

Tytuł roboczy wydawcy ponad nagłówkiem: Albo jako motto, albo podtytuł od wydawcy, ale umieszczony na górze aby czytelnik wiedział o co chodzi.  
NOWA USTAWA O PORTACH KLUCZEM ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ

**Witold Waclawik-Narbutt**

Ekspert zarejestrowany w KIGM

Tel. 58 341 25 21 Kom. 501-325 469

e-mail [wwaclawi@rotary.sprintnet.pl](mailto:wwaclawi@rotary.sprintnet.pl)

80-327 Gdańsk ul. Jana Uphagena 3.m.1a

## **Zarządzanie gminną własnością portową przez publiczno- prywatną spółkę giełdową**

*„(...) Port of Göteborg AB acquired 20% shareholding in Gävle Containerterminal AB.*

*President of Gävle AB „Together we represent a very strong **alliance** of two the investment - oriented ports in Sweden (...) to cover **southern Baltic** catchment area”*

*” (...) duża część hybrydalnych spółek kapitałowych wiąże się z realizacją określonych **grup interesu**. Przykładem są „**portowe spółki akcyjne**”. Należy je oceniać krytycznie, jako przejaw **deprecjacji z naruszeniem stabilności** polskiego prawa spółek czyli regulacji o charakterze **ustrojowym**.” (Kodeks spółek handlowych, Tom I. Wyd. C.H. Becka, 2006, str. 73)*

**Gdynia, czerwiec 2007**

| <b>SPIS TREŚCI</b> |  | <b>str.</b>  |
|--------------------|--|--------------|
| <b>Rozdział 1.</b> | <b>Teza</b>  | <b>3-3</b>   |
| <b>Rozdział 2.</b> | <b>Wstęp</b>   | <b>3-7</b>   |
| <b>Rozdział 3.</b> | <b>Legislacja europejska</b>   | <b>7-8</b>   |
| <b>Rozdział 4.</b> | <b>Trzy modele</b>   | <b>8-16</b>  |
|                    | <b>4.1. wg praw: publicznego i handlowego</b>                                      |              |
|                    | <b>4.1.1. własność obszarów portowych</b>  |              |
|                    | <b>4.1.2. zarządzanie</b>  |              |
|                    | <b>4.1.3. działalność gospodarcza</b>  |              |
|                    | <b>4.2. wg prawa publicznego</b>   |              |
|                    | <b>4.2.1. własność obszarów portowych</b>  |              |
|                    | <b>4.2.2. administrowanie</b>  |              |
|                    | <b>4.2.3. działalność gospodarcza</b>  |              |
|                    | <b>4.3. wg prawa handlowego</b>  |              |
|                    | <b>4.3.1. własność obszarów portowych</b>  |              |
|                    | <b>4.3.2. zarządzanie</b>  |              |
|                    | <b>4.3.3. działalność gospodarcza</b>  |              |
|                    | <b>4.4. klasyfikacja portów wg dyrektywy UE</b>                                    |              |
| <b>Rozdział 5.</b> | <b>Projekt z dnia 21 stycznia 2005 r. ustawy o portach i przystaniach morskich</b> | <b>16-17</b> |
| <b>Rozdział 6.</b> | <b>Prywatyzacja zarządzania</b>  | <b>17-18</b> |
|                    | <b>6.1. własność obszarów portowych</b>  |              |
|                    | <b>6.2. zarządzanie</b>  |              |
|                    | <b>6.3. działalność gospodarcza</b>  |              |
|                    | <b>6.4. finansowanie infrastruktury</b>  |              |
| <b>Rozdział 7.</b> | <b>Koncepcja nowej ustawy</b>  | <b>18-19</b> |
|                    | <b>7.1. dziedzictwo narodowe</b>   |              |
|                    | <b>7.2. własność obszarów portowych</b>  |              |
|                    | <b>7.3. zarządzanie lub administrowanie</b>  |              |
|                    | <b>7.4. działalność gospodarcza</b>  |              |
|                    | <b>7.5. finansowanie</b>   |              |
| <b>Rozdział 8.</b> | <b>Propozycje podstawowych zapisów do Ustawy</b>                                   | <b>19-21</b> |
| <b>Rozdział 9.</b> | <b>Wnioski</b>   | <b>21-22</b> |

## Rozdział 1. Teza

Podstawową tezą referatu jest to, że rozwój i konkurencyjność polskich portów zapewnić może: (1) **gminna własność** obszarów portowych, (2) **pełna komercjalizacja zarządzania portami wyłącznie w oparciu o Kodeks Spółek Handlowych** (3) wydzierżawienie terenów gminnej spółce zarządzającej z możliwością notowania spółki zarządzającej na **giełdzie**.

Przyszła ustawa o portach powinna dotyczyć portów: morskich, śródlądowych, rybackich i rekreacyjnych.

Wspólne cechy wymienionych portów stanowią, że mogą i powinny być podmiotami jednej ustawy.

## Rozdział 2. Wstęp

Wszystkie rozważania i przykłady zagraniczne służą tej tezie.

Jedynie w Polsce istnieje schematycznie pojmowana koncepcja rozdzielenia zarządzania od eksploatacji w portach polskich. Forsowanie spółki skarbu państwa – instytucji pozostającej poza kodeksem spółek handlowych, jako jedynej formy zarządzania portami **nie wytrzymuje próby czasu**.

Skutkiem tego cała organizacja portów polskich to **wygodny dla zagranicznej konkurencji, polski zwyczaj portowy, który zarządzającemu portem wiąże ręce w inicjatywach gospodarczych**.

Twórcy ustawy nie wzięli pod uwagę rozwiązań światowych i europejskich, gdzie tak pojmowany rozdział eksploatacji od zarządzania nie istnieje a przede wszystkim nie jest prawnie **zakazany!!!!**.

Nie przeanalizowano **w szczegółach** zasad finansowania infrastruktury, gdzie **państwo**, nawet jeśli nie jest właścicielem **to pozostaje zobowiązane** do jej współ-finansowania.

Z braku takiej rzetelnej analizy **polskie gminy portowe** nie zabiegają o własność portowych obszarów lądowo-wodnych.

Kierujący pracami nad ustawą z 1996 roku prof. Kruczałak popierał pogląd (wbrew praktyce światowej) nie przyznawania portom możliwości lokowania swego kapitału w portowych przedsiębiorstwach eksploatacyjnych w celach zarobkowych, gdyż podważałoby to (???) zasadom wolnego rynku. Taka obawa nie istnieje u konkurencji a istniała i istnieje tylko w Polsce!

Natomiast profesor Kruczałak słusznie nie widział przeszkód, aby porty lokowały swoje walory w „**poza portowych**” przedsięwzięciach gospodarczych<sup>1</sup>. Ale nawet taka propozycja zapisu nie znalazła uznania u „decydentów”. Jest to przykład negatywnych działań „grup interesu”, o których piszą współtwórcy kodeksu spółek handlowych.

---

<sup>1</sup> patrz K. Kruczałak, „Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej”, Wyd. Lex Sopot 1997, str. 241

Oddzielenie eksploatacji od zarządzania może być jedynie „chwilową” decyzją polityki portowej a nie **fundamentem** dokumentu legislacyjnego.

Szereg nowelizacji wyżej wspomnianej ustawy, łącznie z ostatnim projektem Ministerstwa Infrastruktury: „Założenia nowej ustawy o portach” z 2 czerwca 2004 r. (MT8-070/418754/04/0), nie zmieniło istniejącego stanu rzeczy i zaniechano dalszych prac nad tym projektem.

Niejasność intencji i zapisów spowodowała przypuszczenie prasy zagranicznej, że za tym kryje się intencja polskiego ustawodawcy ponownej nacjonalizacji zarządzania portami, a szwedzki magazyn „The Scandinavian Shipping Gazette” swój komentarz zawarł w wiele znaczącym tytule:

„ *Polish ports could be **state-owned** again*”.

Nie znajdują uzasadnienia próby kontynuowania nadania zarządzającemu portem formy: „**publicznej spółki prawa handlowego (akcyjnej) użyteczności publicznej**”, oraz ustawowego traktowania niektórych portów o „*specjalnym znaczeniu dla gospodarki narodowej*” a pozostałe jako „*inne*”. Ustawa nie powinna się tym zajmować, ponieważ port duży może stać się małym i odwrotnie. Włoski taka próbę uznał za niekonstytucyjną. Porty Felixtowe i Davos z małych portów rybackich w latach 60-tych przekształciły się w samodzielne organizmy gospodarcze o pierwszorzędym znaczeniu. W Polsce port klasyfikowany jako „*inny*” może stać się portem jako „*International Sea Port*”, jeśli spełni cechy dyrektywy UE.

Tak pojmowana użyteczność publiczna nie znajduje wyczerpującej podstawy prawnej, czego wyrazem jest stanowisko Trybunału Konstytucyjnego (T.K. W.10 / 93), w którym czytamy:

„ *O ile na gruncie wcześniejszego stanu prawnego pojęcie „ użyteczności publicznej” było pojęciem prawnie niedookreślonym, o tyle **pewną wskazówkę** co do rozumienia tego pojęcia w odniesieniu do gospodarki komunalnej zawiera art. 1 ust.2 ustawy z dnia 20.12.96 o **gospodarce komunalnej**. W świetle tego przepisu zadania o charakterze użyteczności publicznej, to zadania, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspakajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnych... charakter **użyteczności publicznej** należy jak najszerzej interpretować i wydaje się, że winno ono być utożsamiane z zadaniami publicznymi, których realizacja ciąży **na administracji publicznej i samorządowej**”.*

We Francji wybrano jasną koncepcję użyteczności publicznej ponieważ porty we Francji są administrowane przez **instytucje prawa publicznego** a nie przez spółki prawa handlowego. Te instytucje mają charakter użyteczności publicznej. Pojęcie użyteczności publicznej (**utilité publique**) wprowadzone zostało w XIX wieku przez Francuzów do międzynarodowego prawa administracyjnego.

Jeśli w przyszłości port polski otrzymałby status kodeksowej spółki handlowej , to mógłby jedynie ubiegać się o nadanie jej przywilejów „**pożytku**

**publicznego**” jak dla fundacji dla dzieci chorych na białaczkę, chociaż byłby to zabieg nader wątpliwy <sup>2</sup>.

Ustawa powinna być dokumentem trwałym, „ponad czasowym”, wręcz **„konstytucyjnym”**, dającym możliwości wyboru, np. zarządzania czy administrowania, a nie rezultatem **doraźnej** taktyki biznesowej czy lobbingowej. Taki też „konstytucyjny” charakter mają rozpoznane ustawy zagraniczne.

Niniejszy referat opiera się na **czterech** podstawowych źródłach, **celowo** wspieranych cytatami oryginalnymi dla uniknięcia błędów interpretacyjnych oraz zachowania wiarygodności.

**Pierwszym**, jest raport opracowany przez Europejską Organizację Portów Morskich (**European Sea Ports Organization**).

**Drugim**, informacje o portach pozaeuropejskich. **Seaports Governance in USA and Canada**.

**Trzecim**, są przykłady ustaw morskich krajów Unii Europejskiej:

- brytyjskiej
- duńskiej
- francuskiej
- hiszpańskiej

Z powyższych źródeł również wynika, że organizacja i zarządzanie portami światowymi i europejskimi opiera się na **trzech** modelach opartych na: 1.prawach: publicznym i handlowym, 2. prawie publicznym i 3. prawie handlowym.

Rozwiązanie polskie **nie przystaje** do żadnego z nich, choć nie jest przedsięwzięciem **bezprawnym** bo opiera się na ustawie o komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych.

**Czwartym**: statut spółki akcyjnej zarządzającej portem Rotterdam i istotne fragmenty statutu zarządzających portami Bremen/Bremerhaven, Association of British Ports, prywatnych portów USA i administratorów portami francuskimi, hiszpańskimi, skandynawskimi, włoskimi oraz USA.

W referacie omawia się trzy podstawowe kwestie:

- 1) własność**
- 2) zarządzanie lub administrowania**
- 3) działalność gospodarcza**

jako punkt wyjścia dla przyszłej ustawy o portach: morskich, śródlądowych, rybackich i rekreacyjnych.

Wymienione porty odznaczają się tak **wieloma cechami wspólnymi**, że objęcie ich organizacji jedną ustawą „konstytucyjną” jest oczywiste.

O konieczności zastąpienia starej ustawy nową pisze się także w projekcie **strategii** rozwoju gospodarki morskiej do 2015 roku. W większości, podobnego zdania byli członkowie **Zespołu KIGM ds. Zwyczajów Portowych** na jego ostatnim posiedzeniu.

---

<sup>2</sup> Przypisanie spółce PKP cech „użyteczności publicznej” jest nie trafne.

**Rozdział 2** sygnalizuje tę problematykę i nawiązuje do europejskich ustaw:

1. **Harbours Act 1964** - **angielska** ustawa o portach
2. **Harbours Act 1999** - **duńska** ustawa o portach
3. **Ley 27/1/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante** – **hiszpańska** ustawa o portach i żegludze handlowej
4. **Code des ports maritimes français** - **francuski** kodeks portów morskich 22.07.002.

**Rozdział 4** omawia trzy modele organizacji funkcjonowania portów:

- praw: publicznego i prawa handlowego
- tylko prawa publicznego
- tylko prawa handlowego

Przywołuje się również studium: „**Seaports governance in USA and Canada**” wydanego przez: „**AAPA American Association of Ports Authorities, serving the Ports of Canada, the Caribbean, Latin America and the United States**”.

Taki zakres regionalny ma swoje uzasadnienie. Portowy system kontynentu amerykańskiego wywodzi się z systemu francuskiego, względnie szerzej, z **kultury romańskiej** z której wynikają **wspólne cechy** dla także portów hiszpańskich, portugalskich i włoskich.

Niezależnie od metody łączenia praw publicznego i handlowego, prawa publicznego, bądź tylko prawa handlowego, ustawy i statuty gwarantują pełną **swobodę** działalności gospodarczej, gdyż traktują tę sprawę jako rzecz oczywistą.

**Rozdział 5** proponuje pełną **komercjalizację** zarządzania i tą drogą notowania tej instytucji zarządzającej na giełdzie.

Punktem wyjścia dostosowania organizacji wszystkich rodzajów portów polskich do prawodawstwa międzynarodowego, praktyki konkurencyjnej i przejrzystości finansowania ze środków publicznych, jest przyznanie gminom własności portowych obszarów lądowo-wodnych.

Gmina powoła przedsiębiorstwo przewidzianego Kodeksem spółek handlowych, któremu wydzierżawi obszary portowe w celu zarządzania.

Sugeruje się aby zarządzanie z oczywistą gwarancją niczym nie ograniczonej działalności gospodarczej, odbywało się będzie nie przez spółkę skarbu państwa ale przez wymienione w polskim kodeksie spółek handlowych. Dla zarządzającego otwiera się droga do notowania i finansowania poprzez **giełdę**. Niech przykładem dla Polski będą np. rozwiązania zastosowane względem Association of British Ports, którego udziały zostały odsprzedane koncernowi **Admiral Acquisitions UK Ltd.**

**W rozdziale 5** proponuje się przeniesienie niektórych zapisów do nowej ustawy. **Rozdział 6** prezentuje drogę do pełnej komercjalizacji zarządzania a **rozdział 7** proponuje podstawowe zapisy do nowej polskiej ustawy przewidującej możliwość wyboru metody prawnej dla wszystkich rodzajów

portów objętych ustawą. Zapisy te uwzględniają rozwiązania światowe, europejską legislację oraz dyrektywy UE.

Kwestia wyboru metody odnośnie własności i zarządzania bądź administrowania zależy do przyjętych zasad polskiej polityki gospodarczej, w tym portowej.

## **Rozdział 3. Legislacja europejska**

### **Ustawa brytyjska: Harbours Act 1964 ( również porty rybackie)**

Zarządzającym portem może być wyłącznie „osoba lub osoby”, której **Secretary of State** udzieli autoryzacji ( art.9).

Rodzaje takich „osób” :<sup>3</sup>

- a. nationalized undertaking*
- b. local authority*
- c. company*
- d. port trust*”<sup>4</sup>

#### **Działalność gospodarcza:**

W Wielkiej Brytanii np. Port Authority ( tym bardziej dotyczy to każdy innej instytucji prawa handlowego zarządzającej portem) może między innymi :

- „ - *carrying out harbour operations including, in particular, cargo-handling activities*
- *the provision of pilotage service*”

### **Ustawa francuska: Code des ports maritimes français du 22 juillet 2002**

stwierdza, że porty ( **handlowe, rybackie, przystanie, mariny**) są **instytucjami prawa publicznego**, których obszary lądowo-wodne należą do **instytucji publicznych** ( **państwo, gminy, izby przemysłowo-handlowe**) i które są administrowane przez **instytucje publiczne**.

Ustawa wyróżnia trzy typy portów: porty autonomiczne (ports autonomes), porty o znaczeniu narodowym (ports d'intérêt national ) oraz porty zdecentralizowane (ports décentralisés).

#### **Działalność gospodarcza:**

Nie ma ograniczeń.

### **Ustawa hiszpańska: Ley 27/1/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante**

**Porty są instytucją prawa publicznego.** Ustawa opiera się na zapisach konstytucyjnych. **Konstytucja hiszpańska** w artykule 132 p. 2. podkreśla, że

---

<sup>3</sup> “ The Law of Harbours and Pilotage “, London 1989 , R.P.A. Douglas, O.B.E. Legal adviser to the British Ports Federation and G.JK.Geen, M.Sc.Extra Master a pilot for Associated British Ports : (Swansea and Port Talbot)”

<sup>4</sup> Por. jak wyżej:„, a port trust may perhaps be described as an **ad hoc body** created by or under statute for the purpose of managing a harbour and **not having** a share capital

pas lądowo-morski, plaże, strefa morza terytorialnego i dobra stamtąd pochodzące podlegają państwowej władzy publicznej<sup>5</sup>.

Ustawa tworzy holding państwowy o nazwie: **Puertos del Estado**, sprawującego pieczę nad wszystkimi władzami portowymi.

#### **Działalność gospodarcza:**

Nie ma ograniczeń.

#### **Ustawa duńska: Harbours Act 1999**

Ustawa odnosi się do portów o komercyjnej obsłudze ładunków, pojazdów, ludzi oraz wyładunku ryb. Port może być **zarządzany** wg prawa handlowego bądź **administrowany wg prawa publicznego**

#### **Działalność gospodarcza:**

Bez ograniczeń: *„at the request of the local council, the Minister for Transport may permit that harbour be **responsible** for harbour-related functions either alone, or in co-operation with private enterprises”.*

Prywatnie zarządzany port nie jest ograniczany tą ustawą przy prowadzeniu innej działalności gospodarczej.

## **Rozdział 4. Trzy modele**

### **4.1.wg praw: publicznego i handlowego**

#### **4.1.1. własność obszarów portowych**

##### **Porty skandynawskie**

Własność publiczna.

##### **Porty holenderskie/Rotterdam**

Tereny portowe należą do gminy Rotterdam.

##### **Porty niemieckie/Bremen/Bremerhaven**

Właścicielem portowych obszarów lądowo-wodnych jest hanseatyckie miasto Bremen.

##### **Porty USA**

Poza nielicznymi wyjątkami tereny portowe są własnością poszczególnego stanu.

*“In the United States public port organization remains subject to state and not federal authority.”*

Wody są pod wyłącznym konstytucyjnym władztwem federalnym.

*“The US constitution grants the federal government exclusive jurisdiction over navigable waters of the United States.*

#### **4.1.2. zarządzanie**

**Publiczna** własność jest zarządzana przez przedsiębiorstwa **prawa handlowego**.

##### **Goeteborg**

---

<sup>5</sup> Cyt : „, son bienes de dominio publico estatal ..... la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.”

Zarządzającym gminnej własności jest **spółka akcyjna Port of Göteborg AB** , gdzie miasto jest jedynym udziałowcem.

#### **Rotterdam**

Zarządzanie według prawa handlowego. Zarządzającym gminnej własności jest **Havenbedrijf Rotterdam N.V (Przedsiębiorstwo Portowe Rotterdam S.A)** spółka handlowa o mieszanym kapitale gminno-prywatnym z możliwością udziału państwa. Spółkę tworzy gmina **Swoją własność** gmina wydzierżawia spółce w formie długoterminowej umowy.

Kapitał Spółki zarządzającej wydzierżawionymi od miasta obszarami lądowo-wodnymi wynosi **trzy miliardy euro**.

#### **Porty Bremen/Bremerhaven**

Zarządzanie według prawa handlowego. Zarządzającym gminnej własności jest **spółka komandytowa Bremenports GmbH & Co. KG. „Das Unternehmen hat die Rechtsform einer GmbH & Co. KG. Kommanditistin: Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), Komplementärin: Bremenports Beteiligungs GmbH** Podkreśla się, że po raz pierwszy ( od 1.1.2005) własnością publiczną zarządza się na podstawie prawa handlowego: „ *Erstmals wird mit bremenports ein deutscher Universalhafen privatwirtschaftlich gemanagt.*”

#### **4.1.3. działalność gospodarcza**

##### **Port Goeteborg**

Zarządzający portem wchodzi udziałami w przedsięwzięcia eksploatacyjne: „ *The company is the parent company of a Group comprising eight subsidiaries of which seven are dormant. In addition thew company owns 50% of an associated Group, Fripoint AB and 20% of Gävle Containerterminal AB.*”

##### **Port Hamina ( Finlandia)**

Port wchodzi udziałami w przedsięwzięcia eksploatacyjne:

„ *The port owns and is involved in various stevedoring activities, with Hamina Multimodal Terminals Ky operating the port’s terminal containe/ro-ro facilities*”.

##### **Port Rotterdam**

Zadania ( według statutu ) spółki zarządzającej to:

- a. wchodzenie **udziałami** we wspólne przedsięwzięcia kapitałowe oraz **zarządzanie innymi** spółkami
- b. świadczenie **usług portowych** poza regionem Rotterdamu
- c. przyczynianie się do rozwoju miast portowych, polepszenie warunków mieszkaniowych i warunków zatrudnienia w mieście Rotterdam, nawet w przypadku gdyby takie zaangażowanie spółki miało jej przynosić **straty**

**Państwo** jako udziałowiec spółki zarządzającej współ-finansuje infrastrukturę.

##### **Porty Bremen/Bremerhaven**

Spółka **Bremenports GmbH & Co. KG** ma strukturę holdingową i utworzyła dwie spółki zależne: bremenports consult GmbH i bremenports dredging GmbH.

**Bremenports GmbH & Co. KG** posiada 51% **udziałów** w Bremen Keyports Marketing GmbH., cyt:

„Zum 01. Januar 2005 gründete bremenports zwei 100%ige Tochterunternehmen - bremenports consult GmbH und bremenports dredging GmbH - und die Beteiligungsgesellschaft Bremen Keyports Marketing GmbH, an der die bremenports 51% und die Bremische Hafenvertretung e.V. 49% hält.”

W 2007 roku całość spraw przejdzie pod zarząd Bremenports GmbH & Co. KG. Zarządzanie kolejową infrastrukturą miejską i portową zostanie przejęte przez Bremenports GmbH & Co. KG na zlecenie miasta Bremen:

„Hafeneisenbahn und der stadtbremischen Industriestammgleise werden durch bremenports GmbH & Co. KG **im Auftrage** der Freien Hansestadt Bremen wahrgenommen”.

## 4.2. wg prawa publicznego

### 4.2.1. własność obszarów portowych

#### Porty hiszpańskie

Zgodnie z **konstytucją hiszpańską** pas lądowo-morski, plaże, strefa morza terytorialnego i dobra stamtąd pochodzące podlegają państwowej władzy (**dominio**) publicznej:

„Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos de competencia de la Administración del Estado, son bienes de dominio público portuario estatal.”

Podobnie jest w odniesieniu do portów o znaczeniu lokalnym:

„El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una **Comunidad Autónoma** mantiene su titularidad **estatal**, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.”

W Hiszpanii trwają prace nad tym, aby własność obszarów lądowo-wodnych portów lokalnych przekazać władzom lokalnym.

#### Porty francuskie

Port jest **instytucją prawa publicznego**, którego obszary lądowo-wodne należą do **instytucji publicznych**: państwa, gminy albo gminy i izby przemysłowo-handlowej o członkostwie obowiązkowym jako **instytucji publicznej**.

#### Port Hamburg

Od 1. 10 2005r. Port Hamburg przyjął formę instytucji prawa publicznego: „Anstalt öffentlichen Rechts” (AÖR).

**Miasto jest właścicielem terenów portowych.** Miastu Hamburg przysługuje w stosunku do wszystkich gruntów położonych na terenie portu ustawowe **prawo pierwokupu**, dzięki któremu ma one pierwszeństwo wobec wszelkich innych praw pierwokupu i nie wymaga wpisu do księgi wieczystej. (Ustawa o rozbudowie Portu (HafenEG) z dnia 25-ego stycznia 1982r., Artykuł 13, Prawo pierwokupu.

Miasto Hamburg zrezygnowało z opcji przekazania obszarów portowych administracji portu, gdyż mogłoby w przyszłości **zagrozić** interesom własnościowym miasta.

#### Port włoskie

Podobnie ( demanio) jak hiszpańskie ( dominio) i francuskie. Tradycja **kultury romańskiej**, która przejęły **porty Ameryki Łacińskiej**.

### **Porty USA**

Wody są pod wyłącznym konstytucyjnym władztwem federalnym.

*“The US constitution grants the federal government exclusive jurisdiction over navigable waters of the United States.”*

Poza nielicznymi wyjątkami tereny portowe są **własnością** poszczególnego stanu.

*“In the United States public port organization remains subject to state and not federal authority.”*

#### **4.2.2. administrowanie**

Jeśli w nazwie organizacji portowej występuje określenie” authority”, „ port authority”, „port trust authority”, niemieckie „Verwaltung”, „Behoerde”, „Anstalt oeffentlichen Rechts”, znaczy to, że port nie jest zarządzany według prawa handlowego ale administrowany według prawa publicznego, stosując techniki prawa handlowego.<sup>6</sup>

„**Authority**” oznacza władzę, w tym wypadku władzę administracyjną a nie zarządzanie.

„**Trust**” oznacza formę „zawierzenia” (zaufania), na mocy której władze gminne oddają tereny portowe grupie ludzi godnych zaufania, którzy w ich imieniu administrują portem i zarządzają jego finansami.

Podstawą modelu opartego na prawie publicznym jest **formuła francuska** przyjmująca, że skoro porty są instytucjami prawa publicznego, wówczas są administrowane przez instytucję publiczną.

Administrowanie odbywa się poprzez wyodrębnione **wydziały administracji gminnych wyposażonych w osobowość prawną i autonomię finansową**.

Pełnią one rolę aktywnego administratora, w którego radzie zasiadają przedstawiciele państwa, gminy/gmin, izb przemysłowo-handlowych, stowarzyszeń armatorów, spedytorów itp.

Administrator prowadzi wewnętrzną rachunkowość na zasadzie spółki prawa handlowego i ma prawo na bazie wydzierżawionego/przekazanego mu majątku portowego wchodzić udziałami do portowych spółek eksploatacyjnych, usługowych oraz przedsięwzięć poza portowych.

### **Port Hamburg**

„Hamburg Port Authority” (HPA) przejął od miasta w administrowanie i zarządzanie tereny portowe i inne środki trwałe o wartości około 850 miliardów EURO. Z uwagi na to, że HPA jest instytucją prawa publicznego a nie prywatnego, tereny wraz z infrastrukturą przejęte od miasta nie będą mogły być przedmiotem obrotu wolno-rynkowego.

HPA posiada osobowość prawną. Wewnętrzna struktura organizacyjna oraz finansowo-księgową w swojej budowie podobna jest do spółki prawa handlowego. Będąc quasi spółką prawa handlowego posiada władze, którymi są

---

<sup>6</sup> Identycznie sprawę stawiają dyrektywy unijne.

zarząd oraz rada nadzorcza. Członków zarządu i rady wyznacza miasto z zagwarantowanym udziałem pracowników portu.

### **Rozwiązania amerykańskie**

Administrator ( authority) portu jest działem administracji stanowej/miejskiej:

*“Port authorities are often integral **administrative divisions** of state, county or municipal government ( e.g. Long Beach, Los Angeles, Oakland, Milwaukee).*

*Authority over ports is **diffused throughout** all three levels of*

- 1. government-federal, state and local*
- 2. state*
- 3. local”*

### **4.2.3. działalność gospodarcza**

#### **Porty francuskie**

Administrator portem może czynności eksploatacyjne wykonywać **sam** albo udzielać koncesji instytucjom publicznym i prywatnym:

*„ La réalisation et l'exploitation d'outillages sont assurées par le port autonome **lui-même** ou font l'objet d'une **concession** qui peuvent être conclus avec des collectivités publiques, des établissements publics ou des entreprises privées.”*

Dotyczy to także portów rybackich i sportowych:

*„ La réalisation, totale ou partielle, et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports **non autonomes de commerce ou de pêche** de l'Etat peuvent faire l'objet de concessions accordées à des **collectivités publiques, à des établissements publics** ou à des entreprises privées.”*

Porty wchodzą udziałami w zewnętrzne przedsięwzięcia gospodarcze np. porty lotnicze, parki naukowo-technologiczne, strefy ekonomiczne, porty śródlądowe, spółki logistyczne, żeglugę dowozową, kontenerowe depot's śródlądowe, budownictwo mieszkaniowe.

#### **Porty hiszpańskie**

**Działalność gospodarcza** portu jest prowadzona.

Holding Puertos del Estado może wchodzić udziałami w komercyjne przedsięwzięcia ( przeładunki) wewnętrzne i zewnętrzne.

#### **Port włoskie**

**Działalność gospodarcza** portu, przede wszystkim kapitałowa jest prowadzona.

#### **Port Hamburg**

**HPA** prowadzi wewnętrzny bilans, rachunek strat i zysków, a z **nadwyżką bilansową może** wchodzić udziałami w **kapitałowe przedsięwzięcia** wewnątrz i na zewnątrz **portu**, przy ścisłym współdziałaniu z miastem.

**Porty w USA** są „finansowo samo-wystarczającymi się **agencjami publicznymi**”.:

*„The Port Authority of New York and New Jersey is a financially self-supporting public agency that receives no tax revenues from any state or local jurisdiction and has no power to tax. It relies **almost** entirely on revenues generated by facility users, tolls, fees, and rents”.*

Port Authority ma zarobić na sobie. Nikomu zatem **nie wpada do głowy** aby ograniczać jego swobodę gospodarczą.

Zatem np : *„The Port Authority of New York and New Jersey manages and maintains the bridges, tunnels, bus terminals, airports, PATH and seaport that are critical to the bistate region's trade and transportation capabilities. Through our facilities and **services**, people are able to make vital connections and businesses are able to grow.”*

„Port Authority zarządza jako administrator:

*“ The Governor of each state **appoints** six members to the **Board of Commissioners**, subject to state senate approval. Board Members serve as public officials without pay for overlapping six-year terms. The **Governors** retain the right to **veto** the actions of Commissioners from his or her own state.*

Sprawy omawiane na posiedzeniach Zarządu są podawane do publicznej wiadomości:

*“Board meetings are **public**.”*

Port Authority **bezpośrednio nadzoruje** pracę siedmiu terminali czyli to co naszym portom **zabrania (!!!)** się ustawowo:

*„The Port Authority **directly oversees** the operation of seven cargo terminals in the New York-New Jersey region. The Port also provides a fast and efficient rail and trucking services.”*

Spółkami zależnymi **Port Authority of New York and New Jersey** są:

- The Port Newark/Elizabeth-Port Authority (NJ)
- PA Auto Marine Terminal (NJ)
- Brooklyn Piers and Red Hook Container Terminal (NY)
- Howland Hook Marine Terminal (NY)

Powyższe spółki zależne :

*“handle **most** of the cargo and these facilities are managed by the Port Authority of New York and New Jersey”.*

Poza spółkami zależnymi od Port Authority dodatkowo działają inni operatorzy:

*“ there are **private operators** such as Global Marine Terminal and a number of marine terminals operated by **private bulk cargo operators**.”*

Przemieszczaniem pasażerów zajmuje się :

- **The Port Authority Trans-Hudson Corporation (PATH)**

Należy uważnie przestudiować poniższy zakres uprawnień udzielonym administrującemu amerykańskiemu portem w porównaniu do zapisów polskiej ustawy:

*“Port Authority’s Board is empowered to:*

***Acquire, purchase, install, lease, construct, own, hold, maintain, equip, use, control, and operate** ports, harbors, waterways, channels, wharves, piers, docks, quays, elevators, tipples, compresses, bulk loading and unloading facilities, warehouses, floating dry docks, graving docks, marine railways, tugboats, **ships, vessels, shipyards, shipbuilding facilities, machinery and equipment, dredges and any other facilities, required and incidental to the construction,***

*outfitting, drydocking or repair of ships, or vessels, and water, air and rail terminals, and roadways and approaches thereto, and other structures and facilities needful for the convenient use of the same in aid of commerce, including the dredging, deepening, extending, widening, or enlarging of any ports, harbors, rivers, channels, and waterways, the damming of inland waterways, the establishment of water basins, the acquisition and development of industrial sites and the reclaiming of submerged lands.”*<sup>7</sup>

Powyższą działalność można rozszerzyć o:

**“It may also be extended to include:**

**airport, bridges, tunnels, commuter rail systems, inland river or shallowdraft terminals, industrial parks, foreign-trade zones, world trade centers, terminal or shoreline railroads, shipyards, commercial vessels, dredges, marinas and other public recreational facilities, policy powers, lincensing of stevedores, planning, designation and protection of wildlife habitats, fish resources and the ecology of the area”, regulation of use and control of pollution.”**<sup>8</sup>

### **4.3. wg prawa handlowego**

#### **4.3.1.własność**

Klasycznym przykładem w Europie jest Felixtowe gdzie własność obszarów lądowo-wodnych i zarządzanie oparte jest na prawie handlowym.

Associated British Ports Holdings PCL<sup>9</sup> są **właścicielami** obszarów portowych i wykonującymi czynności eksploatacyjne, w tym przeładunkowe. Do ABP należy 21 portów<sup>10</sup>.

*„ABP also has a property division which is responsible for managing the Group's extensive land and property assets.”*

handlowego i Zarządzający mogą być notowani na giełdzie. Od niedawna udziały Association of British Ports, którego udziały zostały odsprzedane koncernowi **Admiral Acquisitions UK Ltd.**

*„Admiral Acquisitions UK Ltd, the owner of ABP, is a private limited company registered in England and Wales. The company was formed at the direction of a consortium comprising Borealis Investor, GIC SI Investor, GS IL and Infracapital.*

#### **Borealis**

*Borealis is the infrastructure manager of the Ontario Municipal Employees Retirement System (OMERS), a Canadian multi-employer **pension plan** whose members are mainly employees of Ontario municipalities, local boards, public*

---

<sup>7</sup> Association of American Seaports

<sup>8</sup> Association of American Seaports.

<sup>9</sup> The initials **PLC** after a UK or Irish company name indicate that it is a **public limited company**, a type of limited company whose shares may be offered for sale to the public. (The equivalent term in the United States is Public company).

Internationally, PLC status is roughly equivalent to AG, S.A., N.V. and Corporation.

<sup>10</sup> Ayr, Barrow, Barry, Cardiff, Fleetwood, Garston, Goole, Grimsby, Hull, Immingham, Ipswich, King's Lynn, Lowestoft, Newport, Plymouth, Port Talbot, Silloth, Southampton, Swansea, Teignmouth and Troon

utilities and non-teaching school board staff. The fund has more than 355,000 active, former and retired members. The OMERS group manages net assets of approximately **C\$41 billion** at the end of 2005.

#### **GIC SI**

*GIC SI is the private-equity investment arm of GIC, a global investment management company established in 1981 to manage **Singapore's foreign reserves**.. GIC manages assets of more than US\$100 bilion.*

#### **GS IL**

*GS IL is an affiliate of **The Goldman Sachs Group, Inc.** ("GS"), the leading global investment banking, securities and investment management firm that provides a wide range of services worldwide.*

#### **Infracapital Partners LP**

*Infracapital Partners LP is the infrastructure fund of the Prudential Group to make investments in infrastructure assets, including **electricity and gas transmission and distribution networks, water and sewerage companies, and transport infrastructure including ports**. The Infracapital is managed by M&G Investment Management Limited. **M&G** has been a **major shareholder** in ABPH since privatisation in 1983".*

Do kategorii prawa handlowego można zaliczyć tak zwane „**own-accounts harbours**” :

W Wielkiej Brytanii: „ *a typical example of such a harbour is a jetty managed by an oil company for their own purposes....A person managing such a harbour is technically, a harbour authority.*”

W USA są porty gdzie własność obszarów portowym jest prywatna: porty prywatne i porty przemysłowe.

“*There are **commercial** ports wich are all **privately** owned:*

- *industrial ports which operate as adjuncts to large industrial enterprise such as iron ore company or an electrical untility*
- *Port of Searsport , Maine owned by by a private share-holder owned corporation.*”

#### **4.3.2. zarządzanie**

Zarządzanie odbywa się przez przedsiębiorców prawa handlowego

#### **4.3.3. działalność gospodarcza**

Zarządzający wykonują czynności eksploatacyjne sami lub poprzez koncesjonariuszy.<sup>11</sup>

### **4.4. klasyfikacja portów morskich wg dyrektywy UE<sup>12</sup>**

Unia Europejska wprowadziła podstawowy podział portów na międzynarodowy port morski i system portów morskich, którego podstawą są kryteria ekonomiczne a nie polityczne . Międzynarodowy port morski lub morski system

<sup>11</sup> W Felixtowe firma Hutchison jest właścicielem, zarządzającym i eksploatatorem. Podobna sytuacja nie może mieć miejsca w Honkongu, ponieważ tam, jedynym właścicielem terenów portowych jest państwo.

<sup>12</sup> Dyrektywa nr 1692/96/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. dotycząca wytycznych Wspólnoty odnośnie rozwoju trans-europejskich sieci transportowych (OJ L 228, 9.9.1996, p.1). Dyrektywa poprawiona dyrektywą nr 1346/2001/EC (OJ L 185,6.7.2001, p.1)

portowy charakteryzuje się tym, że indywidualne roczne obroty portu, lub systemu portów morskich przez średnio ostatnie trzy lata nie są mniejsze niż 1,5 miliona ton frachtowych lub 200 000 pasażerów. System portowy oznacza dwa lub więcej portów znajdujących się pod jednym zarządem.

## **Rozdział 5. Projekt z dnia 21 stycznia 2005 r. ustawy o portach i przystaniach morskich**

Do uwzględnienia w przyszłej ustawie, niektórych zapisów z projektu z dnia 21 stycznia 2005 r. ustawy o portach i przystaniach morskich.

### **Art. 1.**

3. Przepisów ustawy nie stosuje się do portów wojennych.

### **Art. 2.**

3) Nawiązanie do dyrektywy UE. (*mój komentarz - nazwa port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jest przestarzała*)

**Art. 3. 1.** (*zmodyfikowany*) Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa Krajowa Rada *Portów*, zwana dalej „Radą”, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym.

**Art. 8.** (*zmodyfikowany*) Podmiot zarządzający powstały na podstawie niniejszej ustawy zostanie powołany w oparciu o ustawę z dnia 15 września 2000r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 z póź. zm.), zwanym dalej „Kodeksem spółek Handlowych”.

**Art. 33. 2.** Do odszkodowania za pozbawienie albo ograniczenie własności, prawa użytkowania wieczystego lub innego prawa rzeczowego na nieruchomości wynikającego z wykorzystania uprawnień określonych w ust. 1 oraz do okoliczności i trybu wywłaszczenia nieruchomości stosuje się przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami.

**Art. 39. 1.** (*do zmodyfikowania*) Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej.

4. Tworzy się program wieloletni na rzecz nabywania nieruchomości niezbędnych do rozwoju portów morskich.

### **Nie do przyjęcia w ustawie, na przykład:**

**Art. 30. 2.** Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego **nie może** być prowadzenie innej działalności gospodarczej niż ta, o której mowa w ust. 1 pkt 2, 6, 7, 8 i 10. To przeczy kodeksowi spółek handlowych i swobodzie gospodarowania.

**Z art. 31.** 1. ustawowe limitowanie opłat portowych

**Ryzykowne i dlatego ustawowo nie do przyjęcia:**

**Ad. Rozdział 2 art. 11 i następne** - przeniesienie własności do spółki zarządzającej. Mój komentarz- właścicielem powinna być gmina. Podobnego zdania jest zagranica np. Hamburg, co wyjaśniono w referacie.

## **Rozdział 6. Prywatyzacja zarządzania**

### **6.1. własność obszarów portowych**

Proponuje się aby z nowej ustawy wybrano **model praw: publicznego i handlowego**, w którym obszary wodno-łądowe stanowiąc własność społeczną gminy oddawane są w dzierżawę kodeksowej, **utworzonej przez gminę** spółce prawa handlowego.

Udziałowcami w spółce byłby **społeczny** kapitał najpierw gminy, następnie państwa oraz kapitał prywatny dla prowadzenia działalności prawa handlowego i publicznego.

Ustawa powinna gwarantować również własność prywatną w zgodzie z Konstytucją RP ( np. niektóre przystanie sportowo-rekreacyjne przy np. jeziorach, rzekach). Prywatna własność obszarów portowych związana z nie mającą nic wspólnego z obrotem portowym działalnością byłaby przymusowo wykupiona.

### **6.2. zarządzanie**

Udziałowcem w spółce zarządzającej jest przede wszystkim społeczny kapitał gminy, następnie państwowy oraz kapitał prywatny oraz prowadzona jest działalność prawa handlowego i publicznego.

Kapitalizowanie spółki w sposób gwarantujący władztwo gminy może się odbywać drogą **operacji giełdowych**.

### **6.3. działalność gospodarcza**

Ustawa gwarantuje spółce swobodę gospodarczą

### **6.4. finansowanie infrastruktury**

Kapitalizowanie poprzez giełdę nie przeszkadza zasadzie, że finansowanie infrastruktury odbywać się będzie w powszechnie stosowanym trójkącie : państwo – gmina – port przy dominującej zasadzie brytyjskiej: „**users pay**”.

Niezależnie od formy zarządzania bądź administrowania portem, finansowanie infrastruktury jest przedmiotem umów pomiędzy właścicielem obszarów portowych a zarządzającym lub administrującym portem.

## **Rozdział 7. Koncepcja nowej ustawy**

### **7.1. dziedzictwo narodowe**

Nowa ustawa powinna dotyczyć polskich portów morskich, śródlądowych, rybackich, sportowych i rekreacyjnych świadczących usługi towarowe, w tym

produktów morza , pasażerskie, sportowe i rekreacyjne oraz miejsca schronienia i postoju leżące w paśmie nabrzeżnym o długości 788 km polskiego obszaru morskiego łącznie z Mierzeją Helską oraz na obszarze **polskiego zlewiska Bałtyku**.

Obszary lądowo-wodne tych portów stanowią część polskiej infrastruktury publicznej i powinny być **chronione ustawowo**.

Niezależnie od wielkości i przeznaczenia obszary lądowo-wodne wszystkich portów objętych ustawą są dobrem publicznym, stanowiąc „wspólne dobro obywateli”, reprezentując „interes publiczny”<sup>13</sup> krajowy lub lokalny zgodnie z intencjami Konstytucji RP, zapisami ustaw i rozporządzeń Rady Ministrów w sprawie Skarbu Państwa oraz o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Te **dobra publiczne**, z korzyścią dla społeczeństwa powinny być efektywnie zarządzane według kodeksu spółek handlowych lub administrowane z zastosowaniem technik przewidzianych prawem handlowym.

### **7.2. własność**

Obszary lądowo-wodne portów objętych ustawą stanowią część polskiej infrastruktury publicznej.

Prywatną własność mogą stanowić tylko te obszary portowe, które ustawodawca nie zaliczy do polskiej infrastruktury publicznej.

### **7.3. zarządzanie lub administrowanie**

Ustawa powinna mieć charakter „konstytucyjny” i gwarantować możliwość zarządzania według prawa handlowego bądź administrowania wg prawa publicznego. Niezależnie od formy, celem instytucji zarządzającej lub administrującej portami jest spełnianie także misji reprezentowania interesu publicznego.

Wybór jej formy należy do przyjętej polityki gospodarczej i portowej.

### **7.4. działalność gospodarcza**

Wzorem polityki **gospodarczej** i portowej krajów europejskich i poza europejskich należy zmierzać do przekształcania zarządzających bądź administrujących portami morskimi, śródlądowymi, rybackimi, a także sportowo - rekreacyjnymi (mariny) w organizmy aktywne gospodarczo, pełniących zarazem kreatywną rolę socjalno-ekonomiczną dla gminy.

Podstawowe działalności gospodarcze, zwłaszcza czynności za/wyładunku powinny być powierzone mechanizmowi rynku usług portowych.

Ustawa nie może zabronić stawiania do przetargu firmie, której skład kapitałowy byłby połączeniem funduszy portowych/publicznych i prywatnych.

## **Rozdział 8. Projekt podstawowych zapisów do:**

---

<sup>13</sup> Por. J.Oniszczyk „ Konstytucja RP „, wyd. Zakamycze 2000, str. 33

# **USTAWY O PORTACH MORSKICH, ŚRÓDLĄDOWYCH, RYBACKICH I REKREACYJNYCH**

**w oparciu o ustawy zagraniczne, głównie angielskiej**

## **Art.X. Port**

- X.1. Port jest zespołem obszarów lądowych i wodnych wraz z budowlami i instalacjami usytuowanym nad brzegiem morza lub rzeki/rzek, jeziora/jezior którego łączne cechy : fizyczne ( pochodzenia naturalnego lub sztucznego) oraz organizacyjne pozwalają na bezpieczne przyjmowanie statków morskich, rzecznych, rybackich, rekreacyjnych, sportowych i okrętów oraz realizowanie czynności związanych z ich obsługą: towarową, pasażerską, rybacką, rekreacyjną, sportową, pobytową,
- X.2. Aby spełniać swoją rolę porty muszą posiadać następujące cechy fizyczne i organizacyjne :
- a. przestrzeń wodną o odpowiedniej głębokości dającą możliwość schronienia, naturalną lub sztuczną dla określonych rodzajów statków, okrętów, jednostek rybackich i rekreacyjnych i wykonywania dla nich usług
  - b. strefę kotwicowiska, nabrzeża i instalacje do cumowania pozwalające na bezpieczne oczekiwanie statku na redzie, wejście/wyjście do/z portu
  - c. przestrzeń lądową i instalacje zapewniające dostęp do lądowych węzłów komunikacyjnych umożliwiających wykonywanie wszystkich usług transportowych ,
  - d. niezbędne media : woda, światło, energia itd. oraz organizację administracyjną, pozwalające na wykonywanie usług portowych efektywnie, szybko, oszczędnie i bezpiecznie,

**Art. X. Infrastruktura**  
wg dyrektywy UE

**Art. X. Suprastruktura**  
wg dyrektywy UE

**Art. X. Rodzaje portów**  
wg dyrektywy UE

**Art. X. Usługi portowe**  
wg dyrektywy UE

**Art. X. Stawki**  
wg dyrektywy UE

**Art. X. Opłaty ( dues)**  
wg dyrektywy UE

**Art. X. Stawki (charges)**

## wg dyrektywy UE

### **Art. X. Dobro publiczne**

- X.1. Obszary wodno-ładowe są dobrem publicznym, w interesie całego społeczeństwa, zgodnie z Konstytucją RP i ustawami
- X.2. Obszary wodno-ładowe stanowią dobro publiczne, również o znaczeniu strategicznym.

### **Art.X. Własność**

- X.1. Właścicielem obszarów wodno-ładowych jest instytucja prawa publicznego: samorząd terytorialny (gmina/y), państwo
- X.2. Własność jest zarządzana bądź administrowana zgodnie z wolą właściciela

### **Art. X. Zarządzanie na gruncie prawa prywatnego**

- X.1. Właściciel obszaru wodno-ładowego może powierzyć jego zarządzanie instytucjom wymienionym w Kodeksie Spółek Handlowych

### **Art. X. Administrowanie na gruncie prawa publicznego**

- X.1. Administrowanie może być wykonywane przez utworzoną przy gminie/nach osobną jednostkę administracyjną z wydzielonym systemem finansowo-księgowym

### **Art.X. Obszar portu**

- X.1. Właściciel wyznacza obszar ładowo-morski portu podlegający zatwierdzeniu przez właściwego ministra .

### **Art.X. Działalność gospodarcza**

- X.1. Niezależnie od formy zarządzania według prawa handlowego czy administrowania według prawa publicznego, celem jest także wypełnianie misji reprezentowania interesu publicznego
- X.2. zarządzający według prawa handlowego czy administrujący według prawa publicznego jest uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, której zysk w pierwszym rzędzie przeznaczony jest na inwestycyjne infrastrukturalne
- X.3. zarządzający według prawa handlowego czy administrujący według prawa publicznego może wchodzić udziałami kapitałowymi w

- przedsięwzięcia wewnętrzne i zewnętrzne związane ze swoimi celami strategicznymi i powiązanych z gospodarką morską
- X.4. zarządzający według prawa handlowego czy administrujący według prawa publicznego może wchodzić z kapitałowymi udziałami do spółek prawa handlowego świadczących usługi portowe w wyniku udzielonej koncesji lub umowy dzierżawy
- X.5. Niezależnie od przyjętej formy zarządzania na zasadzie prawa prywatnego czy administrowania według prawa publicznego gospodarka finansowa, księgowość i rachunkowość prowadzone są zgodnie z zasadami prawa handlowego
- X.6. Porty administrowane przez instytucje prawa publicznego dysponują odrębnym systemem finansowo-księgowym wyłączonym i niezależnym od systemu danej władzy publicznej, która utworzyła administrację portu.  
Działalność gospodarcza, finanse, księgowość i rachunkowość prowadzone są zgodnie z zasadami prawa prywatnego

**Art.X. Finansowanie inwestycji infrastrukturalnej**

- X.1. Niezależnie czy ma zastosowanie prawo handlowe czy publiczne, państwo uczestniczy w kosztach inwestycji infrastruktury wodno-lądowej, zgodnie z dyrektywami UE, w proporcjach wynikających z przyjętej polityki portowej i sytuacji finansowej zarządzającego bądź administrującego

**Art.X. Polityka portowa, podlega wyłącznej gestii Ministra Gospodarki Morskiej**

## **Rozdział 9. Wnioski**

- 9.1. Rozpoczęcie prac nad nową ustawą o portach
- 9.1.1. Zleceniodawcy: Minister Skarbu Państwa i Minister Gospodarki Morskiej określają środki **finansowe** i powołują Zespół w uzgodnieniu z KIGM i jej afiliowanymi instytucjami
- 9.1.2. Zadania Zespołu:
- 9.1.2.1. Przetłumaczenie na j. polski zagranicznych ustaw, bye-laws, statutów
- 9.1.2.2. Opracowanie studium organizacji portów europejskich i światowych, wykorzystując wcześniejsze materiały źródłowe dostępne w także w KIGM <sup>14, 15</sup>

---

<sup>14</sup> Witold Waclawik-Narbutt „Założenia i wstępne zapisy do Projektu ustawy o portach i przystaniach morskich, Gdańsk, kwiecień 2003, KIGM Gdynia

<sup>15</sup> Witold Waclawik-Narbutt “Studium o organizacji portów morskich, własność, zarządzanie, finansowanie, Gdynia, czerwiec 2006, KIGM, Gdynia

- 9.1.2.3. Zaproponowanie zlecniodawcy podstawowych tez do ustawy na podstawie sporządzonego studium
- 9.1.2.4. Redagowanie ustawy
- 9.1.2.5. Termin- koniec 2007

## **Źródła**

1. Harbours Act 1964 - angielska ustawa o portach
2. Harbours Act 1999 - duńska ustawa o portach
3. Ley 27/1/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante hiszpańska ustawa o portach i żegludze handlowej
4. Code des ports maritimes français (Partie législative) Version du 22 juillet 2002 - francuski kodeks portów morskich (część legislacyjna) wersja 22.07.002
5. Port of Göteborg AB - Annual Report 2006
6. Polska ustawa o portach i przystaniach morskich z 20.12.1996
7. "The Law of Harbours and Pilotage", London 1989, R.P.A. Douglas, O.B.E. Legal adviser to the British Ports Federation and G.JK. Geen, M.Sc. Extra Master a pilot for Associated British Ports : (Swansea and Port Talbot)
8. Statut Spółki S.A. Rotterdam
9. Australian Port Services Act 1995, amended 2004
10. „Raport o trendach prywatyzacyjnych w 100 największych portach kontenerowych na świecie”, A.J. Baird, University Business School Edinburgh, Maritime Policy & Management, 2002, no3.
11. „Factual Report on the European Port Sector 2004-2005 by European Sea Ports Organization, Brussels
12. Corporate governance – oryginalne teksty holenderski i niemiecki w tłumaczeniu na angielski
13. „Seaports governance in USA and Canada” wydanego przez: „AAPA American Association of Ports Authorities, serving the Ports of Canada, the Caribbean, Latin America and the United States”.
14. M. Asteris, A. Collins University of Portsmouth, The UK Project Appraisal Framework for Ports, Journal of Transport Economics and Policy, January 2006
15. K. Kruczalak, „Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej”, Wyd. Lex Sopot 1997
16. Z. Brodecki „Prawo w portach morskich”, Wyd. ABC 1998
17. K. Misztal, St. Szwankowski, „Organizacja i eksploatacja portów morskich- zarządzanie, organizacja, eksploatacja”, Wyd. Uniw. Gdańskiego 2001
18. „Transport”, pod red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka –Król, PWN, W-wa 2007

19. Witold Waławik-Narbutt „Organizacja portów morskich, własność, zarządzanie , finansowanie”, Gdynia lipiec 2005, KIGM Gdynia