

## AKTUALNOŚCI Z ZAKRESU EUROPEJSKIEJ LEGISLACJI MORSKIEJ

*Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów uaktualniający i korygujący komunikat dotyczący interpretacji rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 odnoszącego się do stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski)*

Komisja opublikowała w dniu 22.12.2003 r. komunikat<sup>1</sup>, w którym objaśniała zasady stosowania swobody świadczenia usług w morskim transporcie kabotażowym zawarte w rozporządzeniu nr 3577/92<sup>2</sup>. W komunikacie tym przypominała, że państwo może nakładać na przedsiębiorstwa żeglugowe świadczące usługi na określonej trasie obowiązki usług publicznych lub zawierać umowy (nieprzekraczające 6 lat) o świadczenie usług publicznych z takimi przedsiębiorstwami. Dotyczy to w szczególności transportu pomiędzy lądem stałym a wyspami albo transportu między wyspami, w którym wolny rynek nie jest w stanie zapewnić usług transportowych, bo dla przedsiębiorstw morskich nie jest to opłacalne.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 3577/92 i orzecznictwem ETS<sup>3</sup>, przedsiębiorstwa będące stronami umów o świadczenie usług publicznych powinny być wyłaniane w przetargu publicznym. Niemniej Komisja przyznała w omawianym komunikacie, że w przypadku usług w obrębie małych wysp, w których zazwyczaj chodzi o jedną trasę, którą jest zainteresowany jedynie jeden lokalny przedsiębiorca, takie postępowanie jest nadmiernie biurokratyczne. Wyraziła więc zgodę, aby w odniesieniu do tras, na których nie przewozi się więcej niż 100 000 pasażerów rocznie, kontrahent był wyłaniany na podstawie uproszczonego postępowania, tj. zwykłego wezwania do składania ofert. W takim wypadku umowy mogą być zawierane na okres do 12 lat.

W dniu 11.05.2006 r. Komisja opublikowała kolejny komunikat<sup>4</sup>, którego celem jest aktualizacja i korekta poprzedniego komunikatu. Podnosi on próg dla małych wysp, tak więc od tego momentu uproszczoną procedurę wyboru przewoźnika można stosować w odniesieniu do połączeń z wyspami, na których roczne natężenie ruchu nie przekracza 300 000 pasażerów.

Zmiana ta miała na celu ujednoczenie wymogów dla uproszczonego zawierania umów o świadczenie usług publicznych z uproszczoną procedurą

---

<sup>1</sup>KOM(2003) 595.

<sup>2</sup>Dz. Urz. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

<sup>3</sup>C-205/99, Analir i in. i Administración General del Estado, Zb. Orz. 2001, s. I-1271.

<sup>4</sup>KOM(2006) 196.

przyznawania pomocy państwa, aby zrekompensować koszty usług publicznych świadczonych przez przedsiębiorstwa żeglugowe. W odniesieniu do tej drugiej kwestii Komisja przyjęła w dniu 28.11.2005 r. decyzję w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym<sup>5</sup>. W decyzji Komisja określiła, jaka pomoc państwa przyznawana przedsiębiorstwom świadczącym usługi publiczne w celu pokrycia kosztów tych usług jest automatycznie zgodna ze wspólnym rynkiem i nie wymaga w związku z tym zgłoszenia Komisji. Chodzi tu przede wszystkim o pomoc dla działalności, która ze względu na swój ograniczony charakter nie może mieć wpływu na rozwój handlu na rynku wspólnotowym. Tak też za zgodną z rynkiem uznaje się pomoc przyznaną z tytułu świadczenia przez przedsiębiorstwa usług publicznych w zakresie połączeń z wyspami, na których średnie natężenie ruchu w ciągu dwóch lat poprzedzających rok, w którym powierzono im świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, nie przekroczyło 300 000 pasażerów. Ponadto, za zgodną z prawem wspólnotowym uważa się również pomoc z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną portom, w których średnie natężenie ruchu w ciągu poprzedzających dwóch lat również nie przekroczyło 300 000 pasażerów. W innych wypadkach rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych musi być zgłoszona Komisji, która oceni jej zgodność z art. 86 ust. 2 i wyrazi zgodę, lub nie, na jej przyznanie<sup>6</sup>.

### *Zielona Księga Komisji: „Przyszła polityka morska Unii: europejska wizja oceanów i mórz”*

W dniu 7.06.2006 r. Komisja Europejska opublikowała tzw. Zieloną Księgę zatytułowaną „Przyszła polityka morska Unii: europejska wizja oceanów i mórz”<sup>7</sup>. Europejskie Zielone Księgi są dokumentami, których celem jest zainicjowanie dyskusji i konsultacji w określonej dziedzinie. Wspomniana Księga rozpoczyna jeden z największych procesów konsultacyjnych w historii UE, dążąc przez to do określenia nowej wizji zintegrowanej polityki morskiej. Miałyby to być polityka niezwiązana z sektorami, ale integrująca różne dziedziny działalności ludzkiej związane z morzami i oceanami, takie jak transport, żegluga, przemysł przybrzeżny i portowy, rybołówstwo i akwakultura, tradycyjne i alternatywne sposoby wytwarzania energii, badania

<sup>5</sup> Decyzja 2005/842/WE, Dz. Urz. L 312 z 29.11.2005, s. 67.

<sup>6</sup> Jeżeli rekompensata nie jest pomocą publiczną, tj. gdy spełnia 4 warunki ustanowione w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/00 Altmark (Zb. Orz. 2003, s. I-7747), to naturalnie nie musi być zgłaszana Komisji.

<sup>7</sup> Tekst Zielonej Księgi jest dostępny na stronie Komisji pod adresem: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/green\\_paper\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/green_paper_en.html)

morskie i turystyka. Zielona Księga podkreśla wzajemne powiązania między tymi dziedzinami i ich wpływ na środowisko naturalne. Polityka integrująca wymienione sektory umożliwiłaby w przyszłości stworzenie trwałej gospodarki morskiej pozwalającej na pobudzenie potencjału gospodarczego mórz i jednocześnie ochronę środowiska naturalnego.

Zielona Księga jest wynikiem przyjętej w marcu 2005 r. decyzji Komisji o rozpoczęciu konsultacji w sprawie przyszłej polityki morskiej UE. Do jej powstania przyczyniło się siedmiu komisarzy: Joe Borg – odpowiedzialny za rybołówstwo i politykę morską, Günter Verhaugen – odpowiedzialny za przedsiębiorstwa i przemysł, Danuta Hübner – odpowiedzialna za politykę regionalną, Jacques Barrot – odpowiedzialny za transport, Stavros Dimas – odpowiedzialny za ochronę środowiska, Janez Potočnik – odpowiedzialny za badania naukowe i Andrijs Piebalgs – odpowiedzialny za sektor energii.

Konsultacje miały trwać do czerwca 2007 r. Podczas tego okresu Komisja chce wysłuchać komentarzy zainteresowanych stron w sprawie przyszłej polityki morskiej. Pod koniec 2007 r. Komisja poinformuje Radę i Parlament o wyniku konsultacji.

*Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 13.06.2006 r.  
w sprawie C-173/03, Traghetti del Mediterraneo SpA  
przeciwko Republice Włoskiej*

W 1981 r. przedsiębiorstwo żeglugowe Traghetti del Mediterraneo (TDM) pozwało swojego konkurenta, przedsiębiorstwo Tirrenia di Navigazione, przed Tribunale di Napoli. TDM żądało odszkodowania za straty poniesione w latach 1976–1980 w wyniku polityki niskich cen konkurenta w ramach połączeń kabotażowych między kontynentalnymi Włochami a Sycylią i Sardynią. Tirrenia mogła sobie na taką politykę pozwolić, gdyż na swoją działalność uzyskała subwencje publiczne. W związku z tym TDM podnosiło, że zachowanie konkurenta stanowiło czyn nieuczciwej konkurencji i nadużycie pozycji dominującej.

Żądanie odszkodowania zostało oddalone przez wszystkie włoskie sądy, do których wnoszono tę sprawę (w pierwszej instancji przez Tribunale di Napoli, a następnie w ramach apelacji i kasacji przez Corte d'appello di Napoli i Corte suprema di cassazione). Najwyższy Sąd Kasacyjny orzekł, że subwencje zostały przyznane zgodnie z prawem, ponieważ Traktat przewiduje, że pomoc państwa udzielona w celu pobudzenia rozwoju gospodarczego regionów, w których poziom życia jest wyjątkowo niski, nie jest sprzeczna ze wspólnym rynkiem. Jeżeli natomiast chodzi o zastosowanie zasad konkurencji, to sąd ten stwierdził, że ponieważ w tym okresie rynek kabotażu nie był jeszcze zliberalizowany i ze względu na ograniczony geograficznie zakres spornej działalności nie było możliwe zidentyfikowanie rynku właściwego. Uznawszy, że wyrok tego sądu

opiera się na błędnej wykładni wspólnotowych przepisów pomocy państwa i konkurencji, syndyk masy upadłości TDM, którego likwidację rozpoczęto w międzyczasie, pozwał Republikę Włoską do Tribunale di Genova. Jego skarga ma na celu uzyskanie naprawienia szkody, jaką TDM poniosło z tytułu błędnej interpretacji prawa dokonanej przez sąd najwyższej instancji oraz z tytułu naruszenia obowiązku skierowania pytania prejudycjalnego do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

W tych okolicznościach Tribunale di Genova zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniem, czy prawo wspólnotowe stoi na przeszkodzie takim przepisom krajowym, jak włoska ustawa<sup>8</sup>, które, po pierwsze, wykluczają całkowicie odpowiedzialność państwa członkowskiego za szkody wyrządzone jednostkom wskutek naruszenia prawa wspólnotowego przez sąd krajowy orzekający w ostatniej instancji w sytuacji, gdy naruszenie to wynika z dokonanej przez ten sąd interpretacji przepisów prawa lub oceny okoliczności faktycznych i dowodów, a po drugie ograniczają tę odpowiedzialność do przypadków winy umyślnej lub poważnego uchybienia sędziego<sup>9</sup>.

ETS powołał się na zasadę, zgodnie z którą Państwo Członkowskie zobowiązane jest do naprawienia szkód wyrządzonym jednostkom w związku z naruszeniem prawa wspólnotowego. Obowiązek ten dotyczy – jak zostało już ustanowione w wyrokach Francovich<sup>10</sup>, Brasserie du Pêcheur i Factortame<sup>11</sup> – każdego przypadku naruszenia tego prawa, niezależnie od organu państwa, którego działanie lub zaniechanie jest źródłem uchybienia. Ma więc również zastosowanie – jak sprecyzowano w wyroku w sprawie Köbler<sup>12</sup> – do naruszenia popełnionego przez najwyższą władzę sądowniczą, także w wypadku gdy naruszenie to polega na nieskierowaniu pytania prejudycjalnego do Trybunału. W przeciwnym razie zasadnicza rola, jaką pełni władza sądownicza dla ochrony praw, które jednostkom nadają przepisy wspólnotowe, uległaby osłabieniu.

W odniesieniu do niniejszej sprawy wykluczenie możliwości pociągnięcia państwa do odpowiedzialności w sytuacji, gdy naruszenie zarzucane sądowi krajowemu wynika z interpretacji przepisów prawa lub oceny okoliczności faktycznych i dowodów, oznaczałoby naruszenie samej istoty zasady

---

<sup>8</sup> Ustawa nr 117 z 13.04.1988 r. o odszkodowaniu za szkody wyrządzone w ramach wykonywania funkcji sądowiczych i odpowiedzialności cywilnej sędziów [legge n° 117 (sul) risarcimento dei danni cagionati nell' esercizio delle funzioni giudiziarie e responsabilità civile dei magistrati (GURI nr 88 z 15.04.1988 r., s. 3)].

<sup>9</sup> Por. Komunikat prasowy ETS nr 49/06 z 13.06.2006 r. dostępny na stronie: <http://www.curia.eu.int/pl/actu/communiques/index.htm>

<sup>10</sup> Wyrok z 19.11.1991 r. w sprawach połączonych C-6/90 and C-9/90, Andrea Francovich i Danila Bonifaci i in. v. Italian Republic, Zb. Orz. 1991, s. I-05357.

<sup>11</sup> Wyrok z 5.03.1996 w sprawach połączonych C-46/93 i C-48/93, Brasserie du Pêcheur SA v. Bundesrepublik Deutschland i The Queen v. Secretary of State for Transport, *ex parte*: Factortame Ltd i in., Zb. Orz. 1996, s. I-01029.

<sup>12</sup> Wyrok z 30.09.2003 w sprawie C-224/01, Gerhard Köbler i Republik Österreich, Zb. Orz. 2003, s. I-10239.

odpowiedzialności państwa i prowadziłyby do sytuacji, w której jednostki nie mogłyby skorzystać z żadnej ochrony sądowej w razie popełnienia przez sąd krajowy orzekający w ostatniej instancji oczywistego błędu podczas wspomnianych czynności udzielania wykładni lub dokonywania oceny<sup>13</sup>.

Ponadto, Trybunał przypomniał, że zgodnie z zasadą ustanowioną przez uprzednie orzecznictwo państwo ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone jednostkom w związku z naruszeniem prawa wspólnotowego przez sąd najwyższego szczebla wyjątkowo, gdy sąd ten naruszy w sposób oczywisty obowiązujące prawo. Oczywiste naruszenie należy oceniać w szczególności z punktu widzenia określonych kryteriów, takich jak stopień jasności i precyzji naruszonej normy, wybaczalny lub niewybaczalny charakter błędu co do prawa lub naruszenie przez sąd krajowy obowiązku skierowania pytania prejudycjalnego. Domniemanie oczywistego naruszenia zachodzi, gdy rozpatrywane orzeczenie jest oczywiście sprzeczne z orzecznictwem Trybunału w danej dziedzinie. W odniesieniu więc do ograniczenia odpowiedzialności państwa do przypadków winy umyślnej lub poważnego uchybienia sędziego, będącego przedmiotem niniejszej sprawy, Trybunał orzekł, że prawo krajowe może określać kryteria dotyczące charakteru i stopnia naruszenia, których spełnienie uzależnia możliwość pociągnięcia państwa do odpowiedzialności za naruszenie prawa wspólnotowego przez sąd krajowy orzekający w ostatniej instancji, niemniej kryteria te muszą być zgodne z wcześniej przywołaną zasadą. Nie mogą więc prowadzić do wykluczenia tej odpowiedzialności w wypadkach oczywistego naruszenia obowiązującego prawa.

### *Przegląd unijnej polityki transportowej – aktualizacja Białej Księgi*

W dniu 22.06.2006 r. Komisja Europejska przyjęła dokument dotyczący przeglądu przyszłej unijnej polityki transportowej<sup>14</sup>. Opiera się on na Białej Księdze z 2001 r. („Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzję”)<sup>15</sup>. Księga ta dotyczy zmian mających miejsce w dziedzinie przewozu towarów i pasażerów wszystkimi rodzajami transportu, a w szczególności kwestii dotyczących przeciążenia dróg, ochrony środowiska oraz jakości i bezpieczeństwa życia. Dokument z 2006 r. ma na celu aktualizację Białej Księgi poprzez włączenie działań zmierzających do stworzenia konkurencyjnej europejskiej sieci kolejowej poprzez liberalizację, innowacje technologiczne i interoperacyjność sprzętu, inwestycje w infrastrukturę oraz lepsze monitorowanie rynku, a także wprowadzenie od 2007 r. nowej tabeli wyników. **Ponadto przewiduje rozwój tzw. autostrad morskich oraz żeglugi morskiej bliskiego**

<sup>13</sup> Por. Komunikat prasowy ETS nr 49/06 z 13.06.2006 r.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_transport\\_policy\\_review\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_transport_policy_review_en.pdf)

<sup>15</sup> [http://www.ec.europa.eu/transport/white\\_paper/documents/doc/lb\\_texte\\_complet\\_en.pdf](http://www.ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_en.pdf)

**zasięgu, kładąc nacisk na połączenia z lądem. Planuje się także zwiększenie inwestycji w porty i obszary przyległe w ramach polityki dotyczącej portów europejskich, która ma zostać wprowadzona w 2007 r.**

Zgodnie z omawianym dokumentem rozwój transportu powinien przede wszystkim służyć swobodzie przemieszczania się obywateli Unii Europejskiej. W tym celu należy, obok działań przewidzianych w Białej Księdze z 2001 r. (tj. m.in. rozwoju połączeń kolejowych i morskich dla transportu towarów na duże odległości), rozwinąć logistykę transportu towarowego, stosować nowe technologie (w dziedzinie komunikacji i nawigacji), ułatwiać przemieszczanie się obywateli przede wszystkim na obszarach miejskich, **a ponadto położyć nacisk na rozwój szlaków żeglugi śródlądowej**. Jednocześnie należy zmniejszyć negatywne skutki mobilności związane ze zużyciem energii i pogarszaniem się jakości środowiska oraz **wzmocnić ochronę praw pasażerów**, w szczególności w zakresie wszystkich form transportu dla osób, których mobilność jest ograniczona.

Instrumenty przewidziane w Białej Księdze z 2001 r. muszą zostać dostosowane do nowych warunków związanych z rozszerzeniem UE, wzrostem cen paliwa, zobowiązaniami z Kioto oraz globalizacją. W celu optymalizacji działania każdej formy transportu oraz ich połączenia europejska polityka zrównoważonej mobilności wymaga zastosowania narzędzi politycznych. Komisja pragnie przyjąć w 2007 r. plan działań dotyczący logistyki, który **zapewni lepsze współdziałanie transportu drogowego, morskiego, kolejowego i rzeczno- oraz zintegruje różne formy transportu w łańcuchy logistyczne**. Takie działanie przyczyni się do wzrostu konkurencyjności przemysłu, a także zmniejszy stopień oddziaływania transportu towarów na środowisko<sup>16</sup>.

*Pozew do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o stwierdzenie niezgodności z prawem dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7.09.2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa*

Dyrektywa 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa została uchwalona w dniu 7.09.2005 r.<sup>17</sup>. Jej celem jest wzmocnienie ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków. Dlatego przewiduje, że Państwa Członkowskie zapewnią uznanie zrzutów zanieczyszczeń do morza – jeżeli dokonano ich umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania – za naruszenia, oraz wymaga podjęcia przez nie

<sup>16</sup> Komunikat prasowy Komisji z 22.06.2006 r. nr IP/06/818 „Europa w ruchu: polityka transportowa służąca zrównoważonej mobilności”.

<sup>17</sup> Dz.Urz. L 255 z 30.09.2005 r., s. 11–21.

niezbędnych kroków w celu zapewnienia, aby na każdą osobę uznaną za odpowiedzialną za takie naruszenia zostały nałożone skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające sankcje (karne lub administracyjne). Dyrektywę wspiera decyzja ramowa Rady 2005/667/WSISW z dnia 12.07.2005 r.<sup>18</sup>.

Dyrektywa spotkała się z licznymi protestami w środowisku żeglugowym, w szczególności w odniesieniu do nakładania sankcji karnych na kapitana i załogę statku. Głównym argumentem przywoływanym przez przeciwników dyrektywy była jej niezgodność z prawem międzynarodowym.

W dniu 3.07.2006 r. High Court w Londynie zdecydował się skierować do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu cztery pytania prejudycjalne dotyczące zgodności z prawem dyrektywy 2005/35 w sprawie wniesionej przez Lloyd's Register, Intertanko, Intercargo, the International Salvage Union i Greek Shipping Co-operation Committee przeciwko British Secretary of State for Transport. Pytania brzmią następująco:

„(1) Czy art. 5 ust. 2 dyrektywy 2005/35/WE jest niezgodny z prawem w odniesieniu do cieśnin podlegających żegludze międzynarodowej, do wyłącznej strefy ekonomicznej lub równoważnej strefy Państw Członkowskich oraz do morza pełnego, ponieważ ogranicza wyjątki zawarte w Załączniku I, pkt 11 lit. (b) konwencji MARPOL 73/78 oraz w Załączniku II, pkt 6 lit. (b) do właścicieli statków, kapitanów i załogi?”

Pytanie to dotyczy kwestii, czy obciążanie odpowiedzialnością karną kapitana i załogi statków podnoszących flagę obcego państwa za zrzuty do morza dokonane **umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania** na obszarze morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej jest zgodne z prawem, będąc bardziej restrykcyjne od międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki MARPOL 1973/78, która ogranicza karalność za zrzuty do **winy umyślnej kapitana statków i sytuacji, w których działał on lekkomyślnie oraz ze świadomością, że szkoda może nastąpić.**

„(2) Czy art. 4 dyrektywy jest niezgodny z prawem w odniesieniu do morza terytorialnego Państwa Członkowskiego, ponieważ wymaga, aby państwo to traktowało zrzuty substancji zanieczyszczających jako naruszenie w rozumieniu dyrektywy?”

Pytanie drugie dotyczy kwestii, czy wyłączenie zastosowania zasad konwencji MARPOL do zrzutów dokonanych na obszarze morza terytorialnego jest zgodne z prawem.

„(3) Czy art. 4 dyrektywy, wymagający, aby Państwa Członkowskie przyjęły ustawodawstwo, które będzie wiązać odpowiedzialność za zrzuty zanieczyszczających substancji na terenie morza terytorialnego z poważnym zaniedbanie,

<sup>18</sup>Dz.Urz. L 255 z 30.09.2005 r., s. 164–167.

narusza prawo nieszkodliwego przepływu zawarte w Konwencji o Prawie Morza ONZ? Jeżeli tak, to czy art. 4 jest w tym zakresie nieważny z prawem?”.

Pytanie trzecie dotyczy kwestii, czy nałożenie odpowiedzialności karnej za zrzuty zanieczyszczeń w obszarze morza terytorialnego jest zgodne z tzw. prawem nieszkodliwego przepływu przysługującym obcym statkom na tym obszarze.

„(4) Czy użycie pojęcia »poważne zaniedbanie« w art. 4 dyrektywy narusza zasadę pewności prawnej? Jeżeli tak, to czy art. 4 jest w tym zakresie nieważny z prawem?”.

Pytanie czwarte dotyczy kwestii, czy właściwe jest użycie w dyrektywie pojęcia „poważne zaniedbanie”, które to pojęcie nie jest ani powszechnie używane w prawie, ani w szczególny sposób zdefiniowane w dyrektywie, co może prowadzić do różnych rozwiązań w państwach członkowskich.

Pytania zostały wniesione do ETS (sprawa C-308/06). Po rozprawie najpierw rzecznik generalny przedstawi swoją opinię, a następnie Trybunał wyda wyrok.

### *Opinia Rzecznika Generalnego ETS w sprawie Komisja przeciwko Republice Greckiej*

W dniu 14.06.2004 r. do Trybunału Sprawiedliwości wpłynęła skarga przeciwko Republice Greckiej wniesiona przez Komisję Europejską<sup>19</sup>. Komisja zarzuca w niej Grecji, że nie dokonała ona poprawnej transpozycji rozporządzenia Rady nr 3577/92 z dnia 7.12.1992 r. dotyczącego zastosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski)<sup>20</sup>, w szczególności dlatego, że prawo greckie rezerwuje świadczenie usług holowniczych na pełnym morzu dla statków pod banderą grecką.

W dniu 14.09.2006 r. Rzecznik Generalny ETS, Eleanor Sharpston, przedstawiła swoją opinię. Jej zdaniem pozew Komisji należy oddalić, ponieważ rozporządzenie nr 3577/92 ma zastosowanie do usług transportowych (przewozu pasażerów i towarów), a usługi holownicze do nich nie należą. Rzecznik zaznacza, że gdyby Komisja zarzuciła Grecji niezgodność z art. 49 Traktatu o swobodnym świadczeniu usług, to wygrałaby sprawę. Wspomniane rozporządzenie jednakże nie odnosi się do usług, których przedmiotem jest holowanie statków.

<sup>19</sup> Sprawa C-251/04, [www.curia.eu.int](http://www.curia.eu.int)

<sup>20</sup> Dz.U. L 364, z 12.12.1992 r., s. 7.



*Decyzja Komisji w sprawie przyznania ograniczonego uznania dla Polskiego Rejestru Statków*

Państwa bandery odpowiadają za przestrzeganie reguł bezpieczeństwa w odniesieniu do budowy i utrzymania statków podnoszących ich flagi. Do wykonywania niektórych zadań w tym zakresie mogą upoważnić towarzystwa klasyfikacyjne. Państwa Unii Europejskiej mogą jednakże powierzyć te zadania tylko towarzystwom uznanym przez Unię Europejską. Do dnia 29.09.2006 r. Unia uznawała 12 takich towarzystw. W dniu 29.09.2006 r. Komisja przyjęła decyzję<sup>21</sup>, zgodnie z którą przyznała ograniczone uznanie Polskiemu Rejestrowi Statków. Uznanie ograniczone oznacza, że zostało ono przyznane albo na ograniczony czas, albo w stosunku do ograniczonego geograficznie terytorium. W przypadku PRS mamy do czynienia z tym drugim – skutki uznania ograniczają się do Republiki Czeskiej, Cypru, Litwy, Malty, Polski oraz Słowacji.

---

<sup>21</sup> C(2006) 4107, Dz.U. L 272, z 3.10.2006 r., s. 17.