyn czasowego składowania i węzeł przeładunkowy kontenerów na różne środki transportu.

Wizja DCT – terminalu pierwszego wyboru w sercu Bałtyku jest deklaracją dla światowych i lokalnych przewoźników – uzyskania sprzyjających mechanizmów i warunków planowania łańcucha transportowego, optymalnego kosztu i jakości, komfortu, bezpieczeństwa i efektu środowiskowego.

DCT chce być efektywnym przedsiębiorstwem, zapewniającym swoim akcjonariuszom stabilny wzrost wartości, kreującym innowacyjne rozwiązania dla klientów i rozwijającym się w sposób zrównoważony i harmonijny.

Rozwój ten to:

- ✓ zintegrowane zarządzanie organizacją i osiągnięcie efektów biznesowych w sposób odpowiedzialny społecznie,
- ✓ solidność i konkurencyjność zapewniająca zaspakajanie potrzeb klientów i dostarczanie im usług na najwyższym poziomie, zawierająca się w celu: najwyższa jakość i pełna satysfakcja klienta oraz wszystkich zainteresowanych stron,
- ✓ w odpowiedzi na intensyfikację przewozów – zwiększanie zdolności przeładunkowych terminalu i wsparcie inicjatyw rozbudowy infrastruktury towarzyszącej, zapewniającej kompleksową obsługę klientów,
- ✓ innowacyjność w podejściu do prowadzonych procesów oraz zakupów usług i towarów, uwzględniająca nowe technologie i rozwiązania, zapewniające ujęcie aspektów jakościowych, środowiskowych, energetycznych i bezpieczeństwa pracy,
- ✓ prowadzenie i optymalizacja procesów w sposób efektywny energetycznie, poprawiający wynik energetyczny (jako istotny aspekt światowej polityki klimatycznej i powiązania z kosztami operacyjnymi),
- ✓ zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu pracy całemu personelowi zaangażowanemu w działania, w tym również personelowi klientów, wraz z wdrożeniem i utrzymaniem zasady: 0 wypadków,
- ✓ zapobieganiu chorobom zawodowym,
- ✓ poszanowanie otoczenia i świata przyrodniczego, minimalizowanie oddziaływań środowiskowych, w tym zapobieganie zanieczyszczeniom,



- ✓ prowadzenie procesów inwestycyjnych z zachowaniem bioróżnorodności, a tam gdzie zachodzi potrzeba wykonywanie kompensacji przyrodniczych.

Zarząd Firmy deklaruje nadzór i zapewnia zgodność prawną w realizowanych działaniach.

Działając w sposób zintegrowany, obejmuje w szczególności kwestie:

- ✓ jakości i oczekiwań klientów, w zgodności z normą ISO 9001,
- ✓ efektywności energetycznej procesów, w zgodności z normą ISO 50001,
- ✓ warunków bezpiecznej pracy, w zgodności z normą OHSAS 18001,
- ✓ ochrony środowiska, w zgodności z normą ISO14001 i rozporządzeniem EMAS.

Rozwijając organizację, Zarząd deklaruje swoje zaangażowanie w doskonalenie zarządzania. Uwzględniając zasady zarządzania jakością, zapewnia kompetentny personel i zasoby do prowadzenia procesów zarządczych, technicznych i efektywności energetycznej oraz bezpieczeństwa, ich planowania, monitorowania, przeglądu i ciągłego doskonalenia.

Cały personel jest zaangażowany w te działania, a poprzez ustanowione kanały komunikacyjne, ma również możliwość aktywnego wpływu na ich kształtowanie.

### 3.2 Zakres systemu

Zintegrowany System Zarządzania DCT obowiązuje dla działalności w zakresie eksploatacji morskiego terminala kontenerowego.

Zakres Zintegrowanego Systemu Zarządzania DCT obejmuje wszystkie wymagania norm: ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007 i ISO 9001:2008 z wyłączeniem wymagań zawartych w następujących punktach normy ISO 9001:

Punkt Normy	Nazwa	Powód wyłączenia
7.3	Projektowanie i Rozwój	DCT nie projektuje nowych procesów związanych z obsługą ładunków skonteneryzowanych.
7.5.2	Walidacja Procesów	Wyniki wszystkich procesów realizowanych w DCT można zweryfikować metodą monitorowania i pomiarów.

### 3.3 Opis systemu zarządzania

Zintegrowany System Zarządzania (ZSZ) jest zbudowany wg wymagań norm ISO 9001:2008, OHSAS 18001:2007, ISO 14001:2004 oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1221/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie dobrowolnego udziału organizacji w systemie ekozarządzania i audytu we Wspólnocie, w skrócie EMAS.

ZSZ wg wymienionych norm ISO oraz EMAS jest skutecznym narzędziem nadzorowania procesów jak i prowadzenia działalności środowiskowej i w zakresie bhp. Istotą systemu jest zapewnienie właściwego prowadzenia procesów pod względem jakościowym, środowiskowym oraz w zakresie



bhp oraz ciągłego doskonalenia wszystkich tych działalności, a także poprawy wyników środowiskowych.

Cel ten osiągnąć jest poprzez realizację poszczególnych elementów ZSZ, w tym m.in. identyfikację i ocenę aspektów środowiskowych, ustalanie odpowiedzialności i zadań, sterowanie operacyjne, monitorowanie i ocenę zgodności, osiąganie celów i zadań oraz zaangażowanie pracowników w działania związane z bhp i ochroną środowiska. Do tych systematycznie utrzymywanych działań należą także systematyczne szkolenia i prowadzenie dialogu zewnętrznego. Odbywają się przeglądy systemu i audyty wewnętrzne przeprowadzane przez przeszkolonych w tym zakresie auditorów wewnętrznych.

Wszelkie informacje o systemie zawarte są w procedurach systemowych, które to poddawane są regularnym przeglądom. Obowiązujące procedury można podzielić na kilka głównych grup dotyczących:

- 1) Planowania realizacji wyrobów opartych o procesy planowania placowego i statkowego, które to opisane są w Matrycy procesów, a problematyka jest rozwinięta w procedurach dotyczących planowania nabrzeża, planowania za i wyładunku statku oraz planowania placu.
- 2) Procesów związanych z klientem.
- 3) Procesów związanych z zakupami.
- 4) Nadzoru nad realizacją procesów.
- 5) Realizacji procesów wykonawczych.
- 6) Monitorowania stanu BHP i środowiska opisujących zasady monitorowania stanu BHP, identyfikacji wymagań prawnych i innych oraz oceny zgodności z tymi wymaganiami, identyfikacji i oceny znaczenia aspektów i ryzyk środowiskowych, realizacji celów środowiskowych, energetycznych i BHP, sterowania operacyjnego oraz gotowości na awarie i reagowanie na awarie środowiskowe.
- 7) Nadzorowania procesu / wyrobu niezgodnego.

### **3.4 Misja, wizja i wartości**

Nasza wizja: DCT – terminal pierwszego wyboru w sercu Bałtyku.

Nasza misja: Nieustannie kreujemy wartość dodaną dla klientów i akcjonariuszy przez innowacyjny sposób zaspakajania ich potrzeb.

Wartości, które wyrażają się w naszej codziennej pracy:

- ✓ Konkurencyjność – tworzymy unikatową ofertę zmieniając model logistyczny w regionie.
- ✓ Innowacyjność – nieustannie szukamy coraz lepszych sposobów zaspakajania potrzeb klientów, stawiając sobie nowe wyzwania.
- ✓ Solidność – dostarczamy usług na najwyższym poziomie, zawsze wywiązujemy się z podjętych zobowiązań.





- ✓ Odpowiedzialność społeczna – w rozumieniu DCT Gdańsk to bezkompromisowe podejście do bezpieczeństwa pracy i szacunek dla społeczności lokalnej i środowiska naturalnego.

#### 4. Aspekty środowiskowe

W DCT została stworzona procedura DCT/SOP/SC/44.xx Procedura identyfikacji i oceny znaczenia aspektów i ryzyk środowiskowych. Celem procedury jest określenie obszarów działalności DCT, które oddziałują, lub mogą oddziaływać na środowisko. Zhierarchizowanie ich pod względem znaczenia wpływów na środowisko oraz identyfikacja ryzyk z nimi związanych, dla zapewnienia informacji i określenia mechanizmów zarządzania.

Procedura określa zasady identyfikacji ryzyk środowiskowych oraz metodykę, zapewniającą kompletność i weryfikowalność identyfikacji aspektów środowiskowych wraz z oceną ich znaczenia. W szczególności przedmiotem jest:

- ✓ sposób identyfikacji i aktualizacji aspektów i ryzyk środowiskowych,
- ✓ kryteria oceny znaczenia aspektów,
- ✓ forma rejestracji i dokumentowania.

Analizie podlegają wszystkie obiekty i obszary działalności DCT, przy czym uwzględnione są również tzw. aspekty pośrednie, czyli związane z działalnością dostawców i podwykonawców DCT, na których Spółka może choćby częściowo wpływać.

Procedura uwzględnia:

- ✓ zarządzanie organizacją (w tym ryzyka i komunikacja, finansowanie i wymagania interesariuszy finansowych),
- ✓ procesy usługowe DCT,
- ✓ zarządzanie infrastrukturą,
- ✓ zaopatrzenie w energię, paliwa i inne media, surowce i produkty,
- ✓ realizację usług dla organizacji,
- ✓ magazynowanie,
- ✓ transport,
- ✓ planowanie oraz realizację inwestycji.

Wykaz aspektów środowiskowych stanowi Załącznik 1 do Deklaracji, natomiast przyjęte kryteria oceny aspektów zaprezentowane są poniżej:

**Środowiskowa waga aspektu**

Prawdopodobieństwo (częstotliwość) wystąpienia	0	niskie: w potencjalnych sytuacjach awaryjnych (niskie prawdopodobieństwo) / kilka razy w roku lub rzadziej
	1	średnie: okresowo / kilka razy w miesiącu / w zdarzających się sytuacjach awaryjnych i specjalnych
	2	wysokie: ciągły proces / codziennie / w normalnych warunkach eksploatacji

Zasięg oddziaływania	0	mały: ograniczony do terenu firmy lub stanowisk pracy / zasoby odpowiadające zapotrzebowaniu setek osób
	1	średni: wykraczający poza granice firmy, wpływający na okoliczne tereny / zasoby odpowiadające zapotrzebowaniu tysięcy osób
	2	duży: rejestrowany w znacznych odległościach od firmy / zasoby odpowiadające zapotrzebowaniu dziesiątek tysięcy osób

Toksyczność	0	oddziaływania i substancje obojętne lub słabo oddziałujące na ekosystem / zużycie zasobów; dla aspektów pozytywnych – oszczędność zasobów
	1	oddziaływania i substancje mogące powodować efekty synergiczne, wpływające na ekosystemy, uciążliwe dla ludzi; dla aspektów pozytywnych – redukcja zanieczyszczeń
	2	oddziaływania i substancje niebezpieczne, trujące; dla aspektów pozytywnych – redukcja zanieczyszczeń trujących

Prawdopodobieństwo wystąpienia		0	1	2	
Zasięg toksyczność	+	0	0	1	2
	0	0	1	2	
	1	1	2	3	
	2	2	3	4	
	3	3	4	5	
	4	4	5	6	

**Prawno-wizerunkowa waga aspektu**

Prawo	0	niskie: brak wymagań prawnych lub tylko ramowe wymagania dot. minimalizowania oddziaływań
	1	średnie: obowiązki sprawozdawczości, opłat, nadzoru i monitoringu
	2	wysokie: wymagane pozwolenia, zgłoszenia, inne decyzje środowiskowe

Wizerunek	0	brak skarg i zainteresowania stron trzecich
	1	skargi i zapytania stron trzecich / procedury OOS
	2	zainteresowanie międzynarodowe, przedmiot konwencji i akcji międzynarodowych

Finanse		0	1	2
Wizerunek	0	0	1	2
	1	1	2	3
	2	2	3	4

Za znaczące i podlegające zarządzaniu uznaje się aspekty, które w ocenie środowiskowej lub prawno-wizerunkowej uzyskały **ocenę średnią lub wysoką** (wartość 3 i więcej w ocenie wagi środowiskowej lub 2 i więcej w ocenie prawno-wizerunkowej).

## 5. Cele i zadania środowiskowe

Spółka realizując swoje cele biznesowe uwzględniła również kwestie środowiskowe. Wynika to bezpośrednio z zasady zrównoważenia rozwoju – prowadzenia działalności odpowiedzialnej środowiskowo i społecznie.

Na przestrzeni ostatnich lat DCT realizował kilka projektów, które przyniosły zmniejszenie oddziaływań środowiskowych. Nowe wyzwania i plany Spółki również uwzględniają poprawę wyników środowiskowych.

Działania te zestawiono w poniższych tabelach.

Cele i zadania środowiskowe i energetyczne zrealizowane w latach poprzednich:

	ZADANIA ZAKOŃCZONE nazwa zadania	termin realizacji	odpowiedzialny	obszar / kategoria aspektów	zakres / opis	nakłady finansowe [PLN]	oczekiwany efekt środowiskowy	uwagi	potwierdzenie osiągnięcia efektu
<b>A</b>	<b>zadania inwestycyjne</b>								
	<b>ogólny cel 1: zmniejszenie emisji do powietrza</b>								
1	montaż systemu Idle speed na suwnicach RTG	zakończono 10/12/2015	Dział Urzeczymania Ruchu	niezorganizowana emisja do powietrza	System oszczędzania paliwa przy pracy silnika spalinowego Diesla na biegu jałowym. Podczas chwilowej przerwy w pracy suwnicy, silnik wchodzi na bieg jałowy podtrzymując wyłączne zasilanie niezbędnych układów sterujących, gdy wymagane jest wznowienie pracy diesla uzyskuje obroty nominalne i przywraca odpowiednie napięcie na wymagane napędy	100 000,00 €	Zmniejszenie emisji niezorganizowanej do powietrza ze spalania paliw (ON) w pojazdach i urządzeniach (CO2, węglowodory, pył, BAP)	-	Efekt będzie możliwy do oszacowania po kilku miesiącach
	<b>ogólny cel 2: zmniejszenie zużycia zasobów</b>								
1	montaż oświetlenia LED w hali warsztatu	zakończono w 2014	Dział Urzeczymania Ruchu	energia	Wymiana oświetlenia hali warsztatu na oświetlenie LED (sekcja 3 i częściowo sekcja 4)	68 820 PLN	Zmniejszenie zużycia energii elektrycznej oraz redukcja emisji CO2	-	W 2015 roku po wymianie opraw na oprawy led w sekcji 3 hali warsztatu zużycie energii spadło o 1425 kWh, co daje redukcję emisji CO2 o 1,157 Mg CO2
2	stosowanie sprzężarek powietrza o odpowiedniej wydajności	zakończono w listopadzie 2015	Dział Urzeczymania Ruchu	energia	Sprężarki wyposażone w nowoczesne systemy oszczędzania energii	41 200 PLN	Zmniejszenie zużycia energii elektrycznej	-	Efekt będzie możliwy do oszacowania po kilku miesiącach
	<b>ogólny cel 3: ograniczenie ryzyk zanieczyszczenia wody i gleby - zapobieganie rozlewom</b>								
1	dystrybucja oleju za pomocą instalacji olejowej	zakończono w 2014	Dział Urzeczymania Ruchu	zasoby	Instalacje umożliwiają zapobieganie rozlewom przy napełnianiu zbiorników olejem, a także ogranicza zużycie oleju poprzez dystrybucję żądanej ilości oleju	146 380 PLN	Zmniejszenie zużycia oleju i zapobieganie rozlewom	-	Efekt ciężki do oszacowania ze względu na ciągły zakup nowego sprzętu
<b>B</b>	<b>zadania organizacyjno-techniczne (nieinwestycyjne)</b>								
	<b>ogólny cel 1: zmniejszenie uciążliwości odpadowych poprzez podniesienie świadomości pracowników</b>								
1	segregacja odpadów	wprowadzone w życie w 2013	Dział Administracji	odpady	W budynkach pojawiły się odpowiednie ilości pojemników na odpady komunalne - podział na mokre i suche; nieustanie pracownicy są informowani o konieczności segregowania odpadów	n/d	Właściwa segregacja odpadów komunalnych	-	Brak skarg od Miasta



Cele i zadania środowiskowe i energetyczne w trakcie realizacji:

zadania inwestycyjne	nazwa zadania	termin realizacji	status	odpowiedzialny	obszar / kategoria aspektów	zakres / opis	planowane nakłady finansowe [PLN]	oczekiwany efekt środowiskowy / energetyczny	uwagi	potwierdzenie osiągnięcia efektu
<b>A</b>	<b>zadania inwestycyjne</b> ogólny cel 1: zmniejszenie emisji do powietrza									
1	elektryczne świnnice RTG na T2 i na kolei	2016	realizowane	Ryszard Kula	niezorganizowana emisja do powietrza	Obecnie używane świnnice RTG są świnnicami z silnikami spalinyowymi ON, w 2016 roku 2 świnnice zostaną przebudowane na świnnice elektryczne; dodatkowo wszystkie nowe świnnice na T2 będą świnnicami elektrycznymi	Elektryfikacja 2 starych świnnic 150.000 euro (przy kursie 4,29 daje to kwotę 643.500 PLN) Koszt zakupu 15 nowych świnnic elektrycznych na T2 to 20.085.000 euro (86.164.550 PLN)	Zmniejszenie emisji niezorganizowanej do powietrza ze spalania paliw (ON) w pojazdach i urządzeniach (CO2, węglowodory, pył, BAP) Planowana oszczędność oleju napędowego: w 2015 średnio jedna świnnica RTG zużyła 71-421 litrów ON	metodyka potwierdzenia efektu: wskaźnik zużycia ON na RTG (zużycie ON według pomiarów zużycia ON dla RTG)	-
2	pojazdy z klasą Euro5 i/lub typ III	2016	realizowane	Ryszard Kula / Paulina Staśkiel	niezorganizowana emisja do powietrza	Zakup nowych pojazdów i maszyn przynajmniej klasą Euro5 i/lub typ III	Zakup 6 osobowych pojazdów z silnikami klasy euro5 - koszt jednego pojazdu ok 10.000 euro (257.400 PLN) Zakup nowych maszyn na T2 (silniki minimum typ III) - 33 IMV, 4 ECH, 3 FL, 1 MecLift - 4.537.645 euro (19.466.495 PLN)	Zmniejszenie emisji niezorganizowanej do powietrza ze spalania paliw (ON) w pojazdach i urządzeniach (CO2, węglowodory, pył, BAP)	metodyka potwierdzenia efektu: wskaźnik emisji wyznaczony jako emisja przez ilość paliwa	-
	<b>ogólny cel 2: zachowanie bioróżnorodności</b>									
1	utrzymanie gatunku mikołajka nadmorskiego (wydma)	2016	realizowane	Michał Biernacki	przyroda	Współpraca z UG w zakresie ochrony gatunków wymarłych. DCT w ramach współpracy wybudowało szluczną wydymę, na której prowadzone są prace badawcze dotyczące szlucznej hodowli zagrożonych gatunków oraz edukacja uniwersytecka. DCT pomaga UG w kontynuacji budowy wydmy i w 2015 roku DCT przekonało NDI aby dokorczył zagospodarowanie terenu wokół wydmy	W 2015 roku poniesiony koszt to 30.000 PLN	Wypracowanie sposobów ochrony gatunkowej poprzez hodowlę	-	-
<b>B</b>	<b>zadania organizacyjno-techniczne (nieinwestycyjne)</b> ogólny cel 1: zmniejszenie ilości wytworzonych odpadów									
1	zmniejszenie ilości opakowań poprzez zakup oleju w maizerach nie w beczkach	na bieżąco	realizowane	Dział Utrzymywania Ruchu	odpady	Zakup oleju w pojemnikach typu maizer; pojemnik typu maizer ma pojemność 1000 l a beczki okolo 200l	n/d	Zmniejszenie ilości odpadów - zastąpienie 5 beczek jednym maizerem (dodatkowo maizer jest wielokrotnego użytku)	-	Wywrażenie około 80% mniej odpadów (pojemników po objętości)
2	bieżnikowanie opon w ciągnikach terminalowych	na bieżąco	realizowane	Dział Utrzymywania Ruchu	odpady	Ponowne użytkowanie karkasu opony radialnej; ułożenie sa wszystkie opony od ciągników, odbiorca odpadu weryfikuje, które z tych opon nadają się do regeneracji; nowe opony używane są na przód pojazdu, a bieżnikowane na tył	n/d	Zmniejszenie ilości odpadów	-	W 2015 roku zakupiliśmy 102 nowe opony i oizyaliśmy 233 szlaki opon bieżnikowanych



## 6. Efekty działalności środowiskowej

Spółka jest przedsiębiorstwem usługowym. Jej wpływy na środowisko, w porównaniu z przedsiębiorstwami produkcyjnymi, nie są tak wyraźne, ale przywiązuje ona dużą wagę do minimalizacji ryzyk z nich wynikających.

Główne aspekty związane są z wykorzystaniem energii na potrzeby przetadunkowe. Zarówno bezpośrednio wytwarzanej, ze stosowanych paliw, jak i energii elektrycznej, kupowanej na rynku. Źródła spalania wytwarzające energię emitują pyły, tlenki węgla, siarki i azotu, w przypadku olejów napędowych i opałowych również wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, benzoalfapiren, a w przypadku węgla również rtęć, metale ciężkie i kwas solny. Emisja następuje w sposób zorganizowany (głównie elektrownie) jak i niezorganizowany (środki transportu).

Do najważniejszych źródeł emisji należą:

- spalanie oleju napędowego w silnikach agregatów prądotwórczych suwnic (emisja zorganizowana),
- spalanie oleju napędowego w silnikach pojazdów i maszyn poruszających się po placach składowych (emisja niezorganizowana),
- spalanie gazu i oleju opałowego w kotłach grzewczych (emisja zorganizowana),
- spalanie gazu w nagrzewnicach (emisja zorganizowana),
- spalanie oleju napędowego w silnikach pojazdów w warsztacie działu otrzymania ruchu – odciągi spalin (emisja zorganizowana),
- spalanie paliw w silnikach awaryjnych agregatów prądotwórczych (emisja zorganizowana i niezorganizowana),
- spawanie w pomieszczeniu montażowym (emisja zorganizowana),
- ładowanie akumulatorów (emisja zorganizowana),
- przetadunek oleju napędowego w stacji paliw (emisja zorganizowana);

Niewielkie ilości ścieków przemysłowych – związanych z utrzymaniem porządku w infrastrukturze oraz ścieki socjalne – odprowadzane są do kanalizacji zarządu portu i potem oczyszczane. W ściekach tych mogą znajdować się substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego. Mogą więc one wpływać na eutrofizację, ubożenie ekosystemów, bioakumulację zanieczyszczeń i zmiany genetyczne organizmów żywych.

W ramach każdej działalności, również usług świadczonych przez DCT, mogą powstawać odpady, w tym niebezpieczne, które ze względu na toksyczność i ekotoksyczność, stanowią zagrożenie dla człowieka i przyrody, w przypadku ich niewłaściwego zbierania, unieszkodliwiania lub recyklingu.



Istotne, z punktu widzenia rozwoju Spółki są inwestycje zwiększające jej zdolności przeładunkowe. Związane są one z zajęciem i wyłączeniem z aktywności biologicznej, terenów nadbrzeżnych – bogatych siedlisk na pograniczu środowiska lądowego i morskiego. Wpływ na bioróżnorodność i działania dla jej zachowania (również poprzez odtworzenia), to jedno z zadań zrównoważonego podejścia Spółki.

Jednocześnie niezależna analiza wykonana w początkowym etapie budowy drugiego nabrzeża (T2) wykazuje, że powstanie T2 może spowodować redukcję emisji CO<sub>2</sub> na TEU o 27% dla transportu lądowego i o 40% dla transportu morskiego. Wynika to głównie ze zmiany rodzaju środka transportu kontenera (kontener przyptywa bezpośrednio do Gdańska a stąd transportowany jest drogą lądową do punktu przeznaczenia, gdy wcześniej był transportowany drogą lądową z portów niemieckich bądź holenderskich) oraz z redukcji prędkości statków (statki o większej pojemności pływają wolniej niż małe statki dowozowe).

DCT identyfikuje i analizuje wskaźniki efektywności środowiskowej, zgodnie z wymaganiami EMAS. Oprócz wskaźników głównych określono również wskaźniki charakterystyczne dla działalności DCT – odniesione do wielkości przeładunku (TEU – twenty foot equivalent unit).

W tabelach w punktach 6.3 – 6.7 zestawiono główne wskaźniki efektywności środowiskowej jako iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i średniego rocznego zatrudnienia (B) oraz dodatkowo – jako rocznego wpływu w obszarze (A) i przeładowanych TEU (wskaźnik C):

- efektywność energetyczna – jako całkowite zużycie energii na potrzeby własne i przeładunki,
- efektywne wykorzystanie materiałów w zakresie wykorzystania materiałów, z uwagi na specyfikę działalności, związaną ze zużyciem paliw, gazu i wykorzystaniem zasobów wody,
- odpady,
- ścieki,
- emisje;

## 6.1 Zużycie zasobów w 2015

Obszar	Zużycie
Energia elektryczna ogółem	8 401.01 MWh
Gaz	97 391.00 m <sup>3</sup>
Woda	6 973.00 m <sup>3</sup>
Ścieki	6 198.00 m <sup>3</sup>
Paliwo	2 709 974.00 litrów

**6.2 Wytworzone odpady w 2015 (w zestawieniu z limitami z pozwolenia - dotyczący pozwolenia dla instalacji)**

	Odpady	kod	Ilość [Mg]	
			dopuszczalna	rzeczywista
1	Inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemywania i ciecze macierzyste	07 01 04*		0.900
2	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18		0.033
3	Mineralne oleje silnikowe	13 02 05*	3.000	0.000
4	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 08*	70.000	28.380
5	Zaolejona woda z odwodnienia olejów w separatorach	13 05 07*		23.200
6	Mieszanka odpadów z piaskowników i z odwodnienia olejów w separatorach	13 05 08*		186.720
7	Opakowania z drewna	15 01 03		189.740
8	Sorbenty, materiały filtracyjne, w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	15 02 02*	22.000	7.460
9	Sorbenty inne niż w 15 02 02	15 02 03	18.000	0.000
10	Zużyte opony	16 01 03	120.000	47.950
11	Zużyte pojazdy	16 01 04*	200.000	0.000
12	Zużyte pojazdy niezawierające cieczy	16 01 06	180.000	0.000
13	Filtry olejowe	16 01 07*	0.800	0.000
14	Szkło	16 01 20	4.000	0.000
15	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13*		0.326
16	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 03	16 02 14		0.665
17	Elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15*	16 02 16		0.017
18	Akumulatory	16 06 01	3.000	0.000
19	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02*	0.300	0.000
20	Żelazo i stal	17 04 05		54.939
21	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11		1.182
22	Tłuszcze i mieszaniny olejów z separacji olej / woda zawierające wyłącznie oleje jadalne i tłuszcze	19 08 09		2.800



### 6.3 Wskaźniki: zużycie w stosunku do przeładowanych TEU i średniego zatrudnienia

Obszar	Wpływ w obszarze (A)	Wskaźnik B	Wskaźnik C
Energia elektryczna ogółem	8 401.01 MWh	15.56 MWh/osobę	0.0078 MWh/TEU
Energia elektryczna suwnice nabrzeżowe STS	3 683.10 MWh	6.82 MWh/osobę	0.0034 MWh/TEU
Gaz (ogrzewanie budynków)	97 391.00 m <sup>3</sup>	180.35 m <sup>3</sup> /osobę	0.0909 m <sup>3</sup> /TEU
Woda	6 973.00 m <sup>3</sup>	12.91 m <sup>3</sup> /osobę	0.0065 m <sup>3</sup> /TEU
Ścieki	6 198.00 m <sup>3</sup>	11.48 m <sup>3</sup> /osobę	0.0058 m <sup>3</sup> /TEU
Paliwo (ON) ogółem	2 709 974.00 litrów	5 018.47 litrów/osobę	2.5290 litrów/TEU
Paliwo (ON pojazdy i maszyny)	1 209 964.00 litrów	2 240.67 litrów/osobę	1.1292 litrów/TEU
Paliwo (ON) suwnice placowe RTG	1 500 010.00 litrów	2 777.80 litrów/osobę	1.3998 litrów/TEU

*Wskaźnik B iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i średniego rocznego zatrudnienia (B)*

*Wskaźnik C iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i przeładowanych TEU (B)*

*Średnie zatrudnienie 2015 540.00 osób*

*TEU 2015 1 071 561.00*

### 6.4 Wskaźniki: wskaźnik bioróżnorodności w stosunku do przeładowanych TEU i średniego zatrudnienia

Obszar	Powierzchnia DCT	Wskaźnik B	Wskaźnik C
Bioróżnorodność	488 000.00 m <sup>2</sup>	903.70 m <sup>2</sup> /osobę	0.4554 m <sup>2</sup> /TEU

*Wskaźnik B iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i średniego rocznego zatrudnienia (B)*

*Wskaźnik C iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i przeładowanych TEU (B)*

*Średnie zatrudnienie 2015 540.00 osób*

*TEU 2015 1 071 561.00*

### 6.5 Wskaźniki: wytworzone odpady w stosunku do przeładowanych TEU i średniego zatrudnienia

Obszar	Wytworzone odpady	Wskaźnik B	Wskaźnik C
Odpady ogółem (w tym odpady niebezpieczne)	544.312 Mg	1.01 Mg/osobę	0.0005 Mg/TEU
Odpady niebezpieczne	246.986 Mg	0.46 Mg/osobę	0.0002 Mg/TEU

*Wskaźnik B iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i średniego rocznego zatrudnienia (B)*

*Wskaźnik C iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i przeładowanych TEU (B)*

*Średnie zatrudnienie 2015 540.00 osób*

*TEU 2015 1 071 561.00*



**6.6 Wskaźniki: emisje z pojazdów i urządzeń w stosunku do przeładowanych TEU i średniego zatrudnienia**

Emisja ze spalania paliw - diesla Emisja zorganizowana (*)	Wielkość emisji (***)	Wskaźnik B	Wskaźnik C
NO2	29.846 Mg	5.53E-02 Mg/osobę	2.79E-05 Mg/TEU
CO	36.090 Mg	6.68E-02 Mg/osobę	3.37E-05 Mg/TEU
CO2	3863.299 Mg (****)	7.15E+00 Mg/osobę	3.61E-03 Mg/TEU
w. alifatyczne	3.827 Mg	7.09E-03 Mg/osobę	3.57E-06 Mg/TEU
Pył	2.055 Mg	3.81E-03 Mg/osobę	1.92E-06 Mg/TEU
<b>Emisja niezorganizowana (**)</b>			
NO2	5.266 Mg	9.75E-03 Mg/osobę	4.91E-06 Mg/TEU
CO	9.171 Mg	1.70E-02 Mg/osobę	8.56E-06 Mg/TEU
CO2	2954.086 Mg (****)	5.47E+00 Mg/osobę	2.76E-03 Mg/TEU
w. alifatyczne	0.503 Mg	9.31E-04 Mg/osobę	4.69E-07 Mg/TEU
Pył	0.067 Mg	1.24E-04 Mg/osobę	6.25E-08 Mg/TEU

(\*) Emisje zorganizowane emisje z agregatu prądotwórczego, odciągów spalin w warsztacie, suwnic placowych

(\*\*) Emisje niezorganizowane emisje z operacji manipulacyjnych kontenerów (IMV, SMV, agregat mobilny, stacja paliw)

(\*\*\*) Wielkość emisji wyznaczono w oparciu o wskaźniki określone na podstawie studium ochrony powietrza dla DCT, jako uśrednione dla procesów z emisją zorganizowaną i niezorganizowaną, w oparciu o charakterystyki silników diesla stosowanych w suwnicach (emisje zorganizowane) oraz pojazdach i maszynach (emisje niezorganizowane), deklarowane przez dostawców (według norm Stage II-III na podst. dyrektywy 97/68/EC)

(\*\*\*\*) Emisje CO2 dotyczą emisji związanych z bezpośrednim spalaniem paliw w DCT

Wskaźnik B iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i średniego rocznego zatrudnienia (B)

Wskaźnik C iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i przeładowanych TEU (B)

Średnie zatrudnienie 2015 540.00 osób

TEU 2015 1 071 561.00

**6.7 Wskaźniki: emisje z kotłów (kotłownie gazowe i opałowe, nagrzewnice, agregat) w stosunku do przeładowanych TEU i średniego zatrudnienia**

Emisja z kotłów (kotłownie gazowe i olejowe, nagrzewnice, agregat)	Wielkość emisji (*)		Wskaźnik B	Wskaźnik C
SO2	0.015	Mg	2.75E-05 Mg/osobę	1.39E-08 Mg/TEU
NO2	0.167	Mg	3.09E-04 Mg/osobę	1.56E-07 Mg/TEU
CO	0.040	Mg	7.37E-05 Mg/osobę	3.71E-08 Mg/TEU
CO2	205.128	Mg	3.80E-01 Mg/osobę	1.91E-04 Mg/TEU
Pył	0.015	Mg	2.83E-05 Mg/osobę	1.43E-08 Mg/TEU

(\*) Wielkość emisji wyliczona w oparciu o wskaźniki unosu substancji zanieczyszczających powstających przy energetycznym spalaniu gazu ziemnego wyskometanowego i wskaźniki unosu substancji zanieczyszczających powstających przy energetycznym spalaniu paliw ciekłych

Wskaźnik B iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i średniego rocznego zatrudnienia (B)

Wskaźnik C iloraz rocznego wpływu w obszarze (A) i przeładowanych TEU (B)

Średnie zatrudnienie 2015 540.00 osób

TEU 2015 1 071 561.00

## 6.8 Wody opadowe i ścieki przemysłowe

			dopuszczalna wartość według pozwolenia	2015 rok			
1	wody opadowe	zawiesina ogólna [mg/dm <sup>3</sup> ]	100.0	wiosna	PD1: 18 PD2: 21 PD3: 16 PD4: 16	jesień	PD1: 3,8 PD2: 4,2 PD3: 4,4 PD4: 2,8
		substancje ropopochodne [mg/dm <sup>3</sup> ]	15.0	wiosna	PD1: < 0,1 PD2: < 0,1 PD3: < 0,1 PD4: < 0,1	jesień	PD1: < 0,1 PD2: < 0,1 PD3: < 0,1 PD4: < 0,1
2	ścieki przemysłowe	azot amonowy [mgNNH <sub>4</sub> /l]	200.0	wiosna	166.0	jesień	163 ± 16
		fosfor i związki fosforu oznaczone jako fosfor ogólny [mgP/l]	10.0	wiosna	15,4	jesień	18,6 ± 1,9
		węglowodory ropopochodne [mg/l]	15.0	wiosna	< 0,1	jesień	3,9 ± 1,6

Ścieki przemysłowe są mieszaniną ścieków sanitarnych i ścieków pochodzących z utrzymania ruchu (myjnia pojazdów, hala warsztatu oraz stacja paliw – wyposażone w separatory). Pomiary wykonane w minionych latach wykazały, iż powyżej 95% udział w stężeniu fosforu mają ścieki sanitarne. Ścieki te mieszane są przed punktem pomiarowym. Ze względu na stwierdzone przekroczenia dopuszczalnego stężenia dla fosforu ogólnego w odprowadzanych ściekach, DCT rozpoczęło proces modernizacji istniejącego systemu kanalizacyjnego. Modernizacja polegać będzie na rozdzieleniu ścieków przemysłowych pochodzących z obiektów technologicznych od ścieków sanitarnych (dla których nie określa się dopuszczalnego poziomu fosforu). Projekt został już uzgodniony, zgłoszenie zostało wysłane do Urzędu Wojewódzkiego 29.02.2016. Termin zakończenia modernizacji planowany jest na rok 2017 (i taki zapis istnieje w pozwoleniu wodnoprawnym na wprowadzanie ścieków przemysłowych do urządzeń Zarządu Morskiego Portu Gdańsk). Do czasu zakończenia zadania DCT ogranicza stosowanie środków czyszczących zawierających fosfor w obszarze ścieków socjalnych, a także dokonuje częstszego czyszczenia instalacji. Ostatnie wykonane pomiary (wiosna 2016) potwierdziły dotrzymanie dopuszczalnych standardów. Załączono wyniki (Załącznik 2).

## 6.9 Środowisko w procesach inwestycyjnych

W związku z rozbudową terminala o nabrzeże T2 wiążącą się z istotnym powiększeniem powierzchni przemysłowych kosztem naturalnych obszarów środowiskowych, DCT podjęła szereg działań kompensacyjnych. Obejmowały one między innymi:

- stworzenie pasu izolowanego dla rybitwy białoczelnej oraz sieweczki,
- założenie budek lęgowych dla nurogęsi (30 sztuk), ptaków drobnych (200 sztuk) i dudka (5 sztuk),
- założenie 10 sztucznych nor dla kaczki (ohara),
- wprowadzenie zieleni tworzącej zwarte skupiska złożonej z odpowiednich gatunków drzew,
- utrzymanie siedlisk nietoperzy,



- przeprowadzenie metaplantacji roślin podlegających ochronie (jeszcze przed rozpoczęciem budowy).

Działania te obejmowały również dobrowolne inicjatywy DCT takie jak zbudowanie sztucznej wydmy (jedynej w Polsce), odpowiadającej charakterowi zajętych terenów, na wyspie Sobieszewskiej.

### 6.10 Społeczność lokalna

DCT prowadząc swoją działalność, dba nie tylko o środowisko naturalne, ale także o społeczność lokalną. W 2015 roku DCT prowadziło następujące programy środowiskowe i społeczne:

- wraz z Uniwersytetem Gdańskim DCT na stworzonej sztucznej wydmie uruchomiono program badawczy realizujący funkcję laboratorium botanicznego nadzorowanego przez badaczy uniwersyteckich; dodatkowo stworzone zostały programy edukacyjne dla dzieci i seniorów;
- DCT wraz ze szkołą podstawową w Gdańsku – Przeróbka (dzielnica Gdańska położona najbliżej DCT) prowadzi edukację ekologiczną najmłodszych mieszkańców Gdańska,
- DCT prowadzi program edukacyjny dla dzieci do 13 roku życia z zakresu bezpieczeństwa na drogach, samodzielnego pozostawania w domu oraz kontaktów z nieznanymi – program prowadzony jest we współpracy z Komendą Wojewódzką Policji w Gdańsku,
- DCT wraz z entuzjastami historii militarnej stworzyło ścieżkę edukacyjną przedstawiającą najciekawsze bunkry w okolicach DCT i prowadzonej inwestycji (budowa nabrzeża T2),
- DCT wraz z przedstawicielami władz lokalnych organizowała spotkania z lokalnymi społecznościami (spotkania dotyczące rozwoju DCT);

## 7. Kwestie prawne

Identyfikacja wymagań prawnych następuje w sposób określony w procedurze Spółki. Wymagania zestawione są w rejestrze, zawierającym zidentyfikowane wymagania oraz ocenę zgodności z nimi (tworzone w bazie elektronicznej Regulis). Wymagania podzielone są na kategorie (zharmonizowane z kategoriami aspektów środowiskowych). Oprócz ogólnych wymagań, podobnej procedurze poddawane są obowiązki określone w indywidualnych pozwoleniach i decyzjach spółki.

### Wyniki oceny zgodności:

- 1) DCT posiada niezbędne pozwolenia i zgłoszenia oraz umowy, związane z aspektami środowiskowymi:
  - a) Pozwolenia wodnoprawne:
    - Wodnoprawne odprowadzanie wód opadowych DROŚ-A.7322.147.2013/ŁP,



- Wodnoprawne odprowadzanie wód opadowych ŚR/Ś-V-mb/6811/3/07,
  - Wodnoprawne odprowadzanie ścieków DROŚ-SW.7322.92.2015/MM;
- b) Umowę z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk o dostawę wody i odprowadzanie ścieków o numerze 1264/TE/2011 z załącznikami;
- c) Decyzję na wytwarzanie odpadów DROŚ-S.7243.25.2013;
- d) Zgłoszenie instalacji z 25/04/2016 dotyczące stacji paliw oleju napędowego czyli instalacji do przesyłu, przeładunku lub magazynowania paliw płynnych oraz akumulatorowni;
- e) Pozwolenie na wprowadzanie pyłów i gazów do powietrza DROŚ-SO.7221.7.2016.MB z 19 lipca 2016, które zastępuje zgłoszenie instalacji z 01/01/2011;
- f) Decyzje środowiskowe wynikające z projektów inwestycyjnych, w tym związane z rozbudową terminala i budową nabrzeża T2;
- 2) DCT prowadzi wymaganą sprawozdawczość:
- a) do Marszałka Województwa Pomorskiego o zakresie korzystania ze środowiska i wysokości należnych opłat oraz o wytwarzanych odpadach,
- b) do krajowej bazy KOBiZE, o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji – w zakresie funkcjonowania i charakterystyki instalacji,
- c) do RDOŚ o wymaganiach dotyczących fazy przygotowania projektu budowlanego, realizacji inwestycji oraz fazy eksploatacji, w tym monitoringu środowiskowego obejmującego między innymi sporządzanie sprawozdań oraz nadzór ornitologa i chiropterologa;
- 3) Ponadto:
- a) DCT wnosi opłaty za korzystanie ze środowiska, w tym za 2015 rok kwota w wysokości 65.338 złotych została przelana na konto Urzędu Marszałkowskiego w dniu 19.02.2016.
- b) DCT prowadzi wymagane pomiary zobligowane w pozwoleniach – jakości wód opadowych i ścieków przemysłowych (zaprezentowane w punkcie 6.8).
- c) DCT prowadzi również okresowe przeglądy i nadzory urządzeń ochrony środowiska wynikające z obowiązków nałożonych przez prawo budowlane, ustawę o efektywności energetycznej budynków.
- d) DCT nadzoruje urządzenia i sprzęt ochrony ppoż. oraz posiada dokumentację niezbędną w zakresie ochrony przeciwpożarowej i wybuchowej.

Ostatnia ocena zgodności z wymogami prawa zarówno w kwestiach bhp jak i ochrony środowiska została przeprowadzona w lutym 2016, a następnie uzupełniona w kwietniu, czerwcu oraz lipcu 2016



i potwierdziła, że Spółka posiada pełną zgodność z wymaganiami prawnymi, a w szczególności z wymienionymi powyżej decyzjami środowiskowymi.

Wyniki działalności środowiskowej, w tym wyniki pomiarów, prezentowane we wcześniejszych rozdziałach, potwierdzają dotrzymanie parametrów korzystania ze środowiska określonych w zezwoleniach.

## **8. Odpowiedzialność na poziomie lokalnym**

DCT posiada jedną lokalizację.

Deklaracja środowiskowa dostępna jest w formie elektronicznej na stronie internetowej: [www.dctgdansk.pl](http://www.dctgdansk.pl).

Kontakt: Dominika Milion, e-mail: [dominika.milion@dctgdansk.com](mailto:dominika.milion@dctgdansk.com), tel.: 601-687-031.

## 9. Oświadczenie Weryfikatora środowiskowego w sprawie czynności weryfikacyjnych i walidacyjnych

Bureau Veritas Certification Polska, jednostka certyfikacyjna Bureau Veritas Polska Sp. z o.o. reprezentowana przez Witold Dżugan Dyrektor Pionu Certyfikacji o numerze rejestracji weryfikatora środowiskowego EMAS PCA nr PL-V-0010 akredytowana w odniesieniu do zakresu:

- 52.24 Przetładunki
- 52.22 Działalność usługowa wspomagająca transport wodny
- 52.1 Magazynowanie i przechowywanie
- 52.21 Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy

oświadcza, że przeprowadziła weryfikację, czy cała organizacja, o której mowa w deklaracji środowiskowej spełnia wszystkie wymogi rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. dotyczące dobrowolnego udziału organizacji w systemie ekzarządzania i audytu we Wspólnocie (EMAS).

Podpisując niniejszą deklarację oświadczam, że:

- weryfikacja i walidacja zostały przeprowadzone w pełnej zgodności z wymogami rozporządzenia (WE) nr 1221/2009,
- wyniki weryfikacji i walidacji potwierdzają, że nie ma dowodów na brak zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami prawnymi dotyczącymi środowiska,
- dane i informacje zawarte w deklaracji środowiskowej organizacji dają rzetelny, wiarygodny i prawdziwy obraz całej działalności organizacji w zakresie podanym w deklaracji środowiskowej.

Niniejszy dokument nie jest równoważny z rejestracją w EMAS. Rejestracja w EMAS może być dokonana wyłącznie przez organ właściwy na mocy rozporządzenia (WE) nr 1221/2009. Niniejszego dokumentu nie należy wykorzystywać jako oddzielnej informacji udostępnianej do wiadomości publicznej.

Sporządzono w Warszawie, dnia .....

*Podpis*