

Infrastruktura zapewniająca dostęp do portu

Na łamach wcześniejszych wydań naszego Newslettera w artykułach pt. „*Rozbudowa portu a obowiązek dostosowania infrastruktury drogowej*” oraz „*O rozbudowie portu po kolei*” zajmowaliśmy się prawnymi uwarunkowaniami rozbudowy portów morskich w zakresie, odpowiednio, infrastruktury drogowej oraz kolejowej. Pisaliśmy wówczas, że w Polsce istnieje tendencja wzrostowa w zakresie modernizacji, rozbudowy czy budowy infrastruktury w obrębie portów, mająca na celu dostosowywanie portów do zwiększającego się zapotrzebowania na usługi przeładunkowe wolumenów. Czy tendencja wzrostowa w polskich portach morskich się utrzymała? Z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że tak, albowiem obroty ładunkowe w portach morskich w 2015 roku wyniosły 69,7 mln ton, tj. o 1,4 % więcej niż w 2014 roku z czego obroty w porcie Gdańsk stanowiły 45,4 %, Gdynia – 22,3 %, Świnoujście – 16,9 %, Szczecin – 11,9 %, Police – 2,5 %, a w pozostałych portach – 1,0 %. Skoro tak, to w niniejszym artykule nie odejmiemy od tematu rozbudowy infrastruktury w porcie – zajmiemy się zagadnieniem infrastruktury „dostępowej”.

Infrastrukturę w porcie ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich [dalej: „**u.p.p.m.**”] w art. 2 dzieli na „*infrastrukturę portową*” (art. 2 pkt 4 u.p.p.m.) [dalej: „**Infrastruktura Portowa**”] oraz „*infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów lub przystani morskich*” (art. 2 pkt 5 u.p.p.m.) [dalej: „**Infrastruktura Dostępowa**”]. Zgodnie z u.p.p.m. Infrastrukturą Portową są „*znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 (świadczenie usług związanych z korzystaniem z Infrastruktury Portowej)*”. Infrastrukturą Dostępową natomiast są „*prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej tory wodne, wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami*”.

Co w praktyce wchodzi w skład Infrastruktury Portowej i Infrastruktury Dostępowej zostało określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a także Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wydanych na podstawie art. 5 u.p.p.m. I tak, Infrastrukturą Dostępową są np.: (i) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami, (ii) falochrony, (iii) stałe znaki nawigacyjne, (iv) pływające oznakowania nawigacyjne, (v) kotwiczowiska, (vi) umocnienia brzegowe, (vii) obrotnice, (viii) systemy nawigacyjne i inne. Infrastrukturą Portową są natomiast np.: (i) kanały portowe, (ii) baseny portowe, (iii) place składowe, (iv) pirsy, pomosty, dalby itp., (v) nabrzeża, (vi) drogi, (vii) parkingi, (viii) tory kolejowe, (ix) infrastruktura elektroenergetyczna, ciepłownicza, wodociągowa, kanalizacyjna, telekomunikacyjna, informatyczna, ochrony przeciwpożarowej.

Zgodnie z art. 42 pkt 20 Ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej [dalej: „**u.o.m.**”] „*do organów administracji morskiej należą sprawy budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich [...]*”, przy czym organami administracji morskiej są „*minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - jako naczelny organ administracji morskiej i dyrektorzy*

urzędów morskich - jako terenowe organy administracji morskiej” (art. 38 u.o.m.). Ponadto zgodnie z art. 5 u.p.p.m. „własność akwenów portowych, własność infrastruktury zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich przysługuje Skarbowi Państwa i jest wyłączona z obrotu”.

Budowa zatem Infrastruktury Dostępowej, ale także jej modernizacja, przebudowa czy też dostosowanie do potrzeb danego portu morskiego wymaga zaangażowania Dyrektora Urzędu Morskiego właściwego dla danego portu morskiego, a także *de facto* środków Skarbu Państwa. Ponadto w przypadku dużych inwestycji dotyczących Infrastruktury Dostępowej często zachodzi konieczność podjęcia przed Radę Ministrów uchwały w przedmiocie programu wieloletniego budowy takiej infrastruktury – miało to np. miejsce przy inwestycji portu zewnętrznego LNG w Świnoujściu.

Należy jednak zastrzec, iż w odniesieniu do powyższego wydaje się możliwa i dopuszczalna prawnie współpraca podmiotu publicznego oraz prywatnego na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego, o którym mowa w Ustawie z dnia 19 grudnia 2008 roku o partnerstwie publiczno-prywatnym, co jednak w Polsce dotychczas nie było praktykowane przy realizacji tego rodzaju inwestycji infrastrukturalnych.



Autor:
Rafał Czyżyk



Autor:
Marcin Borowski