

DOROTA PYĆ

## WSPÓLNA POLITYKA W DZIEDZINIE TRANSPORTU MORSKIEGO W UNII EUROPEJSKIEJ

*Morskie prawo międzynarodowe wywiera decydujący wpływ na kształtowanie się polityki wspólnotowej. I chociaż w doktrynie i w dyskusjach można spotkać stwierdzenia podważające istnienie polityki morskiej we Wspólnocie, okazuje się jednak, że poświęca ona wiele uwagi sprawom morskim. Przykładem mogą być: bezpieczeństwo morskie, transport intermodalny oraz działanie Wspólnoty na rzecz zrównoważonego rozwoju w zakresie ochrony środowiska morskiego i zasobów naturalnych. Te wszystkie elementy są ze sobą ściśle powiązane i być może w przyszłości uda się osiągnąć taki stopień rozwoju transportu, który zgodnie z polityką Unii będzie zrównoważony i zintegrowany.*

### WPROWADZENIE

W sektorze transportowym Unii Europejskiej pracuje obecnie ponad 6 mln osób z państw członkowskich. Dominuje w nim transport drogowy obejmujący blisko 80% przewozów. Wspólna polityka transportowa zakłada powstanie zintegrowanej sieci transportowej – wybudowanie nowych dróg, sieci transeuropejskich, portów morskich i terminali lotniczych. Zgodnie z jej założeniami w ciągu najbliższych 10 lat powstanie 10 tys. km torów kolejowych, 20 tys. km wewnętrznych dróg wodnych i 300 lotnisk. Koszty przedsięwzięcia sięgają 400 miliardów euro.

Transport morski ma strategiczne znaczenie dla Wspólnoty Europejskiej<sup>1</sup>, ponieważ wiąże się z bezpieczeństwem, dostępem do rynku i zatrudnieniem, a tym samym z pewną niezależnością gospodarczą, która może wywierać

---

<sup>1</sup>Porty Wspólnoty Europejskiej obsługują około 2 miliardy ton różnych towarów rocznie. Są to produkty niezbędne dla gospodarki wspólnotowej i dla handlu z innymi regionami świata (np. węglowodory – paliwo stałe oraz minerały – produkty przetworzone).

pozytywny wpływ na przemysły powiązane (budowa statków, działalność portów).

## PRZEPISY OGÓLNE TWE

Wspólnotowa morska polityka transportowa została zapoczątkowana w 1974 roku na mocy art. 84 TWE. Aktualna treść art. 80 TWE zawiera następujące unormowania:

1. Przepisy niniejszego Tytułu mają zastosowanie do transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego.
2. Rada może kwalifikowaną większością głosów podjąć decyzję, czy i w jakim trybie mogą być wydane przepisy dotyczące żeglugi morskiej i powietrznej; stosuje się procedurę określoną w Art. 71.

Przełomowe znaczenie dla spraw morskich i integracji europejskiej w dziedzinie transportu morskiego, miały jednak orzeczenia ETS z 1974 roku w sprawie C-167/73 Komisja /Francja *marins français* oraz orzeczenie z 1986 roku w sprawie Min.Publicc/Asjes, Maillot i inni 209-213/84. Ustalono, że art. 80 pkt 2 TWE wskazuje na ograniczony zakres zastosowania art. 70-80 Traktatu, a transport morski, jak i pozostałe rodzaje transportu objęte są zakresem stosowania ogólnych postanowień Traktatu, w tym reguł konkurencji<sup>2</sup>. W odniesieniu do transportu towarów obowiązuje decyzja Rady 78/774/EWG z 1978 roku w sprawie działalności niektórych państw trzecich w sferze transportu towarów. Decyzja ta ma charakter protekcjonistyczny. Zgodnie z tą decyzją państwa członkowskie są zobowiązane do gromadzenia danych o wielkości i rodzaju ładunków dostarczanych do portów państw członkowskich oraz wysokości frachtu. Jej celem jest ułatwienie podejmowania działań przeciwko państwom stosującym nieuczciwe metody konkurencji.

Problematyka zasad konkurencji w dziedzinie żeglugi w perspektywie otwarcia rynków wywołała liczne dyskusje, dotyczące zwłaszcza zakresu swobodnego świadczenia usług. Pewne rozstrzygnięcia znalazły swoje źródło w orzeczeniu *French Seamen's Case*<sup>3</sup>. Uznano, że reguły prawa konkurencji zawarte w Traktacie odnoszą się do wszystkich dziedzin, wliczając w to transport, w tym także transport morski. Taką interpretację przyjął Trybunał w orzeczeniu w sprawie nr 156/77 – *Komisja v. Belgia*<sup>4</sup> oraz, ostatecznie,

---

<sup>2</sup>Por. G. Zekos, *The Implementation of EU Competition Policy and its Rules in Air and Maritime Transport*, *European Competition Law Review*, 7/1998, s.430-436.

<sup>3</sup>Por. V. Power, *EC Shipping law*, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1992, s. 258.

<sup>4</sup>Zbiór Orzeczeń 1978, s.188.

w sprawie *Nouvelles Frontieres*<sup>5</sup>. Trybunał zajął stanowisko potwierdzające zakres obowiązywania regulacji chroniących konkurencję w zakresie transportu lotniczego i analogicznie morskiego, argumentując, iż w zakresie gospodarki transportowej nie przewidziano zastrzeżeń na korzyść odrębnego systemu.

Początek lat osiemdziesiątych ujawnił poważny kryzys w gospodarce morskiej Wspólnoty. Ilość floty zarejestrowanej w międzynarodowym transporcie morskim spadła z 32% tonażu światowego w 1970 roku do 14% w 1995 roku. Nadwyżka zdolności przewozowej na rynku światowym pogorszyła warunki konkurencji linii morskich WE, np. w porównaniu do krajów o niższych kosztach (tanie bandery).

W 1985 roku Komisja Europejska zaproponowała wprowadzenie kilku środków zaradczych w celu rozwiązania tej patowej sytuacji. Cztery z nich zostały przyjęte przez Radę w grudniu 1986 roku (pakt wigilijny):

1. Rozporządzenie stosujące zasadę swobody świadczenia usług, w celu świadczenia usług transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi oraz pomiędzy państwami członkowskimi i krajami trzecimi (4056/86).
2. Rozporządzenie ustanawiające szczegółowe zasady art. 85 i 86 Traktatu w odniesieniu do transportu morskiego (4056/86).
3. Rozporządzenie uprawniające Wspólnotę do podejmowania kroków w odpowiedzi na nieuczciwe praktyki stosowane przez niektóre linie morskie spoza Wspólnoty (4057/86).
4. Rozporządzenie zezwalające na działanie koordynowane przez Wspólnotę w wypadku, gdyby kraj trzeci ograniczył dostęp do swojego rynku wspólnotowym liniom morskim (4058/86).

Rozporządzenia te przyczyniły się do rozwoju polityki transportu morskiego.

## „POZYTYWNE ŚRODKI” 1989 R.

W sierpniu 1989 r. Komisja przedłożyła Radzie dwie propozycje:

- 1) ustanowienie rejestru wspólnotowego (EUROS), oprócz rejestrów krajowych (projekt ten został odrzucony);
- 2) środki zwiększające konkurencyjność statków wspólnotowych, obejmujące: zaostrzenie inspekcji portowych, w celu przestrzegania norm bezpieczeństwa, ochrony środowiska i norm pracy, propozycje blokowych odstępstw dla konsorcjów, z zastrzeżeniem warunków i zobowiązań określonych w rozporządzeniu oraz środki zmierzające do poprawy wyszkolenia załóg.

---

<sup>5</sup>Zbiór Orzeczeń 1986, s. 1425.

Komisja przyjęła również wytyczne w zakresie pomocy państwa w sektorze morskim, w celu zapewnienia większej jednolitości i przejrzystości.

## ŚWIADCZENIE USŁUG

W odniesieniu do rejsów regularnych na wyspy i z wysp, państwo członkowskie może nałożyć obowiązek świadczenia usług publicznych. Powinno przy tym ustanowić odpowiednią rekompensatę za ich utrzymanie.

W zakresie świadczenia usług zastosowanie mają następujące rozporządzenia:

1. Rozporządzenie Rady 954 z dnia 15 maja 1979 roku dotyczące ratyfikacji przez państwa członkowskie lub ich przystąpienia do Konwencji NZ o kodeksie postępowania dla liniowców konferencyjnych<sup>6</sup>.
2. Rozporządzenie Rady 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 roku, stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi oraz pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi<sup>7</sup>.
3. Rozporządzenie Rady 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r., stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego w ramach państw członkowskich<sup>8</sup>.

## DZIAŁANIA SKOORDYNOWANE

Na podstawie rozporządzenia Rady 4058/86<sup>9</sup> państwo członkowskie, w celu ochrony praw swoich przewoźników do prowadzenia transportu morskiego, może żądać podjęcia skoordynowanych działań w sytuacji, gdy państwo trzecie ogranicza możliwość prowadzenia przewozów przez takich przewoźników<sup>10</sup>. Komisja Europejska, do której kieruje się wniosek w ciągu jednego miesiąca, przedkłada Radzie zalecenia lub propozycje wszczęcia działań skoordynowanych. Jeżeli Rada nie podejmie decyzji o rozpoczęciu takich działań

---

<sup>6</sup>Dz.Urz. WE nr L 121 z 17.05.1979 r.

<sup>7</sup>Dz.Urz. WE nr L 378 z 31.12.1986 r.

<sup>8</sup>Dz.Urz. WE nr L 364 z 12.12.1992 r.

<sup>9</sup>Rozporządzenie Rady 4058/86 z 22 grudnia 1986 r.

<sup>10</sup>Z wyjątkiem ograniczeń, które są zgodne z konwencją ONZ o kodeksie postępowania konferencji liniowych z 1974 r.

w ciągu 2 miesięcy od otrzymania zalecenia Komisji, państwo lub państwa członkowskie mogą jednostronnie lub wspólnie przyjąć takie środki, jakie uznają za stosowne i przedstawić je Komisji oraz innym państwom członkowskim. Do działań skoordynowanych można zaliczyć:

- 1) wystąpienia dyplomatyczne wobec państw trzecich, szczególnie w sytuacji, gdy zachowania tych państw stwarzają niebezpieczeństwo ograniczenia dostępu do handlu morskiego;
- 2) środki odwetowe, takie jak: nałożenie obowiązku uzyskania zezwolenia na załadowanie, wyładowanie i przewóz ładunków, wprowadzenie ograniczeń ilościowych – kontyngentów, wprowadzenie podatków lub opłat.

W odniesieniu do stosunków zewnętrznych mają zastosowanie:

1. Decyzja Rady 77/587/EWG z dnia 13 września 1977 roku ustanawiająca procedurę konsultacji w sprawie stosunków pomiędzy państwami członkowskimi i krajami trzecimi w sprawach żeglugowych oraz w sprawie działań odnoszących się do takich spraw w organizacjach międzynarodowych<sup>11</sup>.
2. Decyzja Rady 78/774/EWG z dnia 19 września 1978 roku w sprawie działań niektórych krajów trzecich w dziedzinie morskiego transportu towarowego<sup>12</sup>.
3. Decyzja Rady 83/573/EWG z dnia 26 października 1983 roku dotycząca środków zaradczych w dziedzinie międzynarodowej żeglugi handlowej<sup>13</sup>.
4. Rozporządzenie Rady 4057/86 z dnia 22 grudnia w sprawie nieuczciwych praktyk w zakresie ustalania cen w transporcie morskim<sup>14</sup>.
5. Rozporządzenie Rady 4058/86 z dnia 22 grudnia 1986 roku w sprawie koordynacji działań zmierzających do ochrony swobodnego dostępu do ładunków w handlu oceanicznym<sup>15</sup>.

## BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU I W PORTACH

Większość zagadnień transportu morskiego jest obecnie regulowana przez konwencje IMO. Wspólnota Europejska nie jest członkiem tej organizacji i tym samym nie może wiązać się konwencjami, które powstały pod auspicjami IMO. Konkretnym odniesieniem jest tutaj wyrok ETS-u w sprawie Matteo Peralta z 1994 r. (dotyczący konwencji MARPOL). Sytuacja taka prowadzi do pewnych

<sup>11</sup> Dz.Urz. WE nr L 239 z 17.09.1977 r.

<sup>12</sup> Dz.Urz. WE nr L 258 z 21.09.1978 r.

<sup>13</sup> Dz.Urz. WE nr L 332 z 28.11.1983 r.

<sup>14</sup> Dz.Urz. WE nr L 378 z 31.12.1986 r.

<sup>15</sup> Dz.Urz. WE nr L 378 z 31.12.1986 r.

komplikacji przy ustalaniu kompetencji zawierania umów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem związanym z żeglugą. Zawieranie takich umów pozostaje w kompetencji państw członkowskich. Na przełomie lat 70. i 80. Rada wydawała zalecenia rekomendujące państwom członkowskim konkretne konwencje (np.: SOLAS, MARPOL, SAR).

Wspólnotowa polityka bezpieczeństwa na morzu kształtowała się i nadal kształtuje pod wpływem prawa międzynarodowego i konwencji IMO. Jednak wypadki statków morskich wciąż dowodzą potrzeby zaostrzenia przepisów. W 1993 r. Komisja przedłożyła Radzie komunikat w zakresie wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu, ustanawiając strategię bezpieczeństwa morskiego, która została przyjęta przez Radę. W 1994r. Rada przyjęła dyrektywę w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, dyrektywę o inspekcji i kontroli statków oraz rozporządzenie dotyczące pomiaru tonażu przestrzeni balastowych w zbiornikowcach z oddzielnymi zbiornikami balastowymi, a w 1995 r. – dyrektywę o kontroli w państwie portu oraz rozporządzenie dotyczące zarządzania bezpieczeństwem promów pasażerskich ro-ro. W 1998 roku przyjęto nowe, zmienione przepisy w zakresie norm bezpieczeństwa, kontroli w państwie portu, poziomu wyszkolenia marynarzy, towarzystw klasyfikacyjnych i rejestracji osób pływających na pokładach statków pasażerskich w WE.

W odniesieniu do bezpieczeństwa morskiego mają zastosowanie<sup>16</sup>:

1. Dyrektywa Rady 79/115/EWG z dnia 21 grudnia 1978 roku w sprawie pilotażu statków przez pilotów dalekomorskich na Morzu Północnym i kanale La Manche<sup>17</sup>.
2. Rozporządzenie Rady 613/91 z dnia 4 marca 1991 roku w sprawie przerejestrowania statków z jednego rejestru statków do innego w ramach Wspólnoty<sup>18</sup>.
3. Decyzja Rady 92/143/EWG z dnia 25 lutego 1992 roku w sprawie systemów radionawigacyjnych dla Europy<sup>19</sup>.
4. Dyrektywa Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 roku w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy leczenia na statkach<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> Katastrofa zbiornikowca „Amoco Cadiz” przyczyniła się do wydania przez Radę decyzji dotyczącej wspólnego systemu informacji, w celu kontroli i zmniejszania zanieczyszczenia morza olejami (Dz.Urz. 1981, L 365) oraz decyzji dotyczącej wspólnego nadbrzeżnego systemu wspomagania nawigacji (Dz.Urz. 1982, L 378) i w efekcie do uchwalenia słynnego Memorandum Paryskiego o Portowej Kontroli Statków. Komisja przedstawiła komunikat w sprawie bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków (Dz.Urz. 1993, C 271); zob. także publikowane w niniejszym tomie opracowanie M.H. Koziańskiego, *Utworzenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)*.

<sup>17</sup> Dz.Urz. WE nr L 033 z 08.02.1979 r.

<sup>18</sup> Dz.Urz. WE nr L 068 z 15.03.1991 r.

<sup>19</sup> Dz.Urz. WE nr L 059 z 04.03.1992 r.

<sup>20</sup> Dz.Urz. WE nr L113 z 30.04.1992 r.

5. Dyrektywa Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 roku w sprawie minimalnych wymagań dla statków wpływających do portów lub opuszczających porty Wspólnoty i przewożące towary niebezpieczne lub zanieczyszczające<sup>21</sup>.
6. Rozporządzenie Rady 2978/94 z dnia 21 listopada 1994 roku w sprawie wdrożenia rezolucji IMO A.747(18) dotyczącej zastosowania pomiaru tonażowego przestrzeni balastowych w zbiornikowcach z oddzielnymi zbiornikami balastowymi<sup>22</sup>.
7. Dyrektywa Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 roku w sprawie wspólnych przepisów i norm inspekcji statków i organizacji nadzorczych oraz w zakresie różnych działań administracji morskiej<sup>23</sup>, ze zmianami wprowadzonymi decyzją Komisji 96/587/WE z dnia 30 września 1996 roku w sprawie publikacji listy uprawnionych organizacji, które zostały powiadomione zgodnie z dyrektywą Rady 94/57/WE<sup>24</sup>.
8. Dyrektywa Rady 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 roku w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy<sup>25</sup>, ze zmianami wprowadzonymi przez dyrektywę 98/35/WE z dnia 25 marca 1998 roku<sup>26</sup>.
9. Rozporządzenie Rady z dnia 22 grudnia 1994 roku w sprawie bezpieczeństwa promów pasażerskich ro-ro<sup>27</sup>.
10. Rozporządzenie Rady 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 roku w sprawie bezpieczeństwa promów pasażerskich typu ro-ro<sup>28</sup>, ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem Komisji 179/98 z dnia 23 stycznia 1998<sup>29</sup> roku.
11. Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 roku w sprawie wdrożenia w zakresie żeglugi z udziałem portów wspólnotowych i pływania na wodach należących do jurysdykcji państw członkowskich, międzynarodowych norm w zakresie bezpieczeństwa statku, zapobiegania zanieczyszczeniom i warunkom życia i pracy na statku (kontrola w państwie portu)<sup>30</sup>, ze zmianami wprowadzonymi dyrektywą Rady 98/25/WE

---

<sup>21</sup> Dz.Urz. WE nr L 247 z 05.10.1993 r., ze zmianami: dyrektywa Rady 98/55/WE z dnia 17 lipca 1998r., Dz.Urz. WE nr L 215 z 01.08.1998 r., s. 65, dyrektywa Komisji 98/74/WE z dnia 1 października 1998r., Dz.Urz. WE nr L 276 z 13.10.1998 r.

<sup>22</sup> Dz.Urz. WE nr L 319 z 12.12.1994 r.

<sup>23</sup> Dz.Urz. WE nr L 319 z 12.12.1994 r.

<sup>24</sup> Dz.Urz. WE nr L 257 z 10.10.1996 r.

<sup>25</sup> Dz.Urz. WE nr L 319 z 12.12.1994 r.

<sup>26</sup> Dz.Urz. WE nr L 172 z 17.06.1998 r.

<sup>27</sup> Dz.Urz. WE nr C 379 z 31.12.1994 r.

<sup>28</sup> Dz.Urz. WE nr L 320 z 31.12.1995 r.

<sup>29</sup> Dz.Urz. WE nr L 19 z 24.01.1998 r.

<sup>30</sup> Dz.Urz. WE nr L 157 z 07.07.1995 r.

- z 27 kwietnia 1998 roku<sup>31</sup> i dyrektywą Komisji 98/42/WE z dnia 19 czerwca 1998 roku<sup>32</sup>.
12. Dyrektywa Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996r. ustanawiająca wspólny wzór legitymacji inspektorów przeprowadzających kontrolę w państwie portu<sup>33</sup>.
  13. Dyrektywa Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 roku w sprawie wyposażenia statków morskich<sup>34</sup>, ze zmianami wprowadzonymi dyrektywą Komisji 98/85/WE z dnia 11 listopada 1998 roku<sup>35</sup>.
  14. Dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 roku ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 25 metrów i powyżej<sup>36</sup>.
  15. Dyrektywa Rady 98/18/WE z dnia 17 marca w sprawie przepisów i norm bezpieczeństwa dla statków pasażerskich<sup>37</sup>.
  16. Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 roku o rejestrowaniu osób pływających na statkach pasażerskich<sup>38</sup>.

Istotnym krokiem było utworzenie na mocy rozporządzenia Rady 1406/2002 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, powołanej w celu zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania skażeniu środowiska przez statki. W zamierzeniu ma to być organ WE, wyposażony w osobowość prawną w państwach członkowskich. Do jego zadań będzie należało wspieranie Komisji Europejskiej w przygotowaniu przepisów, nadzorowanie ich stosowania oraz świadczenie pomocy technicznej dla państw członkowskich.

## DOSTĘP DO RYNKU

Coraz większe zatłoczenie dróg europejskich, korki przyczyniające się do spadku efektywności transportu lądowego, zanieczyszczenie środowiska oraz rosnąca liczba wypadków samochodowych, to przyczyny poszukiwania alternatywnych rodzajów transportu w Unii Europejskiej. W Białej Księdze:

---

<sup>31</sup> Dz.Urz. WE nr L 133 z 07.05.1998 r.

<sup>32</sup> Dz.Urz. WE nr L 184 z 27.06.1998 r.

<sup>33</sup> Dz.Urz. WE nr L 196 z 07.08.1996 r.

<sup>34</sup> Dz.Urz. WE nr L 46 z 17.02.1996 r.

<sup>35</sup> Dz.Urz. WE nr L 315 z 25.11.1998 r.

<sup>36</sup> Dz.Urz. WE nr L 34 z 09.02.1998 r.

<sup>37</sup> Dz.Urz. WE nr L 144 z 15.05.1998 r.

<sup>38</sup> Dz.Urz. WE nr L 188 z 02.07.1998 r.

Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 – czas wyborów (*European Transport Policy 2010. Time to Decide*) podkreślono znaczenie kabotażu i tworzenia autostrad morskich dla rozwiązania tzw. wąskich gardeł na lądzie. Dodatkowo program Marco Polo, opracowany przez Komisję Europejską, zakłada finansowe wsparcie komercyjnych firm w rozładowaniu ładunku.

W 1992 roku Rada przyjęła rozporządzenie (3577/92) w sprawie kabotażu morskiego. Jest to najważniejszy akt w sprawie dostępu do rynku, wprowadzający zasadę swobody świadczenia usług w zakresie transportu morskiego wewnątrz państw członkowskich. Pozwala on na swobodny handel kabotażowy od stycznia 1993 r. Mogą z niego korzystać właściciele statków wspólnotowych, których statki są zarejestrowane w państwie członkowskim i pływają pod jego banderą, pod warunkiem, że statki spełniają wszystkie wymagania konieczne do przeprowadzenia kabotażu w danym państwie członkowskim. Swoboda kabotażu była czasowo wyłączona w pewnych obszarach morskich ze względów społeczno-ekonomicznych. Obecnie wyłączenie to, ważne do 1 stycznia 2004 roku, obejmuje statki pasażerskie i promy kursujące pomiędzy portami greckimi<sup>39</sup>.

Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe, którzy chcą posiadać dostęp do europejskiej sieci dróg wodnych śródlądowych poprzez porty belgijskie lub holenderskie, muszą najpierw zawijać do portów przybrzeżnych tych dwóch krajów, w celu wypełnienia tranzytowych formalności celnych. Mają one również obowiązek zatrzymania się (co zabiera dodatkowo czas) i dokonywania opłat portowych, bez korzystania z tego tytułu ze specyficznych usług. Konkurencyjność tego rodzaju przewozów jest również zmniejszana przez inne gałęzie transportu, które unikają tego rodzaju przepisów. Rozwiązaniem praktycznym będzie rozwój i uznawanie w ramach Wspólnoty „zaawansowanego systemu raportowania” i „lądowej odprawy celnej”, wykorzystywanych już w Szwecji i w Portugalii. Elektroniczny system wymiany danych (EDI) pozwala na oszczędność czasu i zmniejszenie kosztów. Problemy pojawiają się we Francji, bowiem władze portowe próbują znaleźć sposób na „obejście” tych przepisów, np. poprzez wprowadzenie wymogu zatrzymania się w celu zabrania na pokład pilota, aby zmusić przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe do uiszczania opłat portowych.

Wewnątrzspółnotowy transport morski i wodny śródlądowy stanowią dwa elementy intermodalności. Wykorzystanie tych elementów może zapobiec dalszemu wzrostowi zatłoczenia infrastruktury drogowej i kolejowej oraz zanieczyszczenia atmosferycznego. Te dwie gałęzie transportu pozostają niewykorzystane, a przecież Wspólnota dysponuje dużym potencjałem (35.000 km wybrzeża oraz 100 portów morskich i rzecznych) oraz quasi-organiczną zdolnością przewozową.

---

<sup>39</sup>R. Ostrihansky, *Wspólna polityka transportowa* [w:] *Prawo Unii Europejskiej, Prawo materialne i polityki*, pod red. J. Barcza, Warszawa 2003, s. 361 i nast.

Sposobem ich ożywienia jest budowa autostrad morskich (sea motorways) oraz oferowanie efektywnych i nieskomplikowanych usług. Jednak istnienie transeuropejskiej sieci autostrad morskich powinno być solidnie promowane, chociażby poprzez przyznanie pierwszeństwa portom o charakterze krajowym. Dotyczyłoby to portów, które posiadają dobre połączenia z siecią lądową, w szczególności na wybrzeżu atlantyckim i śródziemnomorskim i takich, które posiadają zdolność do rozwoju optymalnej sieci logistycznej.

## WNIOSKI

Morskie prawo międzynarodowe wywiera decydujący wpływ na kształtowanie polityki wspólnotowej. I chociaż w doktrynie i dyskusjach można spotkać się ze stwierdzeniami podważającymi istnienie polityki morskiej we Wspólnocie Europejskiej, to jednak analiza polityki transportowej i *acquis* w tym zakresie wykazuje, jak wiele uwagi we Wspólnocie przywiązuje się do spraw morskich. Przykładem mogą być: bezpieczeństwo morskie, transport intermodalny oraz wszelkie działania Wspólnoty na rzecz zapewnienia zrównoważonego rozwoju w zakresie ochrony środowiska morskiego i zasobów naturalnych. Te wszystkie elementy są ze sobą ściśle powiązane i być może w przyszłości uda się osiągnąć taki stopień rozwoju transportu, który zgodnie z polityką Unii będzie zintegrowany i zrównoważony.

## COMMON POLICY IN THE EUROPEAN UNION SEA TRANSPORT SECTOR (Summary)

*International maritime law has a decisive impact on the shaping of EU policy. Although statements to the fact that no maritime policy exists in the Community occur in both doctrines and discussions, significant attention is still paid to Community maritime issues. Some examples would be maritime safety, intermodal transport and Community activities regarding the sustainable development of the marine environment and its natural resources. All of these elements are closely linked, and perhaps it will be possible in the future to achieve a degree of transport development which will be at once sustainable and integrated according to EU policy.*