

Funkcjonowanie administracji morskiej, sądownictwa, ochrony środowiska w europejskich metropoliach nadmorskich. Studium wybranych przypadków

The functioning of maritime administration, the judiciary and environmental protection in European coastal metropolises. Case studies

Celem artykułu jest przedstawienie funkcjonowania administracji morskiej, instytucji sądownictwa i ochrony środowiska w europejskich metropoliach nadmorskich. W Polsce najistotniejszymi metropoliami nadmorskimi z punktu widzenia gospodarczego są Gdańsk i Gdynia. Przyczyną takiego wyróżnienia są działające w tych miastach porty, stocznie oraz turystyka. Na obszarze metropolii swoje zadania wykonują: administracja morska, izby morskie, Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy dla Spraw Żeglugi Morskiej i Śródlądowej. Obowiązują tam także przepisy dotyczące ochrony środowiska morskiego. Hamburg pomimo, że jest położony około 120 km od linii morza, port morski w tej metropolii jest trzecim co do wielkości portem kontenerowym w Europie. Na obszarze Hamburga to funkcjonuje administracja, której struktura różni się od tej, która działa na obszarze Gdańska i Gdyni, tj. Federalne Biuro Śledztwa w sprawie Wypadków Morskich oraz Niemieckie Stowarzyszenie Arbitrażu Morskiego. Port morski w tej metropolii cechuje innowacyjność i ekologiczność, ponieważ od kilku lat jest wdrażany program „smartPORT”. Ponadto w metropoliach, w tym nadmorskich, „splatają” się zadania samorządu lokalnego i administracji rządowej, a w szczególności ich wspólnym celem jest ochrona środowiska morskiego.

The purpose of the article is to present the functioning of maritime administration, judicial institutions and environmental protection in European sea metropolises. In Poland, the most important sea metropolises from the economic point of view are Gdańsk and Gdynia. The reason for this distinction are ports, shipyards and tourism operating in these cities. In the metropolis, their tasks are performed by: maritime administration, chambers of the sea, State Commission for the Investigation of Maritime Accidents, International Court of Arbitration for Maritime and Inland Navigation. There are also provisions on the protection of the marine environment. Despite the location of about 120 km from the sea, Hamburg, the sea port in this metropolis is the third largest container port in Europe. In the Hamburg area, there is an administration whose structure differs from that in Gdańsk and Gdynia the Federal Bureau of Investigation on Maritime Accidents and the German Maritime Arbitration Association. The seaport in this metropolis is characterized by innovation and environmental friendliness, because the "smartPORT" program has been implemented for several years. In addition, in metropolises, including sea ones, the tasks of local government and government administration are "intertwined", and in particular their common goal is to protect the marine environment.

Słowa kluczowe: administracja morska, sądownictwo, ochrona środowiska, metropolie nadmorskie

Keywords: maritime administration, the judiciary and environmental protection, coastal metropolises

■ studentka V roku na kierunku prawo stacjonarne na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego

WSTĘP

W literaturze przedmiotu nie wprowadzono definicji metropolii. Jednak w sposób powszechny uznano, że jest to miasto liczące co najmniej milion mieszkańców, będące centrum wymiany dóbr, kapitału i idei¹. Metropolia to twór faktyczny, w którym „splatają się” zadania samorządu lokalnego z zadaniami administracji rządowej. Spośród metropolii można wyróżnić metropolie nadmorskie, które są miastami posiadającymi dostęp do morza terytorialnego w danym państwie. Przez wzgląd na położenie geograficzne miasta, czego konsekwencją jest powstanie i rozwój portów, stoczni oraz turystyki, państwo wykonuje w nich szczególne kompetencje.

METROPOLIE NADMORSKIE – GDAŃSK I GDYNIA

Administracja morska

W największych nadmorskich metropoliach tj. w Gdańsku i Gdyni, Polska jako państwo nadbrzeżne realizuje całokształt działań poprzez administrację morską. Pojęcie „administracja morska” może być użyte w dwojakim znaczeniu. Określa się nim jedną z podstawowych dziedzin działalności państwowej, która ma charakter wykonawczo-zarządzający i prowadzona jest przez specjalny rodzaj organów. Z drugiej

strony jest systemem organów państwowych zajmujących się realizowaniem działalności administracyjnej w zakresie korzystania z morza². Administracja morska w Polsce ma 80-letnią tradycję. W okresie międzywojennym w Polsce obowiązywały liczne regulacje z zakresu morskogo prawa administracyjnego, z których wiele przetrwało aż do wejścia w życie ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski³. Pierwszy Urząd Morski został powołany rozkazem Ministra Spraw Wojskowych z dnia 2 kwietnia 1920 roku, jako Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie. W 1927 roku Urząd Marynarki Handlowej został przeniesiony do Gdyni. Na mocy rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 22 marca 1928 roku o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej, Urząd Marynarki Handlowej został przekształcony w Urząd Morski⁴. W chwili obecnej Urzędy Morskie działają w Gdyni, Słupsku i Szczecinie.

Aktem prawnym, który określa ustrój i kompetencje administracji morskiej jest ustawa z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej⁵. Administracja morska stanowi rodzaj administracji rządowej specjalnej, która jest zorganizowana dwuszczeblowo. Organami administracji morskiej są: minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (organ naczelny) oraz

¹ M. Smętowski, B. Jałowicki, G. Gorzelak, *Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja* [w:] G. Gorzelak (red.), *Raporty i analizy EUROREG 1/ 2009*, Warszawa 2008, s. 4.

² J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 49.

³ Tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2175 ze zm.

⁴ M. H. Koziński, *Morskie Prawo Publiczne*, Gdynia 2010, s. 74.

⁵ Tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2214 ze zm., zwana dalej: „ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej”.

dyrektorzy urzędów morskich (terenowe organy rządowej administracji niezespolonej). Organy te działają jednoosobowo. Dyrektorów urzędów morskich powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Z kolei zastępców dyrektora urzędu morskiego powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na wniosek dyrektora urzędu morskiego. Wojewoda zachowuje wobec dyrektora urzędu morskiego uprawnienia koordynacyjne, opiniodawcze, a w szczególnych sytuacjach także kontrolne. Ponadto dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany do przedkładania wojewodzie rocznych i bieżących informacji o swej działalności na obszarze województwa⁶. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje powierzone mu zadania przy pomocy urzędu morskiego, w którego skład wchodzi: inspekcja morska, która jest wyspecjalizowaną jednostką nadzoru, inspekcja państwowa bandery, inspekcja państwa portu oraz kapitanaty i bosmanaty portów, jednak nie są one organami administracji morskiej, a jedynie jednostkami organizacyjnymi urzędu morskiego⁷. Zakres terytorialny działania kapitanatu i bosmanatów obejmuje obszar portu lub przystani, w którym kapitanat lub bosmana ma swoją siedzibę. Do zadań kapitanatów i bosmanatów portów należą między innymi: nadzór nad bezpieczeństwem i porządkiem portowo-żeglugowym w porcie, na redzie, na torach podejściowych; kontrola działania oznakowania nawigacyjnego; nadzór nad ratowaniem życia na morzu; przeprowadzanie dochodzeń w sprawach wypadków morskich⁸. W urzędach morskich istnieją poza tymi jednostkami dwie obligatoryjne struktury organizacyjne. Są to: Służba

Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS), której zadaniem jest monitorowanie ruchu statków i przekazywanie informacji oraz Biuro Spraw Obronnych Żeglugi, którego działanie obejmuje ochronę portów morskich i żeglugi morskiej, w tym wykonywanie zadań obronnych i tych o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacja skutków zaistniałych zdarzeń⁹. Zakres kompetencji organów administracji morskiej określa w szczególności art. 42 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Są to sprawy między innymi dotyczące: bezpieczeństwa żeglugi morskiej, ochrony portów morskich i żeglugi morskiej; korzystania z dróg morskich, portów i przystani morskich; uzgadniania decyzji w sprawie wydawania pozwoleń wodnoprawnych i wydawania pozwoleń budowlanych na obszarze pasa technicznego, morskich portów i przystani, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego; budowy, utrzymywania i ochrony umocnień brzegowych, wydmy i zalesień ochronnych w pasie technicznym; wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków; zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz gruntami pokrytymi tymi wodami, o którym mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 roku – Prawo wodne¹⁰. Ponadto szczególną kompetencją organów administracji morskiej jest stanowienie prawa miejscowego, którą posiadają naczelne i terenowe organy administracji morskiej na mocy ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Dyrektor urzędu

⁶ E. Zieliński, *Administracja rządowa i samorządowa w Polsce*, Warszawa 2013, s. 124.

⁷ M. H. Kosiński, *Morskie Prawo Publiczne...*, s. 75.

⁸ *Ibidem*, s. 75.

⁹ *Ibidem*, s. 76.

¹⁰ Tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2268 ze zm.

morskiego może wydawać zarządzenia i zarządzenia porządkowe. Zarządzenia są wydawane wyłącznie na podstawie upoważnień ustawowych, które są publikowane we właściwych wojewódzkich dziennikach urzędowych. Akt ten wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty jego ogłoszenia, chyba, że w zarządzeniu określono inny termin albo wynika on z przepisów ustawy, na podstawie której zostało wydane. Zakres materii do wydania zarządzenia jest uzależniony od ustawy nadającej kompetencję prawotwórczą dyrektorowi urzędu morskiego. Zarządzenia porządkowe zawierają zakazy lub nakazy określonego zachowania się. Zgodnie z art. 48 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej dyrektor urzędu morskiego może wydać taki akt prawny jedynie, gdy: istnieje brak odpowiedniego unormowania w istniejących przepisach, jeżeli jest to niezbędne dla ochrony: życia i zdrowia, mienia, środowiska morskiego na morzu, w porcie lub przystani oraz w pasie technicznym, żegluga i portów morskich. Zarządzenie porządkowe wchodzi w życie z dniem w nim określonym, nie wcześniej jednak niż z dniem jego ogłoszenia, które następuje w wojewódzkim dzienniku urzędowym. Ale w razie konieczności natychmiastowego wprowadzenia w życie zarządzenia porządkowego, może ono być publikowane w drodze obwieszczeń w miejscach jego obowiązywania, drogą radiową lub w inny sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze morskiej lub na danym terenie. Dzień takiego opublikowania zarządzenia porządkowego jest dniem jego ogłoszenia, które także następuje w wojewódzkim dzienniku urzędowym. Warto wskazać, że przepisy stanowione przez dyrektora urzędu morskiego są normami prawa miejscowego¹¹.

Istotną kwestią jest nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Sprawuje go na obszarze swojego działania dyrektor urzędu morskiego oraz inspekcja morską, bandery i portu. Inspekcja morską ma prawo kontrolowania, czy statki są uprawnione do prowadzonej przez nie działalności; czy posiadają wymagane pozwolenie, czy żegluga lub inna działalność, którą wykonują jest zgodna z przepisami prawa polskiego i umowami międzynarodowymi; a także inspekcja ta ma prawo do wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego spowodowanych działalnością na morzu statków i ich sprawców. Inspekcja bandery ma prawo do kontrolowania statków wyłącznie o polskiej przynależności w zakresie wymagań określonych w przepisach prawa polskiego, Unii Europejskiej oraz ratyfikowanych umowach międzynarodowych, które dotyczą: budowy statków, stałych urządzeń i ich wyposażenia; składu i kwalifikacji załóg; ochrony środowiska; bezpieczeństwa i higieny. Nieco podobny zakres zadań posiada inspekcja portu, ale kontroluje ona jedynie statki o obcej przynależności, które zająają do polskich portów w zakresie wymagań międzynarodowych określonych w prawie Unii Europejskiej i międzynarodowym¹².

Administracja morską a samorząd terytorialny

System polskiej administracji charakteryzuje się dualizmem administracyjnym, co oznacza, że zadania wykonują dwa rodzaje administracji: rządowa i samorządowa, które nie są wobec siebie zależne i podległe. Administracja samorządowa co do zasady realizuje zadania zlecone na mocy ustawowych rozstrzygnięć oraz zadania powierzone, które wykonuje na mocy poro-

¹¹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie...* s. 50.

¹² M. H. Kosiński, *Morskie Prawo Publiczne...*, s. 84.

zumień¹³. Tak jak we wstępie wskazano, metropolia (w tym nadmorska) to twór faktyczny, w którym „splatają się” zadania samorządu terytorialnego z zadaniami administracji rządowej. Analizując kolejno zadania jednostek samorządu terytorialnego w ustawie z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa¹⁴, ustawie z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym¹⁵ oraz w ustawie dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym¹⁶, można wskazać, że wspólną kompetencją administracji morskiej i samorządu lokalnego na obszarze metropolii nadmorskich jest ochrona środowiska. Oczywiście jest to jedno z wielu zadań, które jest wspólne dla administracji morskiej oraz samorządowi lokalnego, jednak można stwierdzić, że ochrona środowiska jest naczelnym zadaniem państwa jak i społeczności lokalnej. W Urzędzie Miejskim w Gdańsku i Urzędzie Miejskim w Gdyni funkcjonuje Wydział Środowiska (na który składają się referaty) realizujący zadania gminy z zakresu ochrony środowiska. W Gdańsku jest to referat: polityki ekologicznej; przyrody i rolnictwa; gospodarki wodnej i geologii¹⁷, a w Gdyni referat: ekorozwoju; gospodarki odpadami; ocen środowiskowych; zieleni¹⁸. Jednak warto wskazać, że uzgodnienia z właściwym dyrektorem urzędu morskiego wymagają: pozwolenia wodnoprawne; decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu; decyzje o pozwole-

niu na budowę; decyzje w sprawie zmian w zalesieniu, zadrzewieniu, tworzeniu obwodów łowieckich; projekty studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy; projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; projekty planów zagospodarowania przestrzennego województwa wodnej i geologii¹⁹.

Ochrona środowiska zadaniem administracji morskiej

Po pierwsze, organy administracji morskiej posiadają specjalne kompetencje do nakładania kar pieniężnych, które są wymierzone przez dyrektora urzędu morskiego w formie decyzji administracyjnej. Sankcję tę nakłada się, gdy naruszono przepisy ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Powyższa ustawa wskazuje maksymalne limity kary pieniężnej. Co ciekawe, organ administracji morskiej wymierza karę uznaniowo, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia²⁰. Od decyzji przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przy czym nadaje się jej rygor natychmiastowej wykonalności. Sankcja ta wraz z odsetkami za zwłokę są ściągane w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji²¹.

¹³ E. Zieliński, *Administracja rządowa...*, s. 25.

¹⁴ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 512, zwana dalej: „u.s.w.”.

¹⁵ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 511, zwana dalej: „u.s.p.”.

¹⁶ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 506 ze zm., zwana dalej: „u.s.g.”.

¹⁷ Dostęp: <https://www.gdynia.pl/bip/wydzial-srodowiska,110/wydzial-srodowiska.471536>, (dostęp 27.08.19).

¹⁸ Dostęp: <https://bip.gdansk.pl/urząd-miejski/wydzial-srodowiska.a.2276>, (dostęp 27.08.19).

¹⁹ D. Pyć, *Administracja morska* [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), *Leksykon prawa morskiego – 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2013, s. 13.

²⁰ M. H. Koziński, *Morskie Prawo Publiczne...*, s. 90.

²¹ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1438.

Kara pieniężna może być nałożona na armatora, ale także na inne osoby, które naruszają stan środowiska. Poniżej zostaną omówione niektóre działania, które mogą dotyczyć ochrony środowiska w sposób bezpośredni lub pośredni metropolii nadmorskiej, a za które dyrektor urzędu morskiego może nałożyć karę pieniężną. Przepis art. 55 ust.1 pkt a ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej stanowi, że armatorowi, z którego statku podczas przebywania w polskich obszarach morskich dokonuje się, z naruszeniem przepisów niniejszej ustawy i innych ustaw oraz przepisów wydanych na ich podstawie eksploatacji zasobów mineralnych lub żywych zasobów morza wymierza się karę pieniężną o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych „Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR)”, określanym przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Ponadto pracownicy terenowego organu administracji morskiej mają prawo do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego i mogą nałożyć karę grzywny, w trybie przewidzianym w przepisach ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia²². Zgodnie z art. 60 b pkt 1-5 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, kto na obszarze portu morskiego lub przystani morskiej, a także kotwiczowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwiczowiska z wodami portowymi: kąpie się lub bez zezwolenia nurkuje; zanieczyszcza lub zaśmieca teren; zacumował jednostkę burta w burtę bez zgody kapitana portu; wchodzi lub wjeżdża na lód; łowi ryby wbrew zakazowi lub bez wydane go zezwolenia, polega karze grzywny. Z kolei kto

na obszarze pasa technicznego: zaśmieca lub zanieczyszcza teren; bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego rozpala ognisko na plaży; nie będąc uprawnionym do wjazdu albo bez zgody właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, używa pojazdu silnikowego lub zaprzęgowego lub motoroweru; jako osoba nieupoważniona przebywa na terenach (ogrodzonych lub oznakowanych) objętych pracami hydrotechnicznymi lub pomiarowymi, zagrożonych erozją, pożarem i innymi zdarzeniami, w szczególności skażeniami, zanieczyszczeniami lub obecnością niebezpiecznych przedmiotów, także podlega karze grzywny (art. 60 c pkt 1-4 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej)²³.

Ochrona środowiska w porcie morskim Gdańsk i Gdynia

Przez wzgląd na pełnienie szczególnej roli w gospodarce kraju portu morskiego Gdańsk i Gdynia, ustawodawca zdecydował się wprowadzić szczególne przepisy dotyczące ochrony środowiska morskiego, w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju tych nadmorskich metropolii. W tym miejscu należy wskazać na ustawę z dnia 16 marca 1995 roku o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki²⁴, która była przełomem w systemie ochrony morza przed zanieczyszczeniem. Naczelne znaczenie dla funkcjonowania metropolii nadmorskich ma ustawa z dnia 12 września 2002 roku o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków²⁵. Zakres przedmiotowy tej regulacji obejmuje dwie kategorie zanieczyszczeń, które mogą powstać

²² Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1120 ze zm.

²³ Ibidem.

²⁴ Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 2000.

²⁵ Dz. U., Nr 166, poz. 1361, zwana dalej: „ustawą o odbiorze odpadów i pozostałości ładunkowych”.

w związku z eksploatacją statków morskich. W pierwszej kolejności są to odpady ze statków, które powstały w czasie eksploatacji statku, które zostały wymienione w załącznikach I, IV, i VI do konwencji MARPOL²⁶ oraz odpady związane z ładunkiem, niebędące pozostałościami ładunkowymi, wymienione w wytycznych do wdrażania załącznika V do konwencji MARPOL. Drugim źródłem zanieczyszczenia są pozostałości ładunkowe, które pozostają po zakończeniu operacji przeładunkowych i czyszczenia oraz nadyżki ładunku i rozlewy substancji ciekłych powstałych podczas operacji przeładunkowych. Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o odbiorze odpadów i pozostałości ładunkowych podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi są obowiązane do zapewnienia statkom korzystającym z portów i przystani morskich dostępu na ich terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz pozostałości ładunkowych, w sposób i zakresie określonym przepisami niniejszej ustawy. Ponadto w ustawie o odbiorze odpadów i pozostałości ładunkowych nałożono obowiązek na podmioty, które dokonują naprawy, wymiany, montażu lub demontażu znajdujących się na statku urządzeń lub instalacji, zawierających substancje kontrolowane, do zapewnienia odbioru odpadów powstających w trakcie swojej działalności. Dodatkowo podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany do przekazywania armatorom, kapitanom statków lub agentom reprezentującym armatora informacji o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków oraz znaczeniu dla ochrony środowiska morskiego właściwego odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków. Co najistotniej-

sze zakres i sposób podawania tych informacji powinien obejmować w szczególności: lokalizację portowych urządzeń odbiorczych na planie lub mapie, o ile to możliwe; rodzaje odpadów ze statków przyjmowanych do portowych urządzeń odbiorczych; wykaz odbiorców odpadów, oferowanych przez nich usług oraz dane umożliwiające kontakt z tymi odbiorcami; procedury odbioru; system opłat; procedury informowania o niewystarczającej przepustowości portowych urządzeń odbiorczych. Ustawa o odbiorze odpadów i pozostałości ładunkowych reguluje także przepisy karne, stosując odpowiednio tryb przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Wprowadzona sankcja, to kara grzywny, która grozi temu, kto zarządzając portem lub przystanią morską: nie zapewnia statkom korzystającym z portu lub przystani morskiej dostępu do znajdujących się na jego terenie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz pozostałości ładunkowych w sposób i w zakresie określonym przepisami ustawy; nie zapewnia odbioru przez portowe urządzenia odbiorcze odpadów ze statków; nie sporządza okresowych raportów obejmujących dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych; nie przekazuje armatorom, kapitanom statków lub agentom reprezentującym armatora informacji o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków; nie informuje kapitana statku lub agenta reprezentującego armatora o braku możliwości przyjęcia do portowych urządzeń odbiorczych określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków; nie wydaje statkowi potwierdzenia faktu braku możliwości przyjęcia do portowych urządzeń odbiorczych określonych rodzajów i ilości odpadów ze

²⁶ Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV, i V, oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r.; Dz.U. 1987 Nr 17 poz. 101.

statków i nie wskazuje najbliższego portu lub przystani morskiej gotowej do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych; nie opracowuje planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków.

Zarząd Morskiego Portu Gdańskiego S.A. jest zobowiązany do wykonywania badań poziomu substancji zanieczyszczających w wodach powierzchniowych akwenów portowych. Badania poziomu substancji zanieczyszczających wykonywane są dwa razy w roku²⁷. Wszystkie działania związane ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń w Porcie Gdańsk prowadzone są na podstawie „Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych” zarządzanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. zatwierdzonego przez Dyrektora Urzędu Morskiego. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. na podstawie Zarządzenia porządkowego nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, z dnia 18 lipca 2000 roku Przepisy Portowe²⁸ jest zobowiązany do zapewnienia czystości wód basenów portowych oraz w razie konieczności usuwania rozlewów olejowych, nadmiernych zakwitów glonów oraz przeszkód nawigacyjnych²⁹.

Sądownictwo morskie

Rozstrzyganie sporów majątkowych wynikających ze stosunków związanych z żegluga morską powiązane są z orzekaniem w sprawach wypadków morskich oraz naruszeń prawa morza. Stanowi ono odrębny dział sądownictwa albo wyróżnia się pewną specyfiką w przeciwieństwie do innych spraw sądowych. Na obszarze metropolii nadmorskich- Gdańska i Gdyni, przez wzgląd na działalność portów morskich

oraz stoczni, a także wykonywanie zadań publicznych przez administrację morską utworzono specjalną instytucję sądownictwa morskiego. Jest to Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni. Warto wskazać, że w Szczecinie także orzeka Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie. Wskazane Izby są organami pierwszej instancji. Organem drugiej instancji jest Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni³⁰. Ustawa z dnia 27 lipca 2001 roku Prawo o ustroju sądów powszechnych nie wprowadziła odrębnego sądownictwa morskiego³¹. Bowiem wymiar sprawiedliwości sprawują sądy powszechne, którymi są sądy apelacyjne, sądy okręgowe i sądy rejonowe. W związku z powyższym morskie sprawy cywilne i karne rozpoznawane są według właściwości miejscowej i rzeczowej sądów powszechnych. Jednak art. 339 § 2 i art. 351 ustawy – Kodeks morski wprowadziły wyjątki w procedurze cywilnej, które przewidują wyłączną właściwość miejscową dla Sądu Okręgowego w Gdańsku w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności i w sprawach o roszczenia za szkody wyrządzone zanieczyszczeniem statków.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich

W tym miejscu warto scharakteryzować Państwową Komisję Wypadków Morskich³², która ma swoją siedzibę w Szczecinie, ale ze względu na zakres swojej działalności jest silnie związana z największymi metropoliami nadmorskimi Gdańskiem i Gdynią. Można stwierdzić, że jest

²⁷ Dostęp: <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/badania-wody>, (dostęp 08.08.2019).

²⁸ Dz. U. Woj. Pom. Z 2000r, nr 78, poz. 474.

²⁹ Dostęp: <https://www.port.gdynia.pl/pl/ochrona-srodowiska/nadzor>, (dostęp 08.08.2019).

³⁰ Dostęp: <http://www.im.gov.pl/index.php>, (dostęp 09.08.2019).

³¹ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 52.

to stosunkowo nowa instytucja, bowiem została utworzona na mocy ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 roku o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich³³. Należy wskazać, że PKBWM (w odróżnieniu od izb morskich, o czym poniżej) prowadzi badania wypadków i incydentów morskich na podstawie ustawy oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Polskę. Ustawa o PKBWM wprowadziła definicję wypadku morskiego, bardzo poważnego wypadku morskiego oraz poważnego wypadku morskiego. Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy wypadkiem morskim jest w szczególności zdarzenie lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do: śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka; lub zaginięcia człowieka przebywającego na statku; lub zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, z tym, że wypadkiem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku. Ustawa o PKBWM w niniejszym artykule wymienia jeszcze inne zdarzenia, ale wymienienie ich wszystkich nie jest koniecznym przez wzgląd na cel artykułu³⁴. Warto wskazać, że w skład PKBWM wchodzi członkowie, którzy muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje. Zgodnie z art. 15 ust. 1 i 2 ustawy o PKBWM, Komisja bada wypadki i incydenty morskie: w których uczestniczył: statek o polskiej przyna-

leżności; statek o obcej przynależności, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym; prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił poza wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port w Rzeczypospolitej Polskiej; w stosunku do których Polska jest państwem istotnie zainteresowanym³⁵. Najistotniejsze jest to, że PKBWM nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności, a celem badania wypadku morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Badanie to obejmuje zbieranie i analizowanie dowodów oraz określenie czynników, które miały wpływ na zaistnienie wypadku morskiego, a gdy jest to wskazane, przygotowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Po przeprowadzonym badaniu, PKBWM wydaje raport końcowy³⁶. Należy wskazać, że Komisja jest niezależnym podmiotem, dlatego przeprowadzone przez nią badania i raporty nie mogą być wykorzystane w innych postępowaniach³⁷.

Izby morskie

Izby morskie zostały utworzone na mocy ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich³⁸. Organem pierwszej instancji była Izba w Gdańsku i w Wejherowie, a organem drugiej instancji

³² Zwana dalej: „PKBWM”.

³³ Dz. U., poz. 1374, zwana dalej: „ustawą o PKBWM”.

³⁴ C. Łuczywek, *Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich* [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), *Leksykon prawa morskiego - 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2013, s. 378.

³⁵ Ibidem, s. 379.

³⁶ Ibidem, s. 379.

³⁷ Ibidem, s. 380.

³⁸ Dz. U. Nr 36, poz. 243 ze zm., zwana dalej: „ustawą o izbach morskich z 1925 roku”.

była Izba w Starogardzie, przy czym w 1930 roku przeniesiono Izbę z Wejherowa do Gdyni³⁹. Co ciekawe, ustawa o izbach morskich z 1925 roku nie wprowadziła definicji wypadku morskiego. Ówczesny Minister Przemysłu i Handlu albo izba morska dokonywała oceny, czy dane zdarzenie było wypadkiem morskim. Dlatego przyjęto, że poważnym wypadkiem morskim jest śmierć człowieka, zatonięcie statku lub jego porzucenie. Przyjęcie takiego rozumienia poważnego wypadku morskiego było istotne ze względu na fakt, że w razie zaistnienia takiego wypadku izba morska była zobligowana do wszczęcia dochodzenia⁴⁰. Utworzona struktura izby morskiej przetrwała po dziś dzień, ponieważ w wydawaniu orzeczeń brali udział ławnicy, którzy musieli posiadać odpowiednie kwalifikacje, a także przy izbie działali delegaci Ministra Przemysłu i Handlu⁴¹. Tak jak wcześniej wspomniano, izby morskie orzekają na mocy ustawy z dnia 1 grudnia 1961 roku o izbach morskich⁴². Do właściwości izb morskich należy orzekanie w sprawach wypadków morskich oraz rozpoznawanie innych spraw przekazanych izbom odrębnymi przepisami. Na gruncie ustawy o izbach morskich z 1961 r., ustawodawca zdecydował się wprowadzić definicję wypadku morskiego, ale posługując się tą, która jest uregulowana w ustawie o PKBWM w art. 2 ust. 1 pkt 1 (która została powyżej opisana). Jednak ustawa o izbach morskich z 1961 r. wprowadza także swoją dodatkową regulację, która jest odmienna w stosunku do definicji wypadku mor-

skiego na gruncie ustawy o PKBWM. Bowiernie zgodnie z art. 1 ust. 1 pkt 2 wypadkiem morskim zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w rozumieniu art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim, zaistniałe w wyniku świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku⁴³. W związku z powyższym, o klasyfikacji danego zdarzenia jako wypadku morskiego na podstawie ustawy o PBWM oraz ustawy o izbach morskich decyduje czynnik świadomości podjętego działania. W zakresie materialnym izby morskie orzekają w sprawach wypadków morskich statków o polskiej przynależności; statków o obcej przynależności, jeżeli wypadek nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym albo jeżeli z wnioskiem o wszczęcie postępowania wystąpił armator lub kapitan takiego statku. Ale także w sprawach wypadków morskich, w których uczestniczyły jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji, izby morskie rozpoznają, w odniesieniu do tych jednostek, za zgodą odpowiednio Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Straży Granicznej lub Komendanta Głównego Policji⁴⁴. W skład izby morskiej wchodzi: sędziowie, w tym przewodniczący i jeden lub więcej wiceprzewodniczących oraz ławnicy⁴⁵. Podobnie jak na mocy ustawy o izbach

³⁹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie...* s. 53.

⁴⁰ M. H. Kosiński, *Morskie Prawo Publiczne...*, s. 105.

⁴¹ *Ibidem*, s. 106.

⁴² Tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 1207 ze zm., zwana dalej: „ustawą o izbach morskich z 1961 roku”.

⁴³ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1452 ze zm.

⁴⁴ C. Łuczywek, *Izby morskie* [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), *Leksykon prawa morskiego – 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2013, s. 210.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 210.

morskich z 1925 roku w izbach morskich działają ławnicy i delegaci. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje ławników na okres lat trzech spośród osób posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie zagadnień występujących w sprawach rozpoznawanych przez izby morskie oraz ustanawia on także delegata oraz jednego lub więcej zastępców delegata spośród osób posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie żegluga morskiej⁴⁶. Co ciekawe, do postępowania przed izbami morskimi w sprawach wypadków morskich stosuje się odpowiednio przepisy kodeksu postępowania karnego, o ile przepisy ustawy o izbach morskich z 1961 r. nie stanowią inaczej⁴⁷. Izba morska wszczyna postępowanie na wniosek zainteresowanego (a jest nim każdy, czyjego interesu prawnego dotyczy wypadek morski) lub organu administracji morskiej, przeprowadzając dochodzenie⁴⁸. Izba morska wydaje orzeczenia lub postanowienia, od których przysługuje odwołanie. Ponadto izba morska może pozbawić prawa wykonywania uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat, członka załogi statku lub pilota morskiego, posiadającego dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy organ polski, który wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żegluga morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania⁴⁹.

Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy dla Spraw Żegluga Morskiej i Śródlądowej

Sąd polubowny jest sądem niepaństwowym. Nie mogą w nim orzekać sędziowie państwowi, a jest on powoływany zgodnie z wolą stron danego stosunku cywilnego na podstawie klauzuli arbitrażowej. Wyrok sądu polubownego ma moc prawną na równi z wyrokiem sądu państwowego⁵⁰. W chwili obecnej art. 1154- 1217 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego reguluje tę formę rozstrzygnięcia spraw⁵¹. W Polsce w 1959 roku został powołany Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy dla Spraw Żegluga Morskiej i Śródlądowej z siedzibą w Gdyni działający przy Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej w Gdyni; dalej: Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy⁵². Jest on stałym sądem polubownym, rozstrzygający spory cywilnoprawne, w szczególności wynikające z działalności związanej z handlem zagranicznym, gospodarką morską i żeglugą, w szczególności sporów z tytułu: umów frachtowych, czarterowych, maklerskich, spedycyjnych, przeładunku, składu; ubezpieczenia, ratowania, o ile dotyczy statku morskiego lub śródlądowego; umów transportu multimodalnego; umów dotyczących remontu, budowy lub sprzedaży statków; uszkodzenia urządzeń portowych; zanieczyszczenia środowiska; rybołówstwa⁵³. Właściwość Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego powstaje, gdy strony pisemnie się na nią umówiły oraz jeżeli pozwany na zapytanie sądu wyraził pisemnie zgodę na tę właściwość. Sądownictwo polu-

⁴⁶ Ibidem, s. 211.

⁴⁷ M. H. Koziański, *Morskie Prawo Publiczne...*, s. 106.

⁴⁸ Ibidem, s. 107.

⁴⁹ Ibidem, s. 107.

⁵⁰ Ibidem, s. 108.

⁵¹ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1460 ze zm.

⁵² Dostęp na dzień 10.08.2019 r.: <http://www.namiary.pl/e-informator/14063/miedzynarodowy-sad-arbitrazowy-msa/>.

⁵³ Ibidem.

bowne jest tradycyjną alternatywą dla sądownictwa państwowego. Decyduje o tym fakt, że sądy polubowne w znacznie szybszym terminie rozstrzygają spór, niższe koszty uzyskania orzeczeń, oparcie orzeczeń również na zadach słuszności, dobrej wiary oraz obowiązujących w danej dziedzinie zwyczajach. Ponadto sądy polubowne mają istotny wpływ dla rozstrzygnięcia spraw, które następuje z góry ustalonych i znanych stronom zasad, co jest łatwiejsze niż dochodzenie określonych roszczeń przed sądem państwowym obcego kraju⁵⁴.

METROPOLIA NADMORSKA HAMBURG

Administracja Republiki Federalnej Niemiec

Ze względu na specyfikę struktury administracyjnej Republiki Federalnej Niemiec poniżej zostanie ona scharakteryzowana, dzięki czemu będzie widoczny „splot” zadań wykonywanych przez Hamburg jako gminę i administracji Niemiec.

Administracja Federalna

Struktura administracji w Republice Federalnej Niemiec znacznie różni się od modelu przyjętego w Polsce. Jest to efektem federalnej struktury tego państwa, która składa się z 16 krajowych systemów konstytucyjno- prawnych, legislacyjnych, wykonawczych i sądowych oraz nadrzędnego systemu federalnego. System administracyjny tworzą: naczelne federalne organy administracyjne; naczelne federalne władze administracyjne (obsadzone są na mocy decyzji kanclerza federalnego i ministrów federalnych); wyższe władze federalne (organy o centralnym zasięgu działania, podporządkowane bezpo-

średnio właściwym ministrom resortowym); władze administracyjne stopnia pośredniego i wyższego (aparatury administracyjnej federacji tworzone obligatoryjnie tylko w zastrzeżonych przez Konstytucję sferach administracyjnych, między innymi: służba dróg wodnych i żegluga); federalna administracja pośrednia wykonywana przez korporacje i zakłady prawa publicznego, które są wyodrębnione z hierarchicznego systemu administracji samodzielnymi podmiotami administracji (tzw. osoby prawa publicznego). Konstytucja uznała niemieckie kraje (landy) za twory suwerenne wobec federacji. W zakresie kompetencji administracyjno- wykonawczych pomiędzy federacją a krajami, konstytucja wprowadziła zasadę, że wykonywanie tych kompetencji oraz wykonywanie zadań państwowych jest sprawą krajów, o ile nie stanowi ona inaczej. Konsekwencją takiej regulacji jest fakt, że poza sprawami zastrzeżonymi wyłącznie dla federacji, wszystkie pozostałe podstawowe działania i kompetencje w dziedzinie ustawodawstwa, wymiaru sprawiedliwości oraz administracji pozostają w zakresie działania landów. Jednak kraje obok wykonywania ściśle własnych zadań administracyjnych wykonują zadania federalne jako własne albo jako zlecone zadania administracyjne⁵⁵.

Federalne Ministerstwo Komunikacji, Budownictwa i Urbanistyki

Sprawami polityki transportu, polityki infrastrukturalnej i inwestycyjnej administruje Federalne Ministerstwo Komunikacji, Budownictwa i Urbanistyki (*Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*). Stanowi ono naczelną federalną władzę, a jego siedziba mieści się w Berlinie. W strukturze Federalnego Ministerstwa

⁵⁴ M. H. Koziński, *Morskie Prawo Publiczne...*, s. 94.

⁵⁵ R. Grzeszczak, *Struktura administracji w Niemczech*, Mysłakowice 2006, s. 9.

Komunikacji, Budownictwa i Urbanistyki działa Departament Drogi Wodnej i Żeglugi, którego zadaniem jest utrzymanie i rozwój federalnych dróg wodnych oraz współpraca z innymi organizacjami międzynarodowymi w zakresie prawa morskiego⁵⁶. Ministerstwu podlega znaczny aparat administracyjny, w tym liczne wyższe, pośrednie i niższe władze federalne, tj.: Federalny Urząd Transportu Morskiego i Hydrografii, Dyrekcje Wodne i Żeglugi, Urzędy Wodne i Żeglugi⁵⁷. Zadaniem Federalnego Urzędu Transportu Morskiego i Hydrografii jest wspieranie żeglugi i przemysłu morskiego, wzmacnianie bezpieczeństwa i ochrona środowiska, promowanie zrównoważonego użytkowania morza, dokonywanie pomiarów statków, udzielanie informacji o stanie Morza Północnego i Bałtyckiego. Siedziba tej instytucji znajduje się w Hamburgu. Dyrekcja Wodna ds. Dróg Wodnych i Żeglugi Północ w Bonn, jest odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa i łatwości ruchu na krajowych drogach wodnych niemieckiego wybrzeża Bałtyku, Szlezwik- Holsztyn na wybrzeżu Morza Północnego, Łaby i jej dopływów⁵⁸.

Administracja krajowa

Z kolei organizacja administracji publicznej w krajach nie jest jednakowa, pomimo takich samych zadań do wykonania. Każdy z landów posiada swoją konstytucję, która stanowi o ustroju administracyjnym oraz zakresie władzy, czego skutkiem jest zróżnicowanie ustrojów administracyjnych landów⁵⁹. Należy zwrócić uwagę, że Hamburg jest jednym z najmniejszych

krajów związkowych, bowiem jego powierzchnia wynosi 755 km². To wskazuje, jak dynamiczny rozwój gospodarczy metropolii nadmorskiej wpłynął na jej samodzielność. Krajowa administracja publiczna działa poprzez Parlament Krajowy (Landtag), który jest organem ustawodawczym. Rząd, premier i ministrowie są centralnymi organami na szczeblu krajowym. Ich zadania administracyjne są ściśle powiązane z kierowaniem i koordynowaniem krajowego aparatu administracyjnego. Terenowymi organami szczebla pośredniego i niższego są rejencje (okręgi rządowe) i prezydenci rejencji oraz starostwie powiatu. Warto podkreślić, że struktura krajowej administracji terenowej jest powiązana z samorządem terytorialnym⁶⁰.

Samorząd lokalny

Niemiecka konstytucja zagwarantowała samorządność w miastach, gminach i powiatach. Powiat i gmina stanowią podstawową strukturę samorządu lokalnego. Między tymi jednostkami nie występuje stosunek nadrzędności ani podporządkowania. Jednak w Hamburgu, które jest miastem będącym krajem związkowym, nie występują powiaty⁶¹. Wszystkim gminom zagwarantowane jest prawo do regulowania wszelkich spraw lokalnych na własną odpowiedzialność i w ramach obowiązujących ustaw. W zależności od charakteru i wielkości gminy struktura organizacyjna kształtuje się różnie. Wszystkie gminy posiadają kolegialny organ przedstawicielski oraz organ wykonawczy. Struktura administracyjna Niemiec różni się od modelu przyje-

⁵⁶ Ibidem, s. 10.

⁵⁷ Ibidem, s. 10.

⁵⁸ Dostęp: https://bsh.de/DE/Das_BSH/wir_ueber_uns_node.html, (dostęp 28.08.19).

⁵⁹ R. Grzeszczak, *Struktura administracji...*, s. 10.

⁶⁰ Ibidem, s. 11.

⁶¹ Ibidem, s. 12.

tego w Polsce. Jednak pomimo większej „złożoności” struktury, można zauważyć kooperację i „splot” zadań federalnej administracji i gminy. W Hamburgu swoje zadania wykonuje między innymi Federalny Urząd Transportu Morskiego i Hydrografii przez wzgląd na dynamiczny rozwój tej nadmorskiej metropolii, a wspólnym „splotem” kompetencji z gminą, tak jak w przypadku Gdańska i Gdyni jest ochrona środowiska. W strukturze ratusza Hamburga działa bowiem departament urbanistyki i ochrony środowiska, ponieważ dbałość o środowisko jest podstawowym zadaniem gminy⁶². Ponadto niemiecka konstytucja, pomimo formalnej odrębności krajów przewiduje możliwość współdziałania administracji federalnej i krajowej przy wypełnianiu zadań krajowych, jeśli te zadania są znaczące dla ogółu i współdziałanie Federacji jest konieczne dla polepszenia warunków bytu. Są to takie zadania jak: ochrona wybrzeża, polepszanie regionalnej struktury gospodarczej⁶³.

Ochrona środowiska

Instytucją użyteczności publicznej jest Hamburg Port Authority⁶⁴, która odpowiada za zarządzanie portem dla miasta Hamburga. Odpowiada za rozwój i utrzymanie infrastruktury portowej, zatrudniając około 1900 pracowników. HPA odpowiada za infrastrukturę nadbrzeżną, bezpieczeństwo ruchu morskiego, kolej śródlądową, zarządzanie nieruchomościami i środowisko biznesowe. Instytucja ta zapewnia terminowe

wykonanie zobowiązań, jak i inwestycji⁶⁵. HPA za cel postawiło przekształcenie portu w „smartPORT” w ciągu najbliższych lat. Pojęcie „Smart” opiera się na trzech filarach: „inteligentnej” infrastrukturze, wydajnych przepływach ruchu i optymalizacji przepływów handlowych, w celu zwiększenia wydajności portu w łańcuchu dostaw towarów. Celem tych zmian jest zapewnienie zoptymalizowanego przepływu towarów i pojazdów i mniejsza emisja zanieczyszczeń⁶⁶. „Inteligentna” infrastruktura to złożony system, który składa się z dróg, torów kolejowych, kanałów torowych dla statków oraz informacji, które należy zebrać i przetworzyć. „SmartPORT” przewiduje utworzenie intermodalnego centrum ruchu portowego, które połączy cały transport w porcie. Niektóre elementy systemu zostały już zbudowane. W przypadku sieci drogowej system zapewnia automatyczne zbieranie danych o ruchu drogowym, dzięki zainstalowanym detektorom w całym porcie. Detektorami są między innymi: pętle indukcyjne, wykrywanie wideo, bluetooth, które zostały zainstalowane na drogach portowych. Służą one do zbierania informacji o natężeniu ruchu, średniej prędkości pojazdów, korkach i zakłóceniach⁶⁷. Warto wskazać, że ideą projektu energetycznego „smartPORT” jest wykorzystywanie w porcie energii odnawialnej, a także niższego zużycia energii poprzez zwiększenie efektywności energetycznej i promowanie przyjaznej dla środowiska mobilności⁶⁸.

⁶² Dostęp: <https://hamburg.de/stadt-staat/>, (dostęp: 28.08.19).

⁶³ R. Grzeszczak, *Struktura administracji...*, s. 13.

⁶⁴ Dalej jako: „HPA”.

⁶⁵ Dostęp <https://hafen-hamburg.de/en/hamburg-port-authority>, (dostęp: 10.08.2019).

⁶⁶ M. Brzozowski, *Environmental protection through emission control in shipping and port industry on the example of port of Hamburg*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej 2015, z. 106, s. 8.

⁶⁷ Ibidem, s. 9.

⁶⁸ Ibidem, s. 10.

Sądownictwo morskie

W Niemczech morskie sprawy cywilne rozstrzygają wydziały handlowe sądów krajowych (*Landgericht*) w Lubece, Bremie i Hamburgu. Instancją odwoławczą jest Wyższy Sąd Hanzeatycki (*Hanseatisches Oberlandsgericht*) w Hamburgu. Z kolei badaniem wypadków i incydentów morskich zajmuje się Federalne Biuro Śledztwa w sprawie Wypadków Morskich (*Bundesoberseeamt*), który jest wyższym organem federalnym. Badanie wypadku morskiego kończy się wydaniem raportu, a celem przeprowadzonych działań jest propagowanie i zwiększenie bezpieczeństwa morskiego. Można stwierdzić, że charakter działań Federalnego Biura Śledztwa w sprawie Wypadków Morskich jest podobny do Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich⁶⁹.

Niemiecki Stowarzyszenie Arbitrażu Morskiego

Niemieckie Stowarzyszenie Arbitrażu Morskiego w Hamburgu; zwany dalej: Niemiecki Arbitraż Morski, a właściwie *German Maritime Arbitration Association* utworzono w 1983 roku. Jak wcześniej wspomniano, sąd polubowny jest częstą alternatywą dla sądów państwowych. Postępowanie przed Niemieckim Arbitrażem Morskim wiąże się z przymusem opłacenia wynagrodzenia dla arbitrów (które jest uzależnione od wartości przedmiotu sporu), zwrotu kosztów poniesionych w ramach postępowania oraz zapłaty stosownego podatku. Co do zasady, uczestniczy w sprawie dwóch arbitrów, po jednym wyznaczonym przez każdą ze stron sporu. Regulamin Niemieckiego Arbitrażu Niemieckiego nie przewiduje odwołania od wydanej przez

ten sąd polubowny decyzji. Niewątpliwie przyspiesza postępowanie możliwość przeprowadzenia postępowania wyłącznie na podstawie dokumentów, pod nieobecność stron lub ich pełnomocników. Aby Niemiecki Arbitraż Morski był właściwy rzeczowo dla danego sporu, spory w porozumieniu muszą zawrzeć klauzulę arbitrażową⁷⁰.

Międzynarodowy Trybunał Praw Morza

Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza z siedzibą w Hamburgu jest sądem międzynarodowym; dalej: MTPM. Został powołany na mocy Aneksu VI do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 10 grudnia 1982 roku, który stanowi Statut Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza. Zakres orzekania obejmuje spory i wnioski dotyczące statków morskich oraz eksploatacji przez człowieka obszarów morskich⁷¹. W skład MTPM wchodzi 21 niezależnych sędziów wybranych spośród osób posiadających najlepszą opinię ze względu na swój nieskazitelną charakter i prawość oraz autorytet w dziedzinie prawa morza. Postępowanie przed MTPM składa się z dwóch części: pisemnej i ustnej. Pierwsza obejmuje przedkładanie memoriałów i jeśli Trybunał tak zarządzi, także odpowiedzi i innych dokumentów. Postępowanie ustne składa się z przesłuchania przedstawicieli stron, doradców, adwokatów, świadków i ekspertów. Wszystkie pisma do MTPM kieruje się do sekretarza, natomiast pisma stron do ich przedstawicieli. A jeśli postępowanie rozpoczyna się od wniesienia sprawy przez wniosek musi on wskazywać stronę, przeciwko której jest on skierowany oraz określać przedmiot sporu. Powinien też wskazywać podstawę prawną kom-

⁶⁹ Dostęp: https://www.bsu-bund.de/DE/dieBSUheute/BSUheute_node.html, (dostęp: 28.08.19).

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ J. Symonides, *Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza – specyfika, orzecznictwo, perspektywy*, Gdańskie Studia Prawnicze 2013, tom. XXIX, s. 214.

petencji MTPM do rozpatrzenia tej sprawy. Z kolei jeśli postępowanie rozpoczyna się w drodze porozumienia stron (notyfikacji), powinny one wskazywać przedmiot oraz strony sporu⁷². Należy podkreślić, że orzeczenie MTPM jest ostateczne. Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza posiada Izbę Sporów Dna Morskiego, która ma jurysdykcję w sprawach związanych z działalnością w międzynarodowym obszarze. Izba złożona jest z 11 sędziów, którzy reprezentują główne systemy prawne świata i sprawiedliwy podział geograficzny⁷³.

ZAKOŃCZENIE

Opisane europejskie metropolie nadmorskie – Gdańsk, Gdynia i Hamburg to miasta położone nad morzem terytorialnym, w których dynamicznie rozwijają się porty, stocznie oraz turystyka. Przez wzgląd na to, państwo wykonuje na ich obszarze szczególne zadania z zakresu prawa administracyjnego, morskiego oraz ochrony środowiska. W związku z tym funkcjonuje administracja morska, instytucje sądownictwa morskiego oraz ochrona środowiska morskiego. Zarówno w Polsce, jak i w Niemczech w nadmorskich metropoliach „splatają się” zadania

samorządu lokalnego z zadaniami administracji rządowej. W Polsce gmina jako podstawowa jednostka samorządu terytorialnego wykonuje zadania z administracją morską (rządową). W Niemczech administracja morska jest znacznie szerzej skonstruowana, bowiem jej struktury działają na szczeblu administracji federalnej, jak i krajowej. Dlatego w Hamburgu gmina współpracuje z administracją federalną, między innymi z Federalnym Urzędem Transportu Morskiego i Hydrografii oraz z instytucjami morskimi działającymi w administracji krajowej. W związku z tym w Hamburgu istnieje szerszy „spłot” wykonywanych zadań. Wspólnym mianownikiem dla wykonywanych zadań, zarówno w Gdańsku i Gdyni, jak i Hamburgu jest ochrona środowiska. Tylko wzajemna kooperacja administracji rządowej (federalnej, krajowej w Niemczech) i samorządu terytorialnego umożliwi dalszy rozwój tych europejskich metropolii nadmorskich, przy jednoczesnej i wspólnej dbałości o środowisko morskie. Ponadto w tych europejskich metropoliach nadmorskich utworzono specjalne instytucje sądownicze, co podkreśla rangę i rolę tych miast, jakie pełnią w gospodarce i kulturze państwa.

BIBLIOGRAFIA

Brzozowski M., *Environmental protection through emission control in shipping and port industry on the example of port of Hamburg*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej 2015, z. 106
Grzeszczak R., *Struktura administracji w Niemczech*, Mysłakowice 2006
Kościński M. H., *Morskie Prawo Publiczne*, Gdynia 2010
Łuczyniec C., *Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich* [w:] D. Pyć, I. Zużewicz – Wiewiórowska (red.), *Leksykon prawa morskiego – 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2013
Młynarczyk J., *Prawo morskie*, Gdańsk 2002

Pyć D., *Administracja morska* [w:] D. Pyć, I. Zużewicz – Wiewiórowska (red.), *Leksykon prawa morskiego – 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2013
Smętowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G., *Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja* [w:] G. Gorzelak (red.), *Raporty i analizy EUROREG 1/ 2009*, Warszawa 2008
Symonides J., *Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza – specyfika, orzecznictwo, perspektywy*, Gdańskie Studia Prawnicze 2013, tom. XXIX
Zieliński E., *Administracja rządowa i samorządowa w Polsce*, Warszawa 2013

⁷² Ibidem, s. 215.

⁷³ Ibidem, s. 215.