

Marek Stych

Wybrane aspekty regulacji prawnej i funkcjonowania portu morskiego we Władysławowie

Roczniki Administracji i Prawa 16/2, 207-219

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Artykuł przeglądowy

Review Article

Data wpływu/Received: **30.09.2016**

Data recenzji/Accepted: **24.10.2016**

Data publikacji/Published: **20.12.2016**

Źródła finansowania publikacji: środki własne Autora

Authors' Contribution:

(A) Study Design (projekt badania)

(B) Data Collection (zbieranie danych)

(C) Statistical Analysis (analiza statystyczna)

(D) Data Interpretation (interpretacja danych)

(E) **Manuscript Preparation (redagowanie opracowania)**

(F) **Literature Search (badania literaturowe)**

Marek Stych¹

WYBRANE ASPEKTY REGULACJI PRAWNEJ I FUNKCJONOWANIA PORTU MORSKIEGO WE WŁADYSŁAWOWIE

WSTĘP

Port morski jest miejscem przeznaczonym dla żeglugi, transportu morskiego oraz ruchu pasażerskiego. Oprócz posiadania niezbędnej infrastruktury powinien mieć położenie w określonych warunkach geograficznych i geologicznych, co umożliwi przyjmowanie odpowiednio dużych jednostek pływających. Idea powstania portu jako jednostki organizacyjnej zajmującej się połowem oraz przetwórstwem ryb pojawiła się już w okresie XX-lecia międzywojennego. Podstawowym celem, który zadecydował o powstaniu portu, były przede wszystkim względy natury gospodar-

¹ adiunkt w Instytucie Administracji, Wydział Filologiczno-Historyczny, Akademia im. J. Długosza w Częstochowie.

czej. Nie można jednakże zapominać o istniejącej ówczesnej sytuacji politycznej, która ukształtowała się po zakończeniu I wojny światowej. Rzeczpospolita wówczas posiadała wyłącznie dwa porty w Pucku i na Helu. Punktem zwrotnym w zakresie prowadzonej polityki morskiej była data 10-11 lutego 1920 r., kiedy to doszło do „zaślubin z morzem”². Funkcjonujące dwa porty podjęły działania mające na celu ukształtowanie nowych właściwych warunków gospodarczych i politycznych.

Powyższa materia zostanie przedstawiona w ogólnych założeniach związanych z następującymi kwestiami:

- 1) rysu historycznego,
- 2) przekształceń podmiotu zarządzającego portem,
- 3) zadań realizowanych przez port morski,
- 4) oceny funkcjonowania portu.

Przeprowadzone badania polegały na przeprowadzeniu kwerendy w urzędzie gminy Władysławowo, analizie materiałów źródłowych oraz aktów prawnych.

RYS HISTORYCZNY

W dniu 11 lutego 1920 r. generał J. Haller³ złożył obietnicę rybakom dotyczącą utworzenia portu rybackiego w Wielkiej Wsi⁴. Sama inicjatywa wyszła od środowisk lokalnych rybaków, którzy widzieli potrzebę budowy portu rybackiego, uwzględniając wąski pas wybrzeża umożliwiającego dostęp do morza po I wojnie. Dalsza intensyfikacja działań w tym zakresie nastąpiła w roku 1923, kiedy doszło do spotkania rybaków z wojewodą pomorskim w Toruniu celem uzgodnienia dalszych działań w celu realizacji idei budowy portu w Wielkiej Wsi⁵. Efektem spotkania było złożenie obietnicy przez wojewodę. W 1929 r. kolejna delegacja składająca się z rybaków spotkała się z wiceministrem Bartlem. Przeszkodą w budowie portu był jednakże brak środków finansowych, co zostało podniesione przez przedstawiciela rządu. Kolejne działania również zostały podjęte przez środowisko lokalnych rybaków, bowiem w końcu 1930 r. rybacy z Wielkiej Wsi, Chałup, Karwii, Chłapowa i Swarzewa złożyli Prezydentowi RP memoriał w sprawie budowy portu rybackiego⁶. Jednakże zmaterializowanie wspomnianych wcześniej działań podejmowanych przez rybaków nastąpiło dopiero w roku 1933. W tym roku w uchwale V Walnego Zjazdu Ligi Morskiej i Kolonialnej⁷ zawarto

² Z. Adamski, *Port rybacki w Wielkiej Wsi*, Studia i Materiały Oceanologiczne, N 18 PAN, Sopot 1977, s. 3.

³ Gen J. Haller odbył morską przejażdżkę kutrem rybackim Jakuba Myślisza (niemiecka nazwa kutra: See Stern) od Wielkiej Wsi do Rozewia.

⁴ Aktualna nazwa: Władysławowo; W. Odyniec, J. Godlewski, *Ziemia Pucka. Przeszłość i teraźniejszość*, Gdańsk 1974, s. 164.

⁵ W delegacji uczestniczyli: J. Gojke z Chłapowa, J. Myślisz z Wielkiej Wsi, J. Bystram ze Swarzewa.

⁶ A. Ropelewski, *1000 lat naszego rybołówstwa*, Gdynia 1963, s. 93-94.

⁷ Była to organizacja społeczna, która powstała w 1930 r. z przekształcenia Ligi Morskiej i Rzeczej. Głównym celem było propagowanie zagadnień morskich wśród społeczeństwa, działała na rzecz rozbudowy floty morskiej i rzecznej.

zapisy popierające budowę portu rybackiego⁸. Klauzula ta uzyskała następującą treść: „Zrealizowanie projektu budowy portu rybackiego koło Wielkiej Wsi, który przyczyni się do rozwoju rybołówstwa morskiego na Bałtyku oraz zaktywizuje pod względem gospodarczym około 40% polskiej ludności rybackiej, zajmującej się jedynie rybołówstwem przybrzeżnym za pomocą małych otwartych łodzi”.

Pierwszy projekt portu został opracowany w 1929 r.⁹ Ostateczna wersja projektu została sporządzona kilka lat później, w roku 1935, i opracowana pod kierunkiem inż. Z. Adamskiego¹⁰. W marcu 1936 r. rozpoczęto pierwsze prace budowlane, które były realizowane przez Konsorcjum francusko-polskie dla budowy portu w Gdyni¹¹. Rozpatrywano dwie lokalizacje portu rybackiego: Wielka Wieś i Karwia. Ostatecznie przewagę uzyskała Wielka Wieś; za takim usytuowaniem portu przemawiały następujące względy:

- 1) położenie Wielkiej Wsi w centrum linii wybrzeża,
- 2) dogodne połączenia z pozostałymi osiedlami rybackimi,
- 3) ukształtowanie terenu i budowa geologiczna wybrzeża,
- 4) połączenia drogowe i kolejowe.

W celu prawidłowego ukształtowania infrastruktury portu podjęto realizację następujących inwestycji:

- budynek do sprzedaży ryb – wykonany w latach 1932-33 (współcześnie jest to Kapitanat Portu),
- bocznicą kolejową, baraki robotnicze, montaż maszyn – maj 1936 r.,
- dwa falochrony oraz latarnia wjazdowa – 1937 r.

Oficjalnego otwarcia portu dokonano w dniu 3 maja 1938 r. na Placu Kaszubskim¹². Z tą datą port oficjalnie rozpoczął działalność przetwórczą i połowu ryb¹³.

Dalszy rozwój portu został przerwany przez wybuch II wojny światowej.

Kolejny etap rozpoczyna się po zakończeniu II wojny światowej. W lipcu 1945 r. wojska radzieckie dokonały przekazania portu morskiego Morskiemu Urzędowi Rybackiemu w Gdyni¹⁴. Uruchomienie działalności portu nastąpiło w dniu 5 września 1945 r.¹⁵ W kolejnym roku (1946) doszło do uruchomienia zakładów przetwórstwa rybnego oraz stoczni remontowej¹⁶.

⁸ T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983, s. 114-115.

⁹ Praca dyplomowa na Politechnice Warszawskiej pod kierunkiem prof. Rybczyńskiego – inż. W. Labuć i P. Szawernawski.

¹⁰ S. Hueckel, *Port rybacki w Wielkiej Wsi, jego znaczenie i budowa*, „Przyroda i Technika” 1937, nr 3 oraz *Wielka Wieś – nowy port rybacki*, „Życie Techniczne” 1936, nr 7-8.

¹¹ Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawarło umowę z Konsorcjum w grudniu 1935 r.; Roboty hydro-techniczne wykonywała firma Hojgaard og Schultz; z kolei roboty ziemne, drogi, bocznicę kolejową – przedsiębiorstwo Ackermanns i Ven Haaren.

¹² W uroczystości uczestniczyli wicepremier inż. E. Kwiatkowski, bp. St. W. Okoniewski, dr K. Demel, dr M. Stedlecki.

¹³ P. Kraak, *Miasto, które powstało dzięki rybom*, „Brzegiem Bałtyku”, lipiec 1965 r., s. 4-5.

¹⁴ Nazwa Władysławowo początkowo została nadana portowi, a w 1952 r. objęła również Wielką Wieś i Hallerowo. W 1954 r. Władysławowo otrzymuje status osiedla, a w 1963 r. prawa miejskie.

¹⁵ Pierwsze kutry wypłynęły na połowy.

¹⁶ Pod koniec 1947 r. w porcie ma bazę 27 kutrów oraz 16 łodzi rybackich.

Istotną kwestią dla portu morskiego we Władysławowie było określenie jego granic administracyjnych. Zostały one unormowane w rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 kwietnia 1938 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu rybackiego w Wielkiej Wsi¹⁷. Podstawą do wydania rozporządzenia był art. 3 rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej¹⁸. Wytyczenie granicy w terenie zostało powierzone Urzędowi Morskiemu w porozumieniu ze starostwem morskim. Cytowane rozporządzenie obowiązywało stosunkowo długo, bo aż do roku 2007, kiedy zostało wydane rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej w dniu 6 lipca 2007 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego we Władysławowie od strony morza, redy i lądu¹⁹. Podstawa do wydania tego aktu znajdowała się w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej²⁰, dokładniej w art. 45 ust. 1.

PRZESZTAŁCENIA STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ

Struktura administracyjna omawianej jednostki organizacyjnej, jaką jest port²¹, przechodziła ewolucję wynikającą z koncepcji politycznych poprzedniego ustroju politycznego istniejącego do roku 1990²². Zmiany te były związane z tworzeniem określonych państwowych jednostek organizacyjnych w porcie Władysławowo. Ewolucja ta przebiegała w sposób następujący²³:

- 1) utworzenie przedsiębiorstwa państwowego „Centrala Rybna” zajmującego się skupem, przetwórstwem i prowadzącego wędzarnie ryb (1950 r.),
- 2) przejęcie zarządu nad portem przez PP i UR „Arka” w Gdyni,
- 3) utworzenie „Armatorskiego Ośrodka Remontowego” posiadającego wyciąg kutrowy z zapleczem szluczniczo-mechanicznym (1952 r.),
- 4) powstanie Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf” (1952 r.)²⁴,
- 5) utworzenie Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”, które powstało na bazie PP i UR „Arka” (decyzja ministra żeglugi z dnia 1 stycznia 1955 r.)²⁵.

¹⁷ Dz.U. RP nr 31, poz. 273.

¹⁸ Dz.U. RP nr 38, poz. 366.

¹⁹ Dz.U. nr 134, poz. 942.

²⁰ Dz.U. z 2003 r., nr 153, poz. 1502, ze zm.

²¹ Współcześnie: Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów z dnia 26 października 2005 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 310, s. 28) – art. 3 pkt 1) – „port” oznacza wydzielony obszar lądu i wody, o granicach określonych przez Państwo Członkowskie, w których znajduje się port, na którym to obszarze znajdują się obiekty i urządzenia przeznaczone do prowadzenia operacji portowych.

²² Z. Teplicki, *25 lat socjalistycznej formy zarządzania polskimi portami morskimi*, „Techn. Gosp. Morska”, 1975, nr 1, s. 4-7.

²³ K. Kołodziej, *Życie zaczęło się przed czterdziestką*, „Dziennik Bałtycki”, 4 maja 1978 r.

²⁴ W skład przedsiębiorstwa weszło 29 kutrów i 12 łodzi.

²⁵ Zarządzenia Ministra Żeglugi nr 204 z dnia 24 grudnia 1954 r.

W 1957 r. zwiększono zakres wykonywanych zadań poprzez przejęcie fabryki mączki rybnej, a w 1961 r. wybudowano wytwórnię lodu łuskowego. Po tym okresie przedsiębiorstwo „Szkuner” staje się jednym z największych państwowych przedsiębiorstw. W dniu 31 stycznia 1957 r. Gdański Urząd Morski dokonał przekazania mienia na rzecz przedsiębiorstwa „Szkuner”²⁶. Dotyczyło to obszarów położonych w granicach administracyjnych portu. Podstawą do przekazania było zarządzenie Ministra Żeglugi nr 185 z dnia 17 listopada 1956 r. w sprawie przekazywania terenów i akwenów wodnych portów morskich w trwały zarząd i użytkowanie państwowym przedsiębiorstwom rybackim²⁷.

Wspomniany Protokół w § 4 wyliczał również „obowiązki” przedsiębiorstwa, w tym:

- budowę i odbudowę, utrzymanie i ochronę umocnień brzegowych portu,
- zarząd i utrzymanie obszaru wodnego²⁸ i przystani związanych z portem,
- przeprowadzenie prac pogłębiarskich,
- utrzymanie porządku w porcie²⁹,
- świadczenie usług portowych³⁰,
- pobieranie opłat portowych³¹,
- uprawnienia i obowiązki wobec osób trzecich³².

Poza zadaniami głównymi przedsiębiorstwo to prowadziło tzw. „produkcję pomocniczą” w dziedzinach: sieciarstwa, chłodnictwa, przeładunków, opakowań, remontów kutrów, portowe (lądowe) zaplecze techniczne.

Powstałe i funkcjonujące do dnia dzisiejszego przedsiębiorstwo „Szkuner” przejęło 32 jednostki połowowe, budowle oraz zaplecze portowe³³. Podmiot ten

²⁶ Protokół zdawczo-odbiorczy sporządzony w dniu 31 stycznia 1957 r. w biurze Gdańskiego Urzędu Morskiego w Gdyni.

²⁷ Wydane na podstawie uchwały nr 69 Prezydium Rządu z dnia 6 lutego 1954 r. w sprawie przekazywania zakładów lub ich części między państwowymi jednostkami gospodarczymi (M.P. nr 21, poz. 351).

²⁸ Art. 2 pkt. 1) – obszar wodny – rozumie się przez to wody śródlądowe w rozumieniu art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz.U. z 2015 r., poz. 469, 1590, 1642 i 2295 oraz z 2016 r. poz. 352) oraz wody przybrzeżne w rozumieniu art. 5 ust. 5b tej ustawy, w pasie nieprzekraczającym jednej mili morskiej od linii brzegu, a także kąpielisko, miejsce wykorzystywane do kąpieli, pływalnię oraz inne obiekty dysponujące nieckami basenowymi o łącznej powierzchni powyżej 100 m² i głębokości ponad 0,4 m w najgłębszym miejscu lub głębokości powyżej 1,2 m – ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 656).

²⁹ Zgodnie z art. 84 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 281) za bezpieczeństwo w porcie odpowiada właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego. Utrzymanie porządku w portach jest normowane zarządzeniem wydawanym przez wspomnianego dyrektora urzędu morskiego.

³⁰ Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów z dnia 26 października 2005 r. (Dz. Urz. UE. L nr 310, s. 28) – art. 3 pkt. 2 – „działania w płaszczyźnie statek/port” oznaczają wzajemne oddziaływania zachodzące, gdy statek znajduje się pod bezpośrednim, bliskim wpływem działań związanych z przemieszczaniem osób lub towarów lub świadczeniem usług portowych na rzecz statku lub przez statek.

³¹ Problematyka opłat portowych normowana w art. 8 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (tekst jedn. Dz.U. z 2010 r., nr 33, poz. 179).

³² Chodziło o umowę z przedsiębiorstwem „Gryf”.

³³ Mały port morski – wielofunkcyjna struktura gospodarczo-przestrzenna posiadająca znaczenie regionalne oraz lokalne, powołana na podstawie decyzji właściwego ministra do spraw gospodarki morskiej.

zarządza portem³⁴, realizując zadania nałożone w akcie erekcyjnym, do których zaliczono³⁵:

- połowy ryb³⁶,
- ich przetwórstwo,
- skup.

Podstawowe jednak zmiany w zakresie gospodarki mieniem nastąpiły po przemianach ustrojowych już w roku 1991. W tym roku rybacy przejęli w leasing od „Szkunera”³⁷:

- 13 kutrów burtowych, które oferowane były pracownikom „Szkunera” w przetargach ograniczonych³⁸,
- 16 kutrów rufowych.

Przedsiębiorstwo to zostało następnie poddane komunalizacji pośredniej, co po części było możliwe dzięki uchwaleniu ustawy o podstawowym znaczeniu dla portów morskich w dniu 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich³⁹. Komunalizacja pośrednia, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji⁴⁰, polegała na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji lub udziałów w spółkach. W początkowej fazie następowało przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego w jednoosobową spółkę (akcyjną albo z ograniczoną odpowiedzialnością) Skarbu Państwa. Komercjalizacja przedsiębiorstwa państwowego była przeprowadzona przez Ministra Skarbu Państwa na wniosek złożony przez:

- samego ministra,
- organ założycielski,
- dyrektora przedsiębiorstwa państwowego i rady pracowniczej.

Uprawnienie do wystąpienia z uzasadnionym wnioskiem o dokonanie komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego w celu komunalizacji posiadał również organ wykonawczy gminy, który mógł wystąpić w tej sprawie do Ministra Skarbu Państwa. Wspomniana już ustawa o portach i przystaniach morskich przyznała gminom

³⁴ Załącznik 1 do Załącznika nr 2 Uchwały Rady Powiatu Puckiego nr XII/59/99 z dnia 26 października 1999 r. w sprawie uchwalenia Statutu Powiatu Puckiego (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2000 r. nr 12, poz. 47, ze zm.) – uchwała nr XXXIV/302/2014 Rady Powiatu Puckiego w sprawie zmiany w statucie powiatu puckiego z dnia 24 czerwca 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2014 r. poz. 2507) – Wykaz jednostek organizacyjnych Powiatu Puckiego pkt 19): Spółka „Szkuner” Sp. z o.o.

³⁵ L. Kuźma, *Procesy reorganizacyjne w zarządzaniu polskimi portami morskimi*, Zesz. Nauk. UG „Ekonomika Transportu Morskiego” 1980, nr 8, s. 59-76.

³⁶ Zob. np.: Postanowienie Sądu Najwyższego – Izba Karna z dnia 12 lipca 1956 r., III KO 20/56 – Teza: Ryby złowione przez rybaków w wykonaniu umowy kontraktacyjnej, zawartej z Przedsiębiorstwem Połowów i Usług Rybackich „Szkuner” (lub innym państwowym bądź spółdzielczym przedsiębiorstwem rybackim), stanowią ich własność do chwili zakupu tych ryb przez dane przedsiębiorstwo, OSNCK 1957, nr 2, poz. 16, Legalis.

³⁷ J. Sieński, *Kutry za ryby*, „Dziennik Bałtycki”, 20 grudnia 1995 r.

³⁸ Jak wynika z analizy publikacji prasowych w tamtym okresie, cena wywoławcza była dwu- lub trzykrotnie wyższa od wartości księgowej. Problem zawartych umów przez „Szkuner” z rybakami poruszony w artykule: (Sara), *Rybacy na łodzi – Szkuner nie chce oddać kutrów*, Dziennik Bałtycki, 3 czerwca 1998 r.

³⁹ Dz.U. z 2010 r., nr 33, poz. 179; K. Kruczałak, *Założenia koncepcyjne ustawy o portach morskich*, „Prawo Morskie” 1995, nr 8, s. 27-40.

⁴⁰ Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 747.

(miasto Władysławowo) możliwość przejęcia zarządu nad portem⁴¹. Omawiany port we Władysławowie a dokładniej obszar jego działania, znajduje się w wieczystym użytkowaniu przedsiębiorstwa „Szkuner”. Z kolei sama ustawa o portach i przystaniach morskich dokonuje podziału działalności na dwie sfery:

- zarządzania portami⁴²,
- eksploatację portów.

Podmiot zarządzający jest zobowiązany do dbania o grunty i infrastrukturę, planowania rozwoju portu, świadczenia określonych usług i pobierania za nie opłat portowych. W założeniach ustawy zarząd taki powinien mieć charakter użyteczności publicznej. Biorąc pod uwagę, że port ten nie jest uznany za mający podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, o formie organizacyjno-prawnej zarządzania decydować powinna gmina. Warunkiem jest w tym przypadku, aby teren, na którym jest on położony, posiadał status mienia komunalnego (gminnego). Pewnym rozwiązaniem istniejącej sytuacji byłoby poszerzenie obszaru, na którym znajduje się port, o grunty Skarbu Państwa, a następnie wszczęcie procedury przed wojewodą o ich komunalizację. W takim stanie prawnym część portu znajdowałaby się na gruntach gminnych, skutkiem tego miasto Władysławowo mogłoby wnieść je w formie aportu do spółki „Szkuner”, która jest podmiotem zarządzającym portem⁴³.

Aktualnie portem we Władysławowie zarządza spółka publiczna przedsiębiorstwo połowów i usług rybackich „Szkuner” sp. z o.o. z siedzibą we Władysławowie. Przedsiębiorstwo to powstało wskutek komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego o nazwie „Szkuner” przeprowadzonej w dniu 6 września 2007 roku przez Ministra Skarbu Państwa.

Uwagi krytyczne wobec takiej formy prawno-organizacyjnej wyraża zarówno gmina, jak również środowiska rybackie funkcjonujące w jego otoczeniu.

ZADANIA PORTU

Punktem wyjścia do rozważań jest wskazanie, iż rozwój portu stanowi składnik lokalnego potencjału rozwojowego miasta Władysławowa, co jednocześnie jest przedmiotem prowadzonej polityki lokalnej kształtowanej na szczeblu gminy jako jednostki samorządu terytorialnego. Jednakże z drugiej strony jako składnik potencjału rozwojowego kraju każdy port morski jest istotnym elementem prowadzonej polityki morskiej kraju oraz regionu nadmorskiego.

⁴¹ Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. nr 166, poz. 1361) – art. 3 pkt 6) – podmiot zarządzający portem lub przystanią morską – oznacza to podmiot utworzony na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.

⁴² Por.: L. Tazbir, *Kto i jak zarządza portamiorskimi*, „Kontrola Państwowa” 2003, nr 5, s. 68-72; J. Żermen, *Zmiany w systemie zarządzania morskimi portami handlowymi*, „Gazeta Prawna” 1996, nr 3; J. Młynarczyk, *Ze studiów nad prawnym modelem zarządzania polskimi portamiorskimi*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2014, nr 32, s. 287-296.

⁴³ P. Lewandowski, *Funkcjonowanie ustawy o portach i przystaniach morskich w kontekście stosunków prawnych podmiotu zarządzającego i podmiotów gospodarczych*, „Prawo Morskie” 2001, nr 15, s. 91-103.

Analizując regulacje prawne, można podjąć próbę wyznaczenia kierunków strategii funkcjonowania obszarów gospodarki morskiej. Do kierunków tych można zaliczyć⁴⁴:

- wzmocnienie znaczenia portów morskich poprzez ich modernizację i rozbudowę infrastruktury;
- wdrożenie unijnych standardów w zakresie eksploatacji i zarządzania, co będzie skutkowało dalszą integracją systemu transportowego kraju;
- poprawę infrastruktury portów morskich i dostępności do ich urządzeń od strony morza;
- rozwój autostrad morskich i tzw. żeglugi bliskiego zasięgu;
- poprawę jakości usług portowych;
- wspieranie lokalnych portów;
- uporządkowanie zagadnień związanych z prawem własności i finansowaniem rozwoju infrastruktury portowej;
- zagwarantowanie większej dostępności do portów.

Punktem wyjścia dla określenia zadań stojących przed portem we Władysławowie jest przybliżenie dwóch istotnych pojęć, jakimi są „infrastruktura portowa” oraz „infrastruktura zapewniająca dostęp do portów i przystani morskich”. Definicje prawne tych dwóch pojęć zostały zawarte w art. 2 pkt 4-6 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Pozwalają one określić granice portu i uprawnienia podmiotu zarządzającego, jakim jest „Szkuner”. Określony obiekt zostanie zaliczony do infrastruktury portowej wówczas, gdy:

- znajduje się w granicach portu,
- jest ogólnodostępny,
- powiązany z funkcjonowaniem portu,
- przeznaczony przez podmiot zarządzający portem do wykonywania zadań określonych w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o portach i przystaniach morskich, czyli świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej.

W przypadku ostatniego elementu wymogiem obligatoryjnym nie jest fakt posiadania określonego obiektu przez podmiot zarządzający portem, wystarczające jest bowiem przeznaczenie obiektu do wykonywania zadań unormowanych w analizowanej ustawie. Spółka „Szkuner” świadczy usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej w rozumieniu art. 2 pkt 4 w zw. z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o portach i przystaniach morskich. W odniesieniu do powyższego zagadnienia w przypadku tego portu nie znajdzie zastosowania rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z dnia 7 maja 2015 r.⁴⁵, bowiem port ten nie jest zaliczany do grupy portów posiadających szczególne znaczenie.

⁴⁴ A. Korneluk, *Wpływ unormowań prawnych „Ustawy o portach i przystaniach morskich” na rozwój polskich portów morskich*, Zesz. Nauk. Wyższa Szkoła Morska Szczecin, 1998, nr 56, s. 81-88.

⁴⁵ Dz.U. z 2015 r. poz. 733.

Funkcjonujący obecnie port rybacki, jakim jest port we Władysławowie, nie może funkcjonować w oderwaniu od jednostki samorządu terytorialnego, na obszarze której działa⁴⁶. Gminy nadmorskie aktualnie za istotny kierunek swojego rozwoju uznają turystykę. Za turystykę kwalifikowaną natomiast uznaje się między innymi żeglarstwo. Rozwój tej formy turystyki jest zależny od sprawnego funkcjonowania sieci portów, które jednak powinny spełniać określone standardy. Stąd też powstał projekt sieciowy w regionie morza Bałtyckiego pod nazwą SuPortNet⁴⁷. W projekcie przyjęto następujące założenia związane z opracowaniem⁴⁸:

- zasad planowania przestrzennego sieci portów jachtowych w rejonie Morza Bałtyckiego,
- form promocji i zasad marketingu turystyki jachtowej,
- konkretnych projektów modernizacji istniejących już portów,
- warsztatów międzynarodowych w celu wymiany doświadczeń.

OCENA FUNKCJONOWANIA

Oceny funkcjonowania portu można dokonać w dwóch relacjach:

- turyści, mieszkańcy – port;
- lokalni rybacy – port.

W sezonie turystycznym w porcie cumują jachty sportowe oraz żaglowce, które mogą w nim zaopatrzyć się w paliwo, artykuły spożywcze i wodę. Istnieje również możliwość w szczególnych przypadkach dokonania niezbędnych napraw i remontów. W porcie znajduje się morskie przejście graniczne dla turystów, którzy chcą popłynąć do portów skandynawskich, litewskich czy też łotewskich. W miesiącach letnich z portu pasażerskiego można wypłynąć statkiem w rejs po Bałtyku. Jednocześnie tzw. zachodni falochron pełni rolę mola i jest miejscem dla wędkarzy i turystów.

Połowcy i przetwórstwo stanowią główną działalność spółki zarządzającej portem. Jednostki rybackie dokonują połowów przede wszystkim szprotów, śledzi i dorszy. Spółka skupuje również tzw. „surowiec rybny” z innych kutrów, które stacjonują w porcie lub innych portach. Prowadzona jest również sprzedaż świeżych ryb i mrożonych oraz ich dystrybucja na obszarze RP i UE⁴⁹.

Inaczej kształtowały się relacje pomiędzy lokalnymi rybakami a władzami portu. W tym przypadku analiza materiałów źródłowych wskazuje na ewolucję tych rela-

⁴⁶ Jest to szczególna jednostka organizacyjna, bowiem mimo regulacji ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r. (tekst jedn. Dz.U. nr 33, poz. 179) zawartych w art. 23 ust. 1 gmina miejska Władysławowo nie decydowała o formie prawnej portu, ponieważ nie jest to jednostka organizacyjna gminy.

⁴⁷ Pełna nazwa: „Zrównoważony rozwój przestrzenny z uwzględnieniem sieci portów dla turystyki wodnej w Regionie Morza Bałtyckiego”.

⁴⁸ K. Borkowska, *Projekt Suportnet w Polsce, czyli wielka szansa dla portów jachtowych*, „Głos Wybrzeża”, 10 listopada 2000 r.

⁴⁹ Np. (brak aut.): *Ryby pod nadzorem sanitarnym*, „Dziennik Bałtycki”, 29 listopada 1999 r.; (brak aut.): *Zwijanie sieci*, „Dziennik Bałtycki”, 17 grudnia 1999 r.; A. Kościukiewicz (rzecznik starostwa puckiego), *Z rybołówstwem do Unii*, „Głos Wybrzeża”, 8 marca 2000 r.

cji i występujący konflikt społeczny. W roku 1998 pracownicy „Szkunera” przejęli w leasing 13 kutrów⁵⁰. Konflikt dotyczył obniżenia o 60% kwoty płatności za przejęte kutry w roku 1993. Wynikało to ze spadku wydajności związanej ze spadkiem połowów. W roku 1998 „Szkuner” ponownie wycenił kutry – na kwotę 400 tys. zł każdy i zażądał anulowania umowy z 1993 r. i dalszych wpłat⁵¹. W efekcie narastania konfliktu z armatorami doszło do spotkania w dniu 9 listopada 1998 r. ówczesnego wicewojewody gdańskiego K. Pusza, który poparł stanowisko właścicieli kutrów⁵². Spotkanie to nie przyniosło rezultatu i doprowadziło między innymi do wystąpienia Zrzeszenia Rybaków Morskich z zawiadomieniem o popełnieniu przestępstwa przez „Szkuner” w zakresie skupu i sprzedaży dorszy w okresie ochronnym⁵³.

Do wygasania konfliktu doszło w momencie podjęcia działań związanych z prywatyzacją „Szkunera”⁵⁴.

Aktualnie działalność portu jest oceniana pozytywnie zarówno przez mieszkańców, jak i turystów. Problemem natomiast są relacje armatorów, przekładające się na kwestie finansowe.

ZAKOŃCZENIE

Rozwój infrastruktury portowej we Władysławowie określony został w *Strategii Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie*⁵⁵, przygotowanej w październiku 2009 roku. Jako główne kierunki rozwoju inwestycji w porcie wskazano następujące aspekty:

- tworzenie warunków do powstania nowych usług portowych w sferze handlowej i turystycznej – w części zachodniej portu,
- rozwój obiektów związanych z przetwórstwem ryb – część centralna portu,
- funkcjonowanie obiektów istniejącej stoczni remontowej – część wschodnia,
- udostępnienie obiektów spółki na cele usług handlowych i gastronomicznych – część południowa oddzielona linią kolejową od obszaru właściwego portu.

Port powinien rozwijać się w dwóch głównych obszarach: jako port morski oraz port turystyczny. Z pierwszym obszarem wiąże się pełnienie określonych funkcji: baza postoju i obsługi jednostek rybackich, baza przetwórstwa wstępnego ryb, baza remontu i budowy małych jednostek pływających, obsługa wszystkich rodzajów żeglugi, a także baza ratownictwa morskiego.

⁵⁰ (Sara), *Rybaczy na łodzie*, „Dziennik Bałtycki”, 3 czerwca 1998 r.

⁵¹ M. Goniszewski, *Rybaczy kontra „Szkuner”*, „Głos Wybrzeża”, 22 lipca 1998 r.

⁵² M. Goniszewski, *Wicewojewoda w „Szkunerze”*, „Głos Wybrzeża”, 10 sierpnia 1998 r.

⁵³ Szeroko na temat: On, *„Szkuner” w prokuraturze*, „Głos Wybrzeża”, 24 listopada 1998 r.; P. Hoffmann (biuro prasowe wojewody), *Szkuner w prokuraturze*, „Głos Wybrzeża”, 2 grudnia 1998 r.; S. Michalski, *Niepotrzebny konflikt*, „Wiadomości Rybackie” 1998, nr 8(93), s. 5; On, *Czyje kutry*, „Głos Wybrzeża”, 11 marca 1999 r.; J. Sieński, *Kutry czekają na decyzję*, „Dziennik Bałtycki”, 5 sierpnia 1999 r.

⁵⁴ (brak aut.), *Szkuner aportedem*, „Gazeta Wyborcza”, 11 lipca 2003 r.

⁵⁵ Strategia Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie, 20.10.2009 r., PPiUR „Szkuner” Sp. z o.o. (22.10.2009).

Natomiast drugi obszar jest związany z aktywnością turystyczną, która powinna bazować na następujących elementach:

- port jachtowy – element sieci portów jachtowych polskiego wybrzeża,
- baza morskiej turystyki pasażerskiej,
- obsługa turystów w takich dziedzinach, jak: gastronomia, punkty handlowe, usługowe, zaplecze hotelowe z dopuszczoną funkcją mieszkaniową na obrzeżach portu.

Obecnie dużym problemem jest konflikt społeczny pomiędzy władzami spółki zarządzającej portem oraz mieszkańcami gminy.

Bibliografia

Literatura:

- Adamski Z., *Port Rybacki w Wielkiej Wsi*, „Studia i Materiały Oceanologiczne”, N 18 PAN, Sopot 1977.
- Białaś T., *Liga Morska i Kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983.
- Borkowska K., *Projekt Suportnet w Polsce, czyli wielka szansa dla portów jachtowych*, „Głos Wybrzeża”, 10 listopada 2000 r.
- (brak aut.), *Ryby pod nadzorem sanitarnym*, „Dziennik Bałtycki”, 29 listopada 1999 r.
- (brak aut.), *Zwijanie sieci*, „Dziennik Bałtycki”, 17 grudnia 1999 r.
- (brak aut.), *Szkuner a portem*, „Gazeta Wyborcza”, 11 lipca 2003 r.
- Goniszewski M., *Rybaczy kontra „Szkuner”*, „Głos Wybrzeża”, 22 lipca 1998 r.
- Goniszewski M., *Wicewojewoda w „Szkunerze”*, „Głos Wybrzeża”, 10 sierpnia 1998 r.
- Hoffmann P. (biuro prasowe wojewody), *Szkuner w prokuraturze*, „Głos Wybrzeża”, 2 grudnia 1998 r.
- Hueckel S., *Port rybacki w Wielkiej Wsi, jego znaczenie i budowa*, „Przyroda i Technika” 1937, nr 3.
- Hueckel S., *Wielka Wieś – nowy port rybacki*, „Życie Techniczne” 1936, nr 7-8.
- Kraak P., *Miasto, które powstało dzięki rybom*, „Brzegiem Bałtyku”, lipiec 1965 r.
- Kołodziej K. *Życie zaczęło się przed czterdziestką*, „Dziennik Bałtycki”, 4 maja 1978 r.
- Korneluk A., *Wpływ unormowań prawnych „Ustawy o portach i przystaniach morskich” na rozwój polskich portów morskich*, Zesz. Nauk. Wyższa Szkoła Morska Szczecin, 1998, nr 56.
- Kościukiewicz A. (rzecznik starostwa puckiego), *Z rybołówstwem do Unii*, „Głos Wybrzeża”, 8 marca 2000 r.
- Kruczałak K., *Założenia koncepcyjne ustawy o portach morskich*, „Prawo Morskie” 1995, nr 8.
- Kuźma L., *Procesy reorganizacyjne w zarządzaniu polskimi portami morskimi*, Zesz. Nauk. UG Ekonomia Transportu Morskiego, 1980, nr 8.
- Lewandowski P., *Funkcjonowanie ustawy o portach i przystaniach morskich w kontekście stosunków prawnych podmiotu zarządzającego i podmiotów gospodarczych*, „Prawo Morskie” 2001, nr 15.
- Michalski S., *Niepotrzebny konflikt*, „Wiadomości Rybackie” 1998, nr 8(93).
- Młynarczyk J., *Ze studiów nad prawnym modelem zarządzania polskimi portami morskimi*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2014, nr 32.
- Odyniec W., Godlewski J., *Ziemia Pucka. Przeszłość i teraźniejszość*, Gdańsk 1974.
- On, „Szkuner” w prokuraturze, „Głos Wybrzeża”, 24 listopada 1998 r.

On, *Czyje kutry*, „Głos Wybrzeża”, 11 marca 1999 r.
Ropelewski A., *1000 lat naszego rybołówstwa*, Gdynia 1963.
(Sara), *Rybaczy na łodzie – Szkunier nie chce oddać kutrów*, „Dziennik Bałtycki”, 3 czerwiec 1998 r.
(Sara), *Rybaczy na łodzie*, „Dziennik Bałtycki”, 3 czerwca 1998 r.
Sieński J., *Kutry czekają na decyzję*, „Dziennik Bałtycki”, 5 sierpnia 1999 r.
Sieński J., *Kutry za ryby*, „Dziennik Bałtycki”, 20 grudnia 1995 r.
Tazbir L., *Kto i jak zarządza portami morskimi*, „Kontrola Państwowa” 2003, nr 5.
Teplicki Z., *25 lat socjalistycznej formy zarządzania polskimi portami morskimi*, „Techn. Gosp. Morska” 1975, nr 1.
Żermeni J., *Zmiany w systemie zarządzania morskimi portami handlowymi*, „Gazeta Prawna” 1996, nr 3.

Akty prawne:

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 934.
Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji, tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 747.
Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, tekst jedn. Dz.U. z 2010 r. nr 33, poz. 179.
Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej, Dz.U. RP nr 38, poz. 366.
Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 kwietnia 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu rybackiego w Wielkiej Wsi, Dz.U. RP nr 31, poz. 273.
Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej w dniu 6 lipca 2007 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego we Władysławowie od strony morza, redy i lądu, Dz.U. nr 134, poz. 942.
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z dnia 7 maja 2015 r., Dz.U. z 2015 r. poz. 733.
Uchwała nr 69 Prezydium Rządu z dnia 6 lutego 1954 r. w sprawie przekazywania zakładów lub ich części między państwowymi jednostkami gospodarczymi M.P. nr 21, poz. 351.
Zarządzenie Ministra Żeglugi nr 204 z dnia 24 grudnia 1954 r.
Zarządzenie Ministra Żeglugi nr 185 z dnia 17 listopada 1956 r. w sprawie przekazywania terenów i akwenów wodnych portów morskich w trwały zarząd i użytkowanie państwowym przedsiębiorstwom rybackim.

Streszczenie: Artykuł porusza problematykę funkcjonowania portu rybackiego we Władysławowie. Materia ta została omówiona poprzez przedstawienie rysu historycznego powstania tej jednostki organizacyjnej, jej wpływu na lokalne środowisko rybaków i podjęcie ostatecznych działań związanych z budową portu. Dla uformowania się portu we współczesnym kształcie duże znaczenie miały przekształcenia struktury organizacyjnej przeprowadzone w latach 1950-1990. Wspomniane zmiany administracyjne miały wpływ na zakres prowadzonej działalności i formy współpracy z lokalnym środowiskiem rybackim. Wszystkie te elementy stały się szczególnie ważne w okresie komunalizacji portów i działań związanych ze zmianami strukturalnymi portów rybackich w Polsce.

Słowa kluczowe: port rybacki, rybacy, przetwórstwo rybne, infrastruktura portowa

SEVERAL ISSUES ON THE FUNCTIONING OF THE WLADYSLAWOWO HARBOUR

Summary: The article discusses the functioning of the fishing harbour in Władysławowo. It presents brief history of the harbour, including the influence local fishermen community had on its foundation. The harbour as it is today has been shaped by the transformations of its organizational structure undertaken between 1950 and 1990. The aforementioned administrative changes exerted influence on the scope of the harbour's activities and forms of cooperation with local fishermen community. All these elements played an important part during communalization of harbours and other processes concerning structural transformations of fishing harbours in Poland.

Keywords: fishing harbour, fishermen, fish industry, harbour infrastructure