

**Projekt podstawowych zapisów do:
USTAWY
O PORTACH MORSKICH, ŚRÓDLĄDOWYCH, RYBACKICH
i REKREACYJNYCH**

Szczecin dnia

Do:

Otrzymują:

Wojewodowie

irena.gronowska-rakowska@gdansk.uw.gov.pl; wojewoda@szczecin.uw.gov.pl;
wojewoda@uw.olsztyn.pl; : wojewoda@uwoj.bydgoszcz.pl

Władze samorządu terytorialnego:

dgu@woj-pomorskie.pl; sekretariat.marszal@wzp.pl; jacek.protas@warmia.mazury.pl;
esp@kujawsko-pomorskie.pl; prezydent@gdansk.gda.pl; sekr.a@gdynia.pl;
sekretariat@leba.eu; bpm@um.szczecin.pl; prezydent@um.swinoujscie.pl; prezydent@elblag.com.pl;
[poczta\(at\)darlowo.pl](mailto:poczta(at)darlowo.pl); prezydent@post.pl; sekretariat@ug.police.pl; um@wladyslawowo.pl;
burmistrz@um.ustka.pl

Związek Miast i Gmin Morskich:

zmigm@zmigm.org.pl

Urzędy Morskie:

sekretariat@umsl.gov.pl; ag234@ums.gov.pl; umgdy@umgdy.gov.pl

Zarządzający portami morskimi, rybackimi:

Gdańsk- ryszard.strzyzewicz@portgdansk.pl; Gdynia- marketing@port.gdynia.pl; Elbląg-
port@port.elblag.pl; Szczecin-Świnoujście- info@port.szczecin.pl ; Darłowo-
zarzadportudarlowo@op.pl; Hel-kphel@umgdy.gov.pl ; Kołobrzeg-
zpmkolobrzeg@post.pl; Łeba-kpleba@umsl.gov.pl; Police-portmorski@portpolice.pl;
Władysławowo - kpwla@umgdy.gov.pl; Ustka-kpustka@umsl.gov.pl;
mcelarek@hotmail.com; port@trzebiatow.pl;

Zarządzający portami śródlądowymi:

biuro@armatorzy.com.pl; : biuro@odratransporty.pl; biuro@porty.com.pl;
zarzad@tzs-stowarzyszenie.eu

Zarządzający portami rekreacyjnymi:

amax@grupaamax.pl; kapitanat@marinalad.pl;

Od:

Zachodniopomorski Klaster Morski

Wspierany przez swych członków:

Wspierający:

.....
.....
.....

który zgłasza do dalszych prac konsultacyjnych i legislacyjnych opracowanie
Stowarzyszenia Ekspertów Morskich p.t.

Projekt podstawowych zapisów do: USTAWY O PORTACH MORSKICH, ŚRÓDLĄDOWYCH, RYBACKICH i REKREACYJNYCH

Przed wysłaniem **wspólnej** propozycji do **ministrów infrastruktury i skarbu** prosimy o opinię, uwagi, itp.

Wstęp

Aktualna ustawa o portach morskich jest przestarzała i nie adekwatna do światowego, europejskiego i polskiego ładu prawnego. 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).

Artykuły: 7,8,12,18,19,20,22 nie powinny w ogóle znaleźć się w ustawie.

Jedynie w Polsce istnieje schematycznie pojmowana koncepcja rozdzielania 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**.

Dość powszechne jest utrzymywanie, że spółka zarządzającego portem jest spółką **użyteczności publicznej**. Jest to po prostu nieprawda i niespójna z interpretacją Trybunału Konstytucyjnego (T.K. W.10 / 93).

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 **nakazany!!!!**.

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

W **naszej propozycji** nie ma indywidualnej **nadinterpretacji**.

Wszystkie poniższe podstawowe zapisy są **przeniesieniem** na grunt polski zapisów z ustaw: brytyjskiej, duńskiej, francuskiej, hiszpańskiej i włoskiej oraz Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady UE z dnia 22 maja 2001 No 1346/2001/EC zmieniającą Decyzję No

1692/96/EC, dotyczącą **portów morskich, portów śródlądowych i terminali**

intermodalnych. Odpowiada także rozwiązaniom przyjętym tam gdzie ustaw portowych nie ma a więc np. przez porty amerykańskie, chińskie (Hongkong), niemieckie, holenderskie. Np.

Port of Rotterdam to klasyk dla wielu portów nie tylko morskich(własność gminy, zarządza spółka kapitału prywatnego, gminnego i rządowego) Statut portu Rotterdam (zaangażowanie w sprawy publiczne, m.in. obowiązek współudziału w budownictwie mieszkaniowym) znajduje się w naszym posiadaniu.

We wszystkich wyżej wymienionych przypadkach zarządzającemu czy administrującemu portem przysługuje **pełna swoboda gospodarowania**, (w jakim stopniu z niej korzysta i czy w ogóle, to już jest kwestia polityki portowej).

Ustawy: brytyjska, duńska, francuska, hiszpańska i włoska są ze sobą **zgodne** w kwestiach **dobra publicznego i własności (komunalizacja)** portowych obszarów wodno-lądowych, nakładając na państwo obowiązek dofinansowywania elementów infrastruktury, zwłaszcza dostępu od strony morza/wody.

W projekcie ustawy nie ma stwierdzeń, które nie znalazłyby **wzoru** w portowym ustawodawstwie innych krajów europejskich i decyzjach samej Unii Europejskiej.

Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 rozstrzyga kwestię klasyfikacji portów i tym samym priorytetu współfinansowania infrastruktury ze środków publicznych według wielkości i zasięgu obrotów towarowych i pasażerskich.

Klasyfikacja portów w naszym projekcie wynika nie z urzędniczej woli ustawodawcy ale z sytuacji rynkowej portu i wynikającej stąd decyzji UE. Przypisywanie w aktualnej polskiej ustawie niektórym portom miana portów „o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej” jest pojęciem uznaniowym i nierynkowym a Trybunał Konstytucyjny Włoch uznał ten przywilej **za niekonstytucyjny** i niezgodny z decyzjami UE.

Pomimo decentralizacji czy komunalizacji portowych obszarów wodno-lądowych **państwa** europejskie i poza europejskie **współuczestniczą** w finansowaniu infrastruktury, biorąc pod uwagę strategiczną rolę portów.

Zakres obowiązków np. Rad Nadzorczych (jeśli takie powstaną) będzie zawierał statut spółki a nie ustawa.

Porty morskie, śródlądowe, rybackie i rekreacyjne posiadają tak wiele cech wspólnych, że warto stworzyć jedną ustawę dla wszystkich rodzajów portów.

Projekt do konsultacji

Rozdział I. Pojęcia i definicje

Art.1. Dobro publiczne i zwierzchnictwo¹

- 1.1. Tereny wodno-lądowe portów są dobrem publicznym społeczeństwa, znajdując się pod jego zwierzchnictwem zgodnie z Konstytucją RP.
- 1.2. Tereny wodno-lądowe portów są dobrem publicznym o znaczeniu strategicznym dla państwa polskiego, są chronione ustawowo i wspierane finansowo.
- 1.3. Właściciele terenów lądowo – wodnych znajdujący się w obszarze portów mogą zostać przymusowo wykupieni przez państwo jeśli ich działalność jest niezgodna z zapisami ustawy i statutowymi celami portu
- 1.4. Tereny wodno-lądowe portów oraz infrastruktura nie podlegają obrotowi wolno-rynkowemu
- 1.5. Przepisów ustawy nie stosuje się do portów wojennych.

¹ Według ustaw: **angielskiej, duńskiej, francuskiej, hiszpańskiej**

Art.2. Port: morski, śródlądowy, rybacki, rekreacyjny²

2.1. Pojęcie portu

2.1.1. Portem jest zespół obszarów lądowych, wód oraz budowli i instalacji usytuowanych 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 i pobytową.

2.1.2. 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 węzłów komunikacyjnych
- d. niezbędne media : woda, światło, energia itd. oraz organizację administracyjną, pozwalające na wykonywanie usług portowych i rekreacyjnych efektywnie, szybko, oszczędnie i bezpiecznie
- e. centra transferowe pomiędzy lądowymi rodzajami transport, włącznie z możliwością umiejscowienia na terminalach odpowiedniej infrastruktury dla transshipmentowych możliwości operatorskich
- f. zaadoptowaną przestrzeń umożliwiającą wykonywanie operacji transportu kombinowanego: morze/kolej/śródlądowa droga wodna/transport drogowy

Art.3. Klasyfikacja portów morskich i śródlądowych w trans - europejskiej sieci transportowej (trans-European transport network)³

3.1. Porty morskie, kategoria A.

international seaports: międzynarodowe porty morskie odznaczają się tym , że roczne przeładunki nie są mniejsze niż 1,5 miliona ton frachtowych lub 200 000 pasażerów i jest połączony z lądowymi elementami trans-europejskiej sieci transportowej.

3.2. Porty morskie, kategoria B.

Community seaports: not included in category A: są to porty Wspólnoty o rocznych przeładunkach nie mniejszych niż 0,5 miliona ton frachtowych lub między 100000 a 199999 pasażerów, są połączone z lądowymi elementami

² Według ustaw **angielskiej, francuskiej, hiszpańskiej.**

³ Decision No 1346/2001/EC of the European Parliament and of the Council of 22 May 2001 amending Decision No 1692/96/EC as regards seaports, inland ports and intermodal terminals as well as project No 8 in Annex III

trans-europejskiej sieci transportowej z niezbędnymi urządzeniami dla dokonywania transshipmentu dla żeglugi bliskiego zasięgu.

3.3. **Porty morskie, kategoria C.**

regional ports: są to porty, które nie spełniają kryteriów A i B, są położone na wyspach czy peryferiach, łącząc te region morzem z centralnymi regionami Wspólnoty.

3.4. **Przemysłowy port morski⁴**

Odnacza się tym, że :

- a. obroty portu związane są z jednym lub grupą podmiotów gospodarczych handlujących jednorodną masą towarową
- b. obszar wodno-ładowy, na którym zbudowano infrastrukturę portową jest dobrem publicznym i może być tylko przedmiotem dzierżawy
- c. zarządzającego portem obowiązują prawa i obowiązki wynikające z niniejszej ustawy

3.5. **Porty śródlądowe należą do sieci trans-europejskiej jeśli są:**

- a. otwarte dla obrotu handlowego
- b. połączone z innymi szlakami trans –europejskimi
- c. wyposażone w urządzenia transshipmentowe dla obrotu intermodalnego lub legitymują się rocznym obrotem przynajmniej 500000 ton frachtowych

- 3.6. Za zgodą właściwego ministra porty mogą tworzyć system portowy który jako całość jest pod jednym zarządkiem traktowany jest jako jeden port

Art.4. Własność⁵

- 4.1. Właścicielem obszarów wodno-ładowych portu jest instytucja prawa publicznego: samorząd terytorialny (gmina/y)/ albo samorząd terytorialny z udziałem państwowej administracji centralnej
- 4.2. Przedmiot własności jest zarządzany bądź administrowany zgodnie z wolą właściciela

Art.5. Obszar własności

- 5.1. Właściciel wyznacza lądowo-morski zasięg terytorialny portu⁶

⁴ Instytucja portu właścicielskiego jest znana prawu europejskiemu np. **brytyjskiemu** („own-accounts harbours”).

„ **Own-account** „ **harbours** . These are harbours operated under wholly or mainly for the export of goods manufactured by the operators (or their associated companies) or for the import of goods to be used by the operators for the purposes of their own business or those of associated companies. A person managing such a harbour is technically a **harbour authority**”.

⁵ Dominująca reguła na świecie

⁶ . Przy wyznaczaniu obszaru portu należy brać pod uwagę wiele aspektów, a między innymi to, aby był **uzasadniony ekonomicznie**. Zakres terytorialny powinien brać pod uwagę możliwości **samofinansowania** portu umożliwiające w praktyce ponoszenia ciężaru finansowania infrastruktury (podstawowej, dostępu do portu od morza i lądu) i stopniowego uniezależnienia się od **budżetu**

- 5.1.1. Przez zasięg terytorialny będący w kompetencji portu rozumie się obszar wodno-lądowy pozostający w granicach strefy usług portowych oraz przestrzeń w zasięgu sygnalizacji .
- 5.1.2. Jeśli zarządzający zarządza kilkoma portami wówczas obszar zarządzania jest sumą obszarów wyznaczonych według w/w zasady.
- 5.1.3. Zarządzający portem dokonuje wyznaczenia obszaru lądowo-morskiego portu podlegającego zatwierdzeniu przez właściciela i przez centralną administrację

Art.6. Infrastruktura portu ⁷

6.1. Infrastruktura wodno-lądowa:

- a. znajdujące się w granicach portu grunty, akweny, nabrzeża umożliwiające instalowanie urządzeń do operacji przeładunkowych, miejsc składowania towarów, ryb, obsługi pasażerów i dla celów rekreacyjnych
- b. urządzenia cumownicze,
- c. ogólnodostępne obiekty
- d. urządzenia hydrotechniczne,
- e. sieć instalacji inżynierskich i urządzenia służące ochronie środowiska naturalnego, p. poż .

6.2. Infrastruktura dostępu od strony wody

- a. tory wodne i z nimi związane:
- b. drogi wodne do portu : kanały żeglowne, rzeki, kanały sztuczne
- c. obiekty, urządzenia i instalacje

6.3. Infrastruktura dostępu od strony lądu

- a. urządzenia drogowe, kolejowe i wodne pozostające wewnątrz i poza obszarem portu łączące port z drogowo-kolejowo-wodno-powietrznym węzłem komunikacyjnym.

Art. 7. Suprastruktura ⁸

- 7.1. Wznoszone na infrastrukturze przez zarządzającego jak i użytkowników z ich środków własnych obiekty (np. magazyny, dźwigi) służące do wykonywania usług portowych lub administracyjnych są przedmiotem obrotu wolno-rynkowego.

Rozdział 2. Zarządzanie, administrowanie i gospodarka ⁹

Art.8. Zarządzanie bądź administrowanie

8.1. Zarządzanie według prawa handlowego ¹⁰

państwa. Zakres terytorialny powinien uwzględniać konkurencyjne możliwości portu , **realność** akceptacji stosowanych taryf itp.

⁷ Wszystkie ustawy europejskie

⁸ Wszystkie ustawy europejskie

⁹ Przeniesienie z ustaw europejskich

¹⁰ Właścicielem Association of British Port jest **Admiral Acquisitions UK Ltd.**, które jest konsorcjum: Borealis Investor, GIC SI Investor, GS IL i Infracapital.

Borealis zarządza Ontario Municipal Employees Retirement System (OMERS) o kapitale ponad **41 miliardów C\$41**

GIC SI zarządza rezerwami walutowymi Singapuru o wartości około **100 miliardów US\$**

Właściciel obszaru wodno-lądowego powierza jego zarządzanie spółkom wymienionym w Kodeksie Spółek Handlowych

8.2. Administrowanie według prawa publicznego

Administrowanie wykonywane jest przez utworzoną przy gminie/nach osobną jednostkę administracyjną z wydzielonym systemem finansowo-księgowym

- 8.3. administrator przejmuje od właściciela w administrowanie obszary wodno-lądowe i inne środki trwałe infrastruktury i suprastruktury. Z uwagi na to, że administrator jest osobą prawa publicznego a nie prywatnego, przejęte obszary wraz z infrastrukturą nie będą mogły być przedmiotem obrotu wolno-rynkowego. Jedynie suprastruktura może być przedmiotem obrotu wolno-rynkowego
- 8.4. administrator 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 właścicielem¹¹

Art.9. Działalność gospodarcza¹²

- 9.1. niezależnie od formy zarządzania według prawa handlowego czy administrowania według prawa publicznego, celem jest także wypełnianie misji reprezentowania interesu publicznego spełnianego przez właściciela
- 9.2. zarządzający według prawa handlowego dysponuje swobodą gospodarowania zgodnie z Kodeksem Spółek Handlowych i postanowieniami statutu
 - 9.2.1. zarządzający według prawa handlowego może wchodzić udziałami kapitałowymi w przedsięwzięcia wewnętrzne i zewnętrzne związane ze swoimi celami strategicznymi i postanowieniami statutu spółki
 - 9.2.2. zarządzający według prawa handlowego może wchodzić z kapitałowymi udziałami do spółek prawa handlowego świadczących usługi portowe w wyniku udzielonej koncesji lub umowy dzierżawy

GS IL jest filią **The Goldman Sachs Group, Inc.**

Infracapital Partners LP jest częścią Prudential Group zaangażowanym w :” electricity and gas transmission and distribution networks, water and sewerage companies, **and transport infrastructure including ports.**”

¹¹ „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 zarząd oraz rada nadzorcza. Członków zarządu i rady wyznacza miasto z zagwarantowanym udziałem pracowników portu.

¹² **Wszystkie porty na świecie poza Polską**

- 9.2.3. zarządzający według prawa handlowego może wykonywać usługi portowe samodzielnie, udzielać koncesji, lub wykonywać te usługi wspólnie z koncesjonariuszem¹³
- 9.2.4. W sytuacji gdy zarządzający podejmuje się wykonywania usług portowych musi wypełnić wszystkie kryteria procedur wyboru na takiej samej zasadzie jak usługodawca z zewnątrz
- 9.3. Porty administrowane według prawa publicznego dysponują odrębnym systemem finansowo-księgowym prawa handlowego, wyłączonym i niezależnym od systemu danej władzy publicznej, która utworzyła administrację portu.

9.3.1. Podatki¹⁴

Administrujący według prawa publicznego jest poddany tym samym przepisom podatkowym co państwo

9.4. Usługi portowe¹⁵

Zaliczane są usługi związane z:

- sygnalizacją morską
- pilotażem
- holowaniem
- cumowaniem/odcumowaniem
- usługami związanymi z pracą służ
- usługami kapitana portu
- zapewnieniem środków mechanicznych na nabrzeżach oraz środków pływających dla wykonywania usług za/wyładunkowych towarów i ryb
- zapewnieniem możliwości usług składowania, magazynowania towarów i ryb
- usługami na rzecz pasażerów takimi jak : usługi rekreacyjne, usługi sportowe
- usługami zapewniającymi możliwości przeładunku
- usługami zapewniającymi możliwości napraw bieżących
- usługami dostarczania mediów(gaz energia, woda)
- usługami przejmowania nieczystości, odpadów trwałych, płynnych , niebezpiecznych oraz chemicznych
- usługami p. poż., straży, ochrony

9.4.1. Stawki (charges) za usługi portowe¹⁶

9.4.1.1. stawki wynikają z kosztów związanych z usługami portowymi świadczonymi przez zarządzającego portem oraz usługodawców.

9.4.1.2. Stawki są kategorią prawa handlowego

9.4.1.3. Zarządzający bądź administrator portem sam określa wysokość stawek za własne usługi

9.4.1.4. stawki są ogłaszane w tabelach zwanych taryfami

¹³ Np. port Hamina w Finlandii 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”.

¹⁴ Według ustawy francuskiej

¹⁵ Zapisy z ustaw europejskich

¹⁶ Wszystkie ustawy europejskie

9.4.1.5. Skalę rabatów od własnych stawek określa zarządzający portem

9.4.2. Opłaty (dues) ¹⁷

9.4.2.1. Zarządzający bądź administrator portem może skorzystać z prawa nakładania opłat na statek handlowy, rybacki, sportowy, pasażera, towar, ryby, oddzielnie lub łącznie

9.4.2.2. Opłaty portowe są formą zwrotu kosztów inwestycji infrastrukturalnych w które zaangażowano środki publiczne i środki zarządzającego bądź administratora

9.4.2.3. Opłaty stanowią kategorię prawa handlowego i są ogłaszane publicznie

9.4.2.3. Zarządzający bądź administrator portem nakłada opłaty samodzielnie¹⁸

Artykuł 10. Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych

Państwo współuczestniczy w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych na obszarach wodno-ładowych i dostępu od strony lądu i morza, z uwagi na ich znaczenie strategiczne

Rozdział 3. Koncesje i inne umowy dotyczące dostępu rynku do usług portowych i przystaniowych

Uzupełnić zgodnie z przepisami UE

Uwagi końcowe:

Ustawa powinna być dokumentem trwałym, „ponad czasowym”, wręcz „konstytucyjnym”, dającym możliwości wyboru, np. zarządzania czy administrowania, a nie rezultatem **doraźnej** taktyki biznesowej czy lobbingowej. Należy unikać zamieszczania artykułów, które nadają się do rozstrzygnięć statutowych a więc pozaustawowych (np. zadania Rad Nadzorczych, zadania zarządzającego).

Należy unikać ustawowego rozstrzygnięcia jedynej formy zarządzania(np. spółki skarbu państwa) i pozostawić właścicielom portowych obszarów wodno-ładowych opcję wyboru organizacyjnej formy zarządzania z całej gamy spółek prawa handlowego (**wyklucza** się spółki skarbu państwa), bądź administrowania.

Na przykład wg ustawy brytyjskiej zarządzającym może być:

- a. nationalized undertaking

¹⁷ przeniesienie z innych ustaw europejskich. Np. **Francuzi** wg artykułu R.* 211-1 stosują następujące opłaty :

1° dla statków handlowych :

- a) opłata tonażowa ;
- b) opłata nabrzeżowa ;
- c) opłata ładunkowa ;
- d) opłata pasażerska ;

2° dla statków rybackich, należność za używanie portowych urządzeń rybackich ;

3° dla statków rekreacyjnych lub sportowych, należność za używanie portowych urządzeń dla usług rekreacyjnych lub sportowych.

¹⁸ **Wszystkie ustawy i zwyczaje światowe**

- b. local authority
- c. company
- d. port trust

i wszystkie mogą wykonywać czynności eksploatacyjne:

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

Podobnie stwierdzają inne ustawy europejskie.

Propozycja końcowa: Na dzień dzisiejszy formuła zarządzania wybrana przez **port Rotterdam** wydaje się najbardziej optymalna. Umożliwia zarządzającemu wchodzenie na giełdę.

Założenia podstawowe nie wyczerpują wszystkich zapisów, które powinny znaleźć się w ustawie. Może tego dokonać Zespół piszący ustawę, do którego powinni wejść przedstawiciele wszystkich zainteresowanych stron oraz prawnicy.

Zagraniczne źródła do projektu ustawy o portach morskich, śródlądowych, rybackich i rekreacyjnych

Angielskie:

1. **Harbours Act 1964** - angielska ustawa o portach
2. **“ The Law of Harbours and Pilotage ”**, London 1989 by R.P.A. Douglas, M.Sc.Extra Master a pilot for Associated British Ports : (Swansea and Port Talbot) - komentarz do ustawy portowej i pilotażu
3. **„Raport o trendach prywatyzacyjnych w 100 największych portach kontenerowych na świecie ”**, A.J.Baird, University Business School Edinburgh, Maritime Policy & Management, 2002, no3

Australijskie:

4. **Australian Port Services Act 1995**, amended 2004

Duńskie:

5. **Harbours Act 1999** - duńska ustawa o portach

Francuskie:

6. **Code des ports maritimes francais** (Partie législative) Version du 22 juillet 2002- francuska ustawa portowa

Fińskie:

7. **Finnish Port Association** - założenia organizacyjne

8. Port Hamina (Finlandia) – działalność gospodarcza:

Hiszpańskie:

8. **Ley 27/1/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante** – hiszpańska ustawa o portach i żegludze handlowej

Holenderskie:

9. **Rotterdam Port Bye-Laws 1987** - przepisy portu Rotterdam wydane przez władze miasta Rotterdam
10. statut **Havenbedrijf Rotterdam N.V (Przedsiębiorstwo Portowe Rotterdam S.A)**

Niemieckie:

11. **Porty Bremen/Bremerhaven spółka** komandytowa Bremenports GmmbH & Co. KG.
12. **Port Hamburg** - Organizacja portów Port Hamburg - od 1. 10 2005r.

Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej:

13. „Seaports governance in USA and Canada” wydane przez: „AAPA American Association of Ports Authorities, serving the Ports of Canada, the Caribbean, Latin America and the United States”

Szwedzkie:

14. Port of Göteborg AB - założenia organizacyjne

Włoskie:

15. The Port of Genoa Independent Union ■ wyciąg ze statutu

Unii Europejskiej:

16. „Factual Report on the European Port Sector 2004-2005 by European Sea Ports Organization”,
Brussels