

LEONARD ŁUKASZUK

REGULACJE PRAWNE KSZTAŁTUJĄCE POLITYKĘ MORSKĄ WSPÓLNOTY I UNII EUROPEJSKIEJ (WYBRANE ZAGADNIENIA)

I. UWAGI WSTĘPNE

1. Podejmując próbę scharakteryzowania aspektów prawnych wspólnotowej polityki morskiej, a zwłaszcza występujących w niej elementów nowej strategii, skupimy uwagę na zagadnieniach wybranych odnoszących się do żeglugi, portów i rybołówstwa, zwłaszcza że są one niekiedy wzajemnie powiązane.

2. Przy rekonstruowaniu głównych cech, kierunków i uwarunkowań prawnych wspólnotowej polityki morskiej, jej „nowej strategii morskiej”, mogą być użyteczne zarówno akty prawne właściwych instytucji i orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, jak też piśmiennictwo specjalistyczne. Sięgnięto więc przede wszystkim do tego rodzaju źródeł¹.

¹ Wykorzystano głównie następujące źródła i piśmiennictwo:

Economic and Social Committee of the European Communities. Opinion on the Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and Committee of the Regions „towards a new maritime strategy”, Brussels, 30-31 October 1996;

Community legislation in force. Document 397Y0408/01/ Council Resolution of 24 March 1997 on a new strategy to increase the competitiveness of Community shipping. Official Journal C 169,08/04/1997;

Community legislation in force. Document 373DO152. 73/152/ ECSC: Commission Decision of 23 May 1973 obliging undertakings of the steel industry to publish schedules of transport charges for routes involving intra-Community sea links. Official Journal NO. L 172,28/06/1973;

Community legislation in force. Document 386R4056 consolidated. Council Regulation /EEC/ No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport. Official Journal L 378, 31/12/1886 p. 0004-0013. Amendmentst Amendet by 194N, Incorporated by 294A0103/63/ /OJL 001 03. 01 94 p. 422/ Incorporated by 294A0103/64/ /OJL 001 03. 01. 94 p. 446/;

Community legislation in force. Document 398R2843. Commission Regulation /EC/ No 2843/98 of 22 December 1998 on the form, content and other details of applications and notifications provided for in Council Regulations /EEC/ No 1017/68, /EEC/ No 4056/86 and /EEC/ No 3975/87 applying the rules on competition to the transport sector /Text with EEA relevance/. Official Journal L 354, 30/12/1998;

The Common Transport Policy. Sustainable Mobility: Perspectives for the Future. Commission Communication to the Council, European Parliament, Economic and Social Committee of the Regions. /European Commission, DG VII - Transport, „CTP Action Programme”, Brussels, 1999/;

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The Development of Short Sea Shipping

W dotychczasowej działalności instytucji wspólnotowych w obrębie tzw. pierwszego filara nie występowały kategorie pojęciowe i normatywne w postaci jednolitej polityki morskiej w takim rozumieniu, jakie zwykle się przypisywać działalności państw w tej dziedzinie.

3. Niektóre sygnalizowane zagadnienia odnoszą się także do uwarunkowań międzynarodowych i prawnomiędzynarodowych wspólnotowej polityki morskiej oraz do jej nowo kreowanego tzw. północnego wymiaru, obejmującego m.in. subregion bałtycki.

II. TRANSPORT MORSKI I PORTY MORSKIE

1. Głównym czynnikiem rozwoju transportu morskiego jest współcześnie rozwijający się handel międzynarodowy. Oddziałuje on zarówno na morski transport masowy, jak i drobnicowy. Wiąże się to z cyklicznymi zmianami podaży i popytu. Tworzenie się zintegrowanej sieci i nowych technologii przewozu towarów i surowców drogą morską wyraża się w przekształcaniu sieci regionalnych w sieć ogólnosiatową, co sprzyja rozwojowi usług ciągłych.

in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain. Second Two-Yearly Progress Report /presented by the Commission/, Brussels, 29. 06. 1999, COM/1999/ 317 final;

Council Resolution of 14 February 2000 of the promotion of intermodality and intermodal freight transport in the European Union, Official Journal C 056, 29/02/2000;

Council Resolution of 14 February 2000 of the promotion of short sea shipping, Official Journal C 056, 29/02/2000;

EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook. European Commission 1999, DG VII Eurostat, Luxemburg 1999;

Ośrodek Myśli Morskiej Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Związek Miast i Gmin Morskich. XVI Sejmik Morski „Żegluga i porty morskie w perspektywie integracji Polski z Unią Europejską”. Zbiór referatów, Kołobrzeg-Grzybowo, maj 2000;

Z. B r o d e c k i, M. D e r e z i ń s k a, *Prawo integracji europejskiej. Zarys wykładu z wyborem źródeł*, Sopot 1999;

K. D ą b r o w s k i, *Uregulowania Wspólnoty Europejskiej w transporcie morskim a polska polityka żeglugowa (aspekty ekonomiczne)*, „Studia Europejskie. Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego”, 1998, nr 1/5;

G. D r u e s n e, *Prawo materialne i polityki Wspólnot i Unii Europejskiej*, Warszawa 1996;

A. H e r r e r a d e l a C a s a, *An overview of the European Union maritime policy*, „Studia Europejskie”, t. 3, Gdynia 1998;

M. H. K o z i ń s k i, *Morskie prawo gospodarcze*, cz. II, Gdynia 1999;

F. L a u r s e n, *L'Europe bleue. La politique communautaire des ressources maritimes*, Amsterdam 1988;

L. Ł u k a s z u k, *Porty morskie w polityce transportowej Wspólnoty Europejskiej i Unii Europejskiej*, XV Sejmik Morski, Szczecin 1999;

C. M i k, *Morskie prawo wspólnotowe*, „Prawo Morskie”, t. VIII, 1995;

H. N ö e l, *The impact of European law on the shipping industry in the Community*, „Studia Europejskie”, t. 3, Gdynia 1998;

Østreng Willy (ed.), *National security and international environmental cooperation in the Arctic – The case of the Northern Sea Route*, Dordrecht 1999;

P. W a r e h a m, *How the EC competition rules affect the maritime industry*, „Studia Europejskie”, t. 3, Gdynia 1998.

W europejskim sektorze transportu morskiego istotnym problemem było początkowo istnienie rynków dotowanych, a obok nich – uwzględniających zasadę wolnego handlu. Protekcjonizm państwa był stosowany zwłaszcza we Francji i Hiszpanii, regulaty wolnorynkowe w zakresie przewozów preferowały zaś państwa skandynawskie, Wielka Brytania i Holandia. Wobec spadku wydajności flot i bander subsydiowanych, a także działania grup nacisku, przeważała opcja wolnorynkowa, chociaż wprowadzono we wspólnotowej polityce transportowej pewne rozwiązania kompromisowe.

W polityce tej zarysowały się stopniowo pewne tendencje związane przede wszystkim z uregulowaniem problemu uczciwej konkurencji, zwłaszcza w odniesieniu do transportu drobnicowego oraz kwestii monopolu (wyłącznych praw) w odniesieniu do usług portowych i przeładunków towarów, czemu była przeciwna Komisja Europejska. W odniesieniu do transportu morskiego Komisja Europejska w 1986 r. uregulowała tzw. blok ustępstw (zwolnień) w ramach systemu konferencyjnego (Konwencji o Kodeksie Postępowania Konferencji Liniowych).

Od 1992 r. Komisja opowiada się za stopniowym otwieraniem narodowych rynków morskich. Europejski transport morski ma być traktowany jako pewna całość, a nie jako zbiór polityk narodowych.

Istotną część regulacji wspólnotowych stanowiły także zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa żeglugi oraz bezpieczeństwa środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami. Zwracano także uwagę na zapewnienie zgodności podejmowanych regulacji z prawem międzynarodowym, a zwłaszcza z regulacjami wypracowanymi przez międzynarodowe organizacje morskie oraz Międzynarodową Organizację Pracy (ILO). Dążono do odpowiedniego harmonizowania norm technicznych, ekologicznych i bezpieczeństwa. Skupiono również uwagę na regulacjach mających zapewnić większą konkurencyjność Wspólnoty Europejskiej na morskich rynkach międzynarodowych wobec pojawiających się zagrożeń zewnętrznych dla tej konkurencyjności.

Europejska polityka transportowa stopniowo ewoluowała od polityki w obrębie poszczególnych branż do polityki obejmującej wszystkie elementy systemu transportowego. Ze względu na potrzebę ochrony środowiska z czasem zaczęto dostrzegać korzyści, jakie daje transport morski, a nie tylko preferowany dotychczas transport samochodowy. Od połowy lat dziewięćdziesiątych wyraźnie rozwija się współpraca państw-członków Unii Europejskiej na rzecz rozwoju żeglugi morskiej, zwłaszcza przybrzeżnej. W pierwszym, przyjętym od 1995 r., komunikacie Komisji Europejskiej dotyczącym rozwoju przybrzeżnej żeglugi morskiej w Europie określono, że obejmuje ona wszystkie morskie usługi transportowe, z wyjątkiem oceanicznych. W komunikacie zaś z 29 czerwca 1999 r. uściślono i poszerzono jej zakres o przewóz towarów i osób drogą morską między portami europejskimi lub między tymi portami a portami krajów nieeuropejskich, których linia brzegowa jest usytuowana w pobliżu kontynentu europejskiego. Tak więc transport morski przybrzeżny obejmuje przewóz osób i towarów w obrębie jednego kraju lub regionu, wzdłuż linii brzegowej, pomiędzy portami, kontynentem a wyspami, morzem a jeziorami lub rzekami oraz między państwami.

Według danych Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu, żegluga morska należy do najbardziej bezpiecznych. Jej upowszechnienie może wpłynąć na rozwój

przemysłu stoczniowego. Problemem bywa funkcjonowanie niektórych portów i ich nieodpowiedniej infrastruktury oraz brak dogodnych połączeń lądowych. Według zaleceń zawartych w opublikowanej przez Komisję Europejską (1997) tzw. Zielonej Księżdyce dotyczącej portów i ich infrastruktury, porty powinny działać według reguł obowiązujących w warunkach gospodarki wolnorynkowej. Większe zaś – jako „stacje końcowe”, powinny świadczyć także inne usługi specjalistyczne. Pilotaż obowiązkowy nie powinien być stosowany wobec kapitanów statków posiadających licencje pilota.

Wspólna polityka transportowa była od początku istnienia wspólnot europejskich jedną z naczelných celów integracji europejskiej, jednak dopiero od połowy lat osiemdziesiątych przybrała ona charakter zinstytucjonalizowany, z uwzględnieniem także żegluga morskiej.

2. Ogólne zasady wspólnej polityki transportowej państw należących do Wspólnoty Europejskiej przewidziano już w Traktacie Rzymskim z 1957 r. w tzw. Postanowieniach Transportowych, ale wyłączono jednak częściowo transport morski i powietrzny z procesów integracyjnych (art. 84.2) ze względu na trudności związane ze sformułowaniem zasad kompleksowej polityki transportowej Wspólnoty. W latach siedemdziesiątych przyjęto założenia wspólnotowej polityki w transporcie morskim i lotniczym, jednak osiągnięto w niej niewielki postęp.

Wspólna polityka morska w zakresie transportu zaczęła się kształtować w istocie w 1986 r. Rada przyjęła wówczas rozporządzeniem pierwsze środki prawne liberalizacji w stosowaniu zasady swobody świadczenia usług w przewozie morskim między państwami członkowskimi oraz między nimi a państwami trzecimi. Wprowadzono także zasady dotyczące ruchu transoceanicznego, nieuczciwych praktyk taryfowych i zasad konkurencji (1986), system gromadzenia informacji o działalności flot stosujących praktyki szkodliwe dla interesów morskich państw członkowskich (1978, 1989), Komisja Europejska podjęła też działania na rzecz polepszenia warunków eksploatacji transportu morskiego oraz utworzenia rejestru wspólnotowego (EUROS) dla zahamowania tendencji do rejestrowania statków w państwach trzecich (1989)². Sytuacja taka bowiem – wraz ze sprzedażą statków wspólnotowych – spowodowała w latach 1978-1989 zmniejszenie o połowę floty handlowej Wspólnoty i jej udział we flocie światowej. A właśnie żegluga morska jest istotnym elementem polityki morskiej Unii Europejskiej, około 90% obrotów handlu zagranicznego Unii korzysta bowiem z drogi morskiej, a jedna trzecia towarów w obrocie między członkami Unii jest także przewożona morzem. Stąd też niekiedy w ocenach tej polityki pojawia się sceptycyzm, że nadal znajduje się ona „w zarodku” (G. Druesne).

Politykę morską Unii Europejskiej – w tym także procesy kształtowania się polityki transportowej i polityki konkurencji, można analizować w kontekście morskiego prawa gospodarczego (M. H. Koziński, 1999). Prawo to bowiem reguluje stosunki między państwem i jego organami a podmiotami, które prowadzą morską działalność gospodarczą, a także jest wyrazem próby przenoszenia unormowań właściwych do tychczas prawu wewnętrznemu na grunt stosunków ponadnarodowych, jakie występują w europejskiej, regionalnej wspólnocie gospodarczej.

² Por. C. M i k, *Znaczenie bandery statku w europejskim prawie wspólnotowym*, „Prawo Morskie”, t. IX, 1995, s. 71 i n.

Unia Europejska stosuje wiele instrumentów prawnych do prowadzenia wspólnej polityki w dziedzinie żeglugi morskiej. Jest to także wyrazem różnych form interwencji Unii i państw członkowskich w gospodarce morskiej. Unia deklaruje wolną konkurencję na europejskim rynku żeglugowym, ale jednocześnie respektuje proporcje między „otwartością a protekcjonizmem”. Ma to służyć zachowaniu równowagi między interesami armatorów, marynarzy, kapitanów, zarządzających portami, interesami pasażerów oraz interesami państw członkowskich Unii.

Morską działalność gospodarczą reguluje wiele aktów prawnych wspólnotowych i unijnych z lat 1969-1997 różnej rangi z zakresu wspólnotowego prawa żeglugowego (EC Shipping Law). Dotyczą one:

- budownictwa okrętowego, procedur konsultacyjnych w sprawach żeglugowych między państwami, działalności niektórych państw trzecich w zakresie przewozów morskich, transferu statków z jednego do drugiego rejestru w ramach UE, eliminowania kontroli i formalności związanych z bagażem kabinowym, konsorcjów między armatorami liniowymi oraz nowej strategii w zakresie konkurencji w żegludze;
- wprowadzonych w 1992 r. zasad wolności transportu morskiego między portami państw członkowskich UE (kabotaż morski) i określenia pojęcia oraz statusu armatora wspólnotowego (obywatel UE, spółka żeglugowa, przedsiębiorstwo armatorskie).

W założeniach polityki morskiej UE i w prawie wspólnotowym duże znaczenie mają reguły konkurencji, co jest głównie związane z szeroko rozwiniętą działalnością żeglugową. W polityce tej uwzględnia się: zasady konwencji o kodeksie postępowania konferencji liniowych przyjęte do wewnętrznego porządku prawnego państw członkowskich; szczegółowe zasady stosowania reguł art. 85 i 86 Traktatu Rzymskiego odnośnie do zasad konkurencji mających zastosowanie do usług transportu morskiego; regulacje dotyczące dumpingu, m. in. w celu zwalczania nieuczciwej konkurencji przedsiębiorstw armatorskich z państw nie będących członkami UE; stosowanie systemu pomocy dla państw członkowskich Unii w celu stymulowania określonych działów gospodarki morskiej w poszczególnych krajach, tj. tych działów, które mają znaczenie ogólnoeuropejskie, oraz dla ułatwienia pewnych form działalności. Podkreśla się, że w celu uniknięcia naruszania zasad konkurencji reguły dotyczące udzielania tej pomocy powinny być koordynowane i ujednoczone.

W nowej wersji instrukcji z 1997 r. dotyczącej tej problematyki wskazuje się na około 20 instrumentów prawnych dotyczących różnego rodzaju pomocy. Są to m. in.: subsydia, granty inwestycyjne, zwolnienia podatkowe, gwarancje preferencyjne. Interwencyjna pomoc państwa, sterowana regulacjami unijnymi, obejmuje również: inwestycje na rzecz ochrony środowiska, pomoc doraźną dla firm morskich będących w przejściowych trudnościach finansowych oraz pomoc na budownictwo okrętowe.

Regulacje prawne Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich dotyczące transportu morskiego mają w istocie charakter regionalny i czerpią z uregulowań ogólnoświatowych, uniwersalnych – zawartych w konwencjach ONZ i standardach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i ILO³.

³ Zob. *Maritime labour conventions and recommendations including standards relating to fishing, dock work and inland navigation*, Geneva, ILO, 1998.

Wspólnota dąży do harmonizacji swych uregulowań z tymi uniwersalnymi, a przede wszystkim dotyczącymi: bezpieczeństwa życia na morzu, zachowania i ochrony środowiska morskiego, wolności żeglugi i wymogów w zakresie stanu technicznego statków. Tak więc zakres przedmiotowy uregulowań wspólnotowych w dziedzinie transportu morskiego ogranicza się do dziedzin wybranych, a przede wszystkim związanych z dostępem do rynku ładunkowego, zasadami konkurencji w żegludze liniowej i kabotażu, a także z zewnętrzną polityką transportową państw członkowskich Unii. Nie przygotowano natomiast odpowiednich regulacji prawnych z zakresu wspólnej polityki morskiej dotyczącej portów oraz nie ujednolicono środków polityki wewnętrznej dotyczącej żeglugi – co dotyczy spraw podatkowych, zasad amortyzacji i tworzenia funduszy socjalnych dla marynarzy. Regulacje UE tylko w niewielkim zakresie oddziałują na światowy rynek żeglugowy.

Polityka konkurencji w dziedzinie gospodarki morskiej Wspólnoty Europejskiej ukształtowała się znacznie później niż w innych głównych działach gospodarki. Polityka żeglugowa w postaci czterech rozporządzeń Rady z grudnia 1986 r. dotycząca m.in. stopniowego usuwania przeszkód w swobodnym świadczeniu usług transportowych w przewozie towarów w żegludze liniowej i w przewozie ładunków masowych oraz dotycząca koordynacji działań zapewniających swobodny dostęp do rynku ładunkowego w żegludze oceanicznej – od początków lat dziewięćdziesiątych w dużym stopniu straciła na znaczeniu, w niektórych regionach świata, a przede wszystkim w Ameryce Łacińskiej, w krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz w Azji Południowo-Wschodniej nastąpiła bowiem liberalizacja w dostępie do rynku ładunkowego oraz wprowadzono prywatyzację i stworzono warunki do konkurencji.

W założeniach polityki Unii Europejskiej dotyczącej żeglugi bliskiego zasięgu i transportu przewidziano ułatwienie rozwoju przewozów i poprawę wydajności dzięki zintegrowaniu różnych gałęzi transportu. Uwzględniono także przyszłe rozszerzenie Unii w regionie Bałtyku.

W dokumentach Komisji i Rady z drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych zakłada się m.in.: popieranie wolnej i sprawiedliwej konkurencji między wszystkimi rodzajami transportu oraz między portami państw Wspólnoty i innymi liniami żeglugowymi, a także wykorzystanie transportu kombinowanego jako elementu przyszłych transeuropejskich sieci transportowych; polepszenie ochrony środowiska naturalnego w następstwie rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu; działania na rzecz bezpieczeństwa żeglugi; popieranie uczciwej konkurencji oraz zwiększenie konkurencyjności żeglugi morskiej państw Wspólnoty przez pomoc państwa – jako założenia nowej strategii w dziedzinie transportu morskiego. Rada w swej rezolucji z 1997 r. podkreśliła istniejący związek zakładanej poprawy międzynarodowej konkurencyjności żeglugi morskiej państw Wspólnoty z zachowaniem wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Według zaś wytycznych Komisji (1997) celowi temu ma także służyć pomoc państwa w ramach wspólnej polityki transportu morskiego. W nowej strategii w polityce morskiej Komisja przewidziała także przygotowanie regulacji o wspólnych kryteriach rejestrów statków w państwach Unii Europejskiej, jak również określenie procedury konsultacji między państwami Wspólnoty

Europejskiej a państwami trzecimi w sprawach żeglugowych rozpatrywanych na forum międzynarodowym, także z uwzględnieniem konieczności przygotowania się do rozszerzenia Unii o państwa z Europy Środkowej i Wschodniej.

3. W polityce transportowej Wspólnoty Europejskiej istotne miejsce zajmują porty morskie. Polityka portowa takich organizacji integracyjnych, jak Wspólnota Europejska i Unia Europejska staje się w wymiarze międzynarodowym zespołem uzgodnionych działań i wspólnych przedsięwzięć skupionych w tych organizacjach grupy państw. Polityka portowa, ze względu na cele, zakres, metody i narzędzia jej realizacji, bywa zróżnicowana także w skali regionalnej. Krótkoterminowa polityka portowa ma na celu oddziaływanie na wymianę usług portowych przez odpowiednie kształtowanie ich cen oraz na bieżące funkcjonowanie portów, a polityka obejmująca długi horyzont czasowy ma wytyczać kierunki ich rozwoju, z inwestycjami włącznie, a więc dotyczy głównie ich bazy materialno-technicznej oraz określania zasad i form finansowania tego rozwoju.

Próbie ustalenia zasad wspólnej polityki portowej podjęła w 1961 r. Komisja Transportowa EWG, zajmowały się tą polityką komisje parlamentu EWG (1967, 1970-1972) wskazując na znaczenie naturalnej konkurencji między portami dla ich rozwoju, zwiększania mocy produkcyjnych oraz dla inwestycji w portach, a następnie wysunięto problem samowystarczalności finansowej portów w działalności usługowej i inwestycyjnej oraz likwidacji subwencji publicznych. Także powołana w 1973 r. komisja robocza ds portów nie doprowadziła do ujednoczenia stanowisk w przedmiocie wspólnej polityki portowej EWG, czego wyrazem był kolejny raport z 1980 r.

Głównymi przeszkodami w prowadzeniu wspólnej polityki portowej były: zróżnicowanie zasad i form udzielania pomocy finansowej portom przez władze publiczne i inne oraz zróżnicowane podejście do zakresu sfery zarządzania portami, ze względu na ich specyficzne cechy w krajach Wspólnoty, problemy rozwoju przemysłu na ich terenie, systemy opłat portowych, metody kalkulowania kosztów, zatrudnianie pracowników, ochronę środowiska, przepisy i zwyczaje portowe oraz inne kwestie. Obecnie jednak na szerszej płaszczyźnie polityki wspólnotowej istnieje na ogół zgodność co do potrzeby rozwijania współpracy między portami. Wspólnotowy sektor morski, jeden z największych w świecie pod względem tonażu, jest bardzo żywotnym dla gospodarki europejskiej obszarem. Porty morskie są miejscem wymiany 90% handlu z państwami nie należącymi do Wspólnot Europejskich i 35% handlu wewnątrz wspólnotowego.

Działalność Komisji Europejskiej skupia się obecnie wokół trzech zagadnień, jakimi są: neutralność zarządzania infrastrukturą portową – co dotyczy prawa i warunków dostępu do portów; konkurencja pomiędzy portami i liberalizm wewnątrz nich.

W kwestii pierwszej, jaką jest prawo dostępu do portu, generalna reguła głosi, że posiadacz danej infrastruktury portowej popełnia nadużycie, z pozycji dominującego, jeśli odmawia dostępu do niej w momencie, gdy warunkuje ona dostęp do rynku. Ponadto Komisja Europejska ustaliła zasadę, że przedsiębiorstwo, które jest jednocześnie właścicielem i użytkownikiem portu, nie może przyznać swoim konkuren-

tom praw mniejszych niż te, które mają jego własne służby portowe. Decyzja Komisji z 1997 r. dotycząca systemu ulg na taryfy przewoźnicze wprowadza zasadę, że dostęp do portu powinien być zapewniony wszystkim operatorom morskim – bez jakichkolwiek dyskryminacji.

W kwestii konkurencji pomiędzy portami ważne jest, aby nie była ona ograniczana restrykcyjnymi praktykami operatorów transportu lądowego lub morskiego. Komisja w 1994 r. ukróciła takie praktyki w zakresie transportu kontenerowego.

Polityka i działania Komisji w celu liberalizacji na terenie portów są mniej zaawansowane niż dwa poprzednie rodzaje działań. Za przestrzeganiem konkurencji między portami opowiadają się zwolennicy zarówno narodowej, jak i wspólnotowej polityki portowej. Większość państw członkowskich Unii wprowadziła liberalizację operacji portowych na swój własny sposób.

Działania Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie polityki portowej, zwłaszcza w odniesieniu do usług techniczno-wodnych, były bardzo ostrożne. Komisja wychodziła bowiem z założenia, że ogólną zasadą powinna być subsydiarność, zwłaszcza w sprawach ściśle związanych z bezpieczeństwem czy ochroną środowiska w portach. Określenie zaś stopnia liberalizacji, pożądanego w tym sektorze powinno należeć do państwa członkowskiego Unii, bez potrzeby angażowania się Wspólnoty Europejskiej. Komisja jednak będzie nadal sprawować kontrolę nad zastosowaniem prawa wspólnotowego w tej dziedzinie, tj. czy wprowadzane ograniczenia i stosowanie przepisów o konkurencji jest odpowiednio wyważone zgodnie z celami o charakterze ogólnym i powszechnym⁴.

III. RYBOŁÓWSTWO W PRAWIE WSPÓLNOTOWYM A INTERESY POLSKI⁵

1. Regulacje wspólnotowe dotyczące rybołówstwa morskiego obejmują: organizację rynku rybnego, ochronę żywych zasobów morza, w tym stad rybnych oraz politykę strukturalną. Rynek rybny ma swe oparcie w: zastosowaniu jednolitych standardów obrotu rynkowego; ustanowieniu organizacji producentów; stworzeniu systemu

⁴ Zagadnieniem „Żegluga i porty morskie w perspektywie integracji Polski z Unią Europejską” zajmował się XVI Sejmik Morski, organizowany przez Ośrodek Myśli Morskiej Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana” oraz Związek Miast i Gmin Morskich (Kołobrzeg-Grzybowo maj 2000). Przedmiotem referatów i dyskusji były: założenia polityki morskiej Unii Europejskiej; założenia polityki transportowej w odniesieniu do transportu morskiego z uwzględnieniem wymogów i standardów Unii Europejskiej; aktualny stan negocjacji członkowskich Polski z Unią Europejską, ze szczególnym uwzględnieniem transportu morskiego; pewne aspekty transportu morskiego w świetle integracji europejskiej; rozwój żeglugi bliskiego zasięgu w morsko-lądowych łańcuchach transportowych oraz wymogi Unii Europejskiej wobec portów morskich i generalna ocena polskich przygotowań dostosowawczych. Zwalnia to autora, będącego także uczestnikiem tego Sejmiku, od zaprezentowania aspektu polskiego analizowanej problematyki, zwłaszcza że materiały sejmikowe zostały opublikowane i są ogólnie dostępne.

⁵ Zob. Informacja dotycząca polskiego rybołówstwa bałtyckiego, MTiGM, Warszawa, 26 maja 1998; Strategia działań Resortu Transportu i Gospodarki Morskiej w latach 1998-2001, MTiGM, Warszawa, marzec 1998; Raport Komitetu Integracji Europejskiej, „Przygotowania do negocjacji akcesyjnych z Unią Europejską”, Warszawa, wrzesień 1997, t. 2, rozdz. 16.

i instytucji oddziałujących na poziom cen ryb i produktów rybnych – z uwzględnieniem przechowalnictwa i stabilnego zaopatrzenia konsumentów oraz w handlu z krajami trzecimi.

Ochrona zasobów żywych morza wymaga zastosowania odpowiedniego zespołu środków regulujących technikę i wielkości połowów oraz wykorzystywanie sprzętu rybackiego. Wspólna Polityka Rybołówstwa (WPR) państw Unii Europejskiej zmierza do dostosowania struktury gospodarczej do zmieniających się warunków środowiska biologicznego i ekonomicznego. Rybołówstwo ma cele podobne do wspólnej polityki rolnej, które określono w art. 39 Traktatu Rzymskiego (1957), zmodyfikowanym w Traktacie z Maastricht (art. 3 lit. e).

Do celów strukturalnych zalicza się: restrukturyzację i modernizację floty; poprawę stanu urządzeń portowych; rozwój akwakultury; poprawę warunków przetwórstwa i umieszczenia produktów na rynku; promocję produktów rolnych. W rybołówstwie morskim nie stosuje się jednak uprawy morza i środków plonotwórczych. Efektywność połowów jest uzyskiwana stosownie do zmieniającego się corocznie naturalnego stanu stada ryb na łowiskach.

2. W 1976 r. powołano Dyрекcję Generalną XIV (Rybołówstwo), a w 1983 – wydano 12 aktów prawnych, w tym Rozporządzenie Rady 170/83 ustanawiające wspólnotowy system konserwacji i zarządzania zasobami rybnymi oraz Rozporządzenie Rady 171/83 wprowadzające określone środki techniczne ochrony zasobów rybnych. W regulacjach tych nie uwzględniono aspektów ekonomicznych i socjalnych gospodarki rybnej. Po uchynieniu obu tych rozporządzeń w 1992 r. wprowadzono nowe regulacje w postaci: Rozporządzenia Rady 3760/92 w sprawie ustanowienia systemu wspólnoty dla rybołówstwa i hodowli zwierząt wodnych (akwakultury) oraz Rozporządzenia Rady 3759/92 w sprawie organizacji wspólnego rynku na produkty rybne i pochodzące z akwakultury. Regulacje te obejmują zarówno połowy, jak i całość spraw związanych z obrotem rybami – łącznie z wyładunkiem, przetwórstwem, przechowalnictwem i marketingiem.

W związku z występującym zjawiskiem przeławiania zasobów w strefach ekonomicznych należących do krajów Unii Europejskiej – co wystąpiło w 1983 r. i nasiliło się w 1992 r. – podjęto regulacje dotyczące nakładu połowowego. Nakład ten wyraża się stosunkiem liczby statków będących w eksploatacji do ich zdolności połowowej. Regulacja wiąże się z wycofywaniem i złomowaniem pewnej części statków rybackich. W latach 1996-1999 złomowaniu miało ulec 30% statków według ich stanu na 1 stycznia 1996 r., co odpowiada 2 073 127 BRT. Na dofinansowanie budowy nowych statków przewidziano dotacje w wysokości 50-70% kosztów.

3. Obowiązujące w Polsce regulacje dotyczące aspektów technicznych ochrony rybołówstwa i bezpieczeństwa pracy na morzu są zbliżone do standardów Unii Europejskiej. Niewielkie różnice dotyczą trybu rejestrowania statków i wydawania licencji, znaczne zaś – aspektu ekonomicznego i socjalnego. Dostosowania wymaga zakres regulacji, zasady prowadzenia działalności rybołowiej, terminologia oraz normy jakości i technologia. Z punktu widzenia interesów Unii Europejskiej rybołówstwo polskie nie stanowi problemu, ponieważ wynosi zaledwie 2% wartości rybołówstwa wspólnotowego, a zatrudnienie w nim – 4% zatrudnienia w krajach UE.

Polska po przystąpieniu do Unii może skorzystać z możliwości restrukturyzacji swego rybołówstwa bałtyckiego. Głównym problemem negocjacyjnym jest zapewnienie istnienia polskiej floty dalekomorskiej (31 trawlerów o wyporności 186 tys. BRT). Problemem są trudności w znalezieniu odpowiednich łowisk. Możliwość korzystania ze stref ekonomicznych państw trzecich, z którymi UE ma zawarte umowy, zapewniłoby polskiej flocie dalekomorskiej dalsze istnienie. Innym rozwiązaniem byłoby włączenie tej floty do programów kasacyjnych Unii Europejskiej. Wówczas można by liczyć na odszkodowanie w wysokości 132-264 mln Euro.

Unia Europejska zawarła około 30 umów z państwami trzecimi uzyskując przez to możliwość korzystania z połowów w ich strefach ekonomicznych oraz inwestowania przez wspólnotowe podmioty gospodarcze. Płaci jednak za tzw. sposobności połowowe dość wysokie rekompensaty, a państwa są zobowiązane przeznaczać je w części na rozwój infrastruktury w sektorze rybackim. Unia dzięki temu rozszerzyła dostęp do łowisk na Bałtyku, Atlantyku oraz na morzach u brzegów Afryki⁶ i Ameryki Południowej. Dostęp do tych łowisk statków polskich mógłby jednak być utrudniony, wykonywanie wspólnej polityki rybołówstwa UE opiera się bowiem na zasadzie stabilności działalności rybackiej oraz na tym, że państwa członkowskie mają uprawnienia do utrzymywania do 31 grudnia 2002 r. restrykcji w dostępie do wód podlegających ich jurysdykcji w granicach 12 mil morskich, licząc od linii podstawowej.

Konieczne będzie także ze strony Polski dostosowanie procesów przetwórczych do standardów Unii Europejskiej oraz zniesienie barier celnych. Ze względu jednak na wysokie koszty tego dostosowania, należałoby przez okres kilku lat obowiązywania umowy akcesyjnej utrzymać cła na artykuły rybne wysoko przetworzone z rozdziału taryfy celnej 1604 (wyprodukowane z ryb bałtyckich).

Polskie rybołówstwo wymaga restrukturyzacji, przy 9% tonażu flota rybacka łowi bowiem 6% pod względem ilości i 2% pod względem wartości tego, co uzyskują kraje Unii Europejskiej. W interesie Polski jest bronienie tradycyjnego klucza rozdziału kwot połowowych na Atlantyku i Bałtyku, podobnie jak to czyniły w negocjacjach Szwecja i Finlandia. Na Bałtyku klucz ten dla Polski wynosi 21% dorsza, 17% śledzia i 26% szprota. Korzystne byłoby wprowadzenie czteroletniego okresu przejściowego dla rybołówstwa, co można by uzasadnić precedensem ustanowionym Dyrektywą 91/493, przewidującą taki okres dla państw członkowskich.

W strategii Polski na lata 1998-2001 uwzględniono trzy główne kierunki:

- Aktywne działania na forum międzynarodowym prowadzące do zawierania umów dwustronnych z państwami nadbrzeżnymi, skłonnyimi udostępnić zasoby żywe na swych wyłącznych strefach ekonomicznych oraz negocjowanie umów wielostronnych, obejmujących zasoby biologiczne na wodach przez nie administrowanych.
- Tworzenie podstaw prawnych i warunków do gospodarczego wykorzystania zasobów żywych na polskich obszarach morskich – z zapewnieniem odnowy tychże zasobów.

⁶ Unia Europejska i Afryka Południowa podpisały umowę handlową szeroko zakrojoną, obejmującą swym zasięgiem także inne 14 krajów – członków SADC – Southern Africa Development Community z racji członkostwa w tej organizacji Afryki Południowej. „Africa Recovery. United Nations Department of Public Information” Vol. 13, No. 1 June 1999, s. 1, 20-23.

- Prowadzenie działań umożliwiających przystosowanie rybołówstwa polskiego do warunków Wspólnej Polityki Rybołówstwa Unii Europejskiej.

Polska zawarła umowy o stosunkach dwustronnych i współpracy w dziedzinie rybołówstwa z Federacją Rosyjską (1995), Marokiem (1996) i z Koreą Północną (KRL-D) w 1997 r. Prowadzono rozmowy z Argentyną, Australią, Wietnamem i innymi państwami.

W Raporcie Komitetu Integracji Europejskiej (1997) zwrócono uwagę na coroczny wzrost odpłatności za kwoty połowowe udostępniane przez Federację Rosyjską, wskazując, że armatorzy są w stanie sfinansować tylko 60-70% kosztów, a dopłaty do wykupu zmalały. Spowodowana tym utrata rentowności armatorów dalekomorskich wymaga nowych rozwiązań. Wskazano na potrzebę:

- Prywatyzacji armatorów rybołówstwa dalekomorskiego w celu odzyskania rentowności i stabilizacji warunków gospodarowania.
- Podjęcia decyzji strategicznej przez Rząd, dotyczącej procesu likwidacji przedsiębiorstw lub ustawowego uregulowania zasad dopłat ze środków budżetowych do wykupu kwot połowowych.

Za konieczne uznano, aby w ramach przygotowań do integracji z Unią Europejską sfinansować prace związane z: pilotażowym programem pełnego wykorzystania śledzi i szprota bałtyckiego na cele konsumpcyjne; przygotowaniem statutów i sposobu finansowania organizacji rybackich, które w ramach polityki rybołowiej będą uczestniczyły w zarządzaniu zasobami rybnymi; uruchomieniem pilotażowej aukcji rybnej i wprowadzenie systemu ewidencji sprzedaży ryb; przystosowaniem struktur administracji rybackiej do struktur unijnych.

Zadania te oszacowano na kwotę 2 260 000 Euro, składając w KIE odpowiednie wnioski o sfinansowanie z programu PHARE.

W „Agendzie 2000” oceniono, że w średniej perspektywie czasowej Polska powinna podjąć dalsze wysiłki w celu zmodernizowania sektora rybołówstwa i stworzenia struktur adekwatnych do charakterystyki przemysłu rybnego Unii Europejskiej. Przewidywano, że po ustaniu trudności związanych z dostępem do zasobów i wzajemnych koncesji handlowych nie wystąpią większe problemy. Podobna sytuacja może zaistnieć także w związku z zawartymi umowami o połowach i w związku z członkostwem Polski w międzynarodowych lub regionalnych organizacjach rybołówstwa. Wskazywano na brak systemu aukcyjnego i struktur rynkowych. Polska powinna stworzyć administrację rybołówstwa zdolną do realizowania Wspólnej Polityki Rybołówstwa Unii Europejskiej, a zwłaszcza do zarządzania zasobami, prowadzenia rejestru floty rybackiej, wdrażania polityki strukturalnej w sektorze, kierowania programem rynkowym i gromadzeniem danych statystycznych, jak również zdolną do sprostania założeniom europejskiej polityki w dziedzinie ochrony środowiska, zdrowia i higieny.

W „Agendzie 2000” podkreślano również, że rybacy polscy, mający ograniczone możliwości połowów dalekomorskich, będą uzależnieni od zasobów Morza Bałtyckiego. Spowoduje to zmniejszenie floty i przetwórstwa oraz może doprowadzić do powstania problemów społecznych i ekonomicznych. Pozostała flota będzie wymagała modernizacji, aby móc być konkurencyjną i wdrażać wieloletnią politykę nad-

zoru Unii Europejskiej, a także uregulowania wspólnotowe dotyczące higieny i bezpieczeństwa.

IV. „PÓLNOCNY WYMIAR” STRATEGII UNII EUROPEJSKIEJ⁷

1. Uwzględniany w obecnej strategii Unii Europejskiej tzw. północny wymiar ma m.in. swe realne odniesienia w jej oddziaływaniu na współpracę bałtycką (Z. Ozolina, 1999). W integracji bałtyckiej istotną rolę odgrywa przede wszystkim czynnik ekonomiczny (J. Joenniemi, 1999). Jest ona postrzegana w kontekście integracji północno-europejskiej (L. Hedegaard, 1999). Dąży się do zrestrukturyzowania Europy północnej, tj. Euroregionu Morza Barentsa (P. Joenniemi, 1997), m.in. z uwzględnieniem czynnika bezpieczeństwa międzynarodowego, także z udziałem Rosji (A. Sergounin, 1998). Współpraca subregionalna w nowej Europie, mająca na celu budowę bezpieczeństwa, rozwój gospodarczy i solidarną współpracę, jest także udziałem Euroarktycznej Rady Morza Barentsa (P. Joenniemi, 1997).

Od pewnego czasu datuje się też międzynarodowa współpraca w zakresie ochrony środowiska w Arktyce w odniesieniu do północnych, arktycznych, szlaków żeglugowych mających szczególne znaczenie dla gospodarek krajów Północy i ich bezpie-

⁷ Zob. Hedegaard Lars, Bjärne Lindström & Pertti Joenniemi *et al.* (eds.), *The NEBI Yearbook 2000 - North European and Baltic Sea Integration*. Berlin 2000.

Joenniemi Pertti, *The Barents Euro-Arctic Region: On the Restructuring of Northernmost Europe*. COPRI Working Paper 5/1997.

Joenniemi Pertti, *The Baltic Nexus: Towards Co-operative Regional Security*, s. 209-223 [w:] *Hard and Soft Security in the Baltic Sea Region: A Report from a Seminar Held in the Aland Islands, August 1997* Stockholm 1998.

Joenniemi Pertti, *The Barents, Baltic and the Nordic Projects: A Comparative Analysis*, s. 9-25, [w:] Geir Flikke (ed.), *The Barents Region Revisited*, 1999.

Joenniemi Pertti, *The Barents Euro-Arctic Council*, s. 23-46, [w:] Andrew Cottey (ed.), *Subregional Co-operation w: the New Europe. Building Security, Prosperity and Solidarny from the Barents to the Black Sea*, Hampshire 1999.

Joenniemi Pertti, *The Northern Dimension: Allegiance or Revolt?*, s. 71-85, [w:] Lassi Heininen & Gunnar Lassinantti (eds.), *Security in the European North. From Hard to Soft*. Rovaniemi 1999.

Joenniemi Pertti, *The Northern Dimension: Round One*, s. 166-171, [w:] Miklos Barabas & Gunnar Lassinantti (eds.), *Northern Europe and Central Europe. Hard, Soft and Civic Security*, Budapest 1999.

Joenniemi Pertti, *Security in the Baltic Sea Region. The Contest Between Different Agendas*, s. 231-47, [w:] Harald Rundblom *et al.* (eds.) *50 Years After World War II. International Politics in the Baltic Sea Region 1945-1995*, Gdańsk 1997.

Joenniemi Pertti, *Economic Incentives to Baltic Sea Integration*, s. 267-76, [w:] V. P. Stepanova (ed.), *Regional Development in North-Western Russia*. Moscow 1999.

Ozolina Zaneta, *The Impact of the European Union on Baltic Co-operation* [1999] COPRI.

Prikulis, Juris & Hlkan Wiberg (eds.) *The Baltic States as Partners of Baltic Sea Cooperation*, RigaNordic 2000.

Sergounin Alexander, *The Barents Regional Cooperation and the Russian Security Discourse*, s. 25-52, [w:] Geir Flikke (ed), *The Barents Region Revisited*, Oslo 1998.

czeństwa, w tym także bezpieczeństwa ekologicznego w tak bardzo „kruchej” i wrażliwej strefie klimatycznej i występujących tam ekosystemów (W. Østreng, 1999).

2. Przyszła współpraca państw bałtyckich w okresie postępujących procesów integracji europejskiej jest postrzegana m.in. w kontekście obszaru o dużym potencjale ekonomicznym i witalności tego dość rozległego rynku.

Czynnikami sprzyjającymi integracji „Europy morskiej” są m.in. specjalizacja gospodarek oraz budowanie efektywnego systemu transportu i współpracy zarówno ekonomicznej, jak i kulturowej. Instytucjonalny system integracyjny Europy wraz z rozbudowaną infrastrukturą prawną w postaci regulacji z zakresu problematyki morskiej tworzy korzystne ramy współpracy regionalnej i subregionalnej, także tej bałtyckiej.

Polityka Unii Europejskiej wobec subregionu bałtyckiego⁸ pojawiła się w jej dokumentach m.in. w postaci koncepcji „północnego wymiaru” w grudniu 1997 r. i została włączona do przyszłych inicjatyw Wspólnot Europejskich. Celem tej idei jest wspieranie współpracy między północnymi krajami Europy i zapewnienie im większego rozwoju. Wymiar ten ma obejmować zarówno kraje członkowskie Unii, jak też i te nie zrzeszone, z uwzględnieniem współpracy gospodarczej z Rosją. „Północny wymiar” obejmuje cały obszar od Islandii na zachodzie do północno-zachodniej Rosji na wschodzie – i od Morza Barentsa do południowych brzegów Morza Bałtyckiego. Przyjęcie Finlandii i Szwecji do Unii Europejskiej (1 I 1995) stworzyło korzystną sytuację polityczną i gospodarczą w subregionie bałtyckim także dla rozwijania współpracy morskiej z innymi krajami bałtyckimi starającymi się o członkostwo w Unii. Jest to istotny element w koncepcji strategicznej UE nie tylko w wymiarze jej polityki morskiej, ale także w wymiarze stabilizacji ekonomicznej, politycznej i społecznej krajów tego subregionu współpracujących ze sobą. Zapoczątkowało to proces sprzyjający kształtowaniu tzw. „miękkiego bezpieczeństwa” w tym obszarze geopolitycznym.

Unia Europejska będzie koordynować współpracę Rady Krajów Bałtyckich, Rady Euroarktycznej Morza Barentsa i Rady Arktycznej – organizacji działających w tym subregionie. Zadanie to w praktyce będzie spełniała Komisja Europejska i jej nowy Komisarz Spraw Zagranicznych i Bezpieczeństwa. Realizacji koncepcji „Północnego wymiaru” będą służyły fundusze trzech wymienionych organizacji, a Unia Europejska odegra kluczową rolę we współpracy banków na potrzeby indywidualnych projektów, wspólnie z Bankiem Światowym, Europejskim Bankiem Przebudowy i Rozwoju oraz z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, zaangażowanych także w finansowanie projektów w Rosji. Unia będzie wpływała także na rozwój w tym subregio-

⁸ Zob. D. C r n o g o r c e v i ć, *Northern Dimension in the European Union's strategy of regional cooperation*, „Review of International Affairs”, Vol. XLIX, Belgrad 15 IV 1998. Szerzej zob.: T. P a l m o w s k i, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Gdańsk 2000, s. 144-156 (rozdz. 8. „Unia Europejska a Europa Bałtycka”). Autor przedstawia m.in. obszary współpracy wokół akwenów morskich, udział państw bałtyckich w strukturach bezpieczeństwa europejskiego, obszary transgraniczne objęte programami pomocy UE – z podaniem struktury i wysokości nakładów.

nie za pomocą programów TACIS, PHARE oraz przez finansowanie programu INTERREG zajmującego się korygowaniem różnic ekonomicznych wewnątrz Unii. Stwarza to także szanse dla odpowiedniego kształtowania polityki morskiej w subregionie bałtyckim, polityki uwarunkowanej m.in. pozyskiwaniem i transportem źródeł energii (gaz, ropa) czy planowanym rozwojem sieci przesyłowych energii elektrycznej wokół wybrzeży Morza Bałtyckiego, budową sieci dróg łączących Europę Północną z paneuropejską siecią połączeń multimodalnych, w tym drogi Via Baltica, wzmocnieniem ochrony środowiska morskiego i lądowego oraz usprawnieniem bezpieczeństwa nadbałtyckich elektrowni jądrowych w Rosji i na Litwie, promocją wymiany handlowej z zapewnieniem ochrony krajów zainteresowanych członkostwem w Unii Europejskiej, promocją i rozwojem współpracy naukowej i technicznej, a także współpracą w dziedzinie kultury i turystyki. Istotną rolę w propagowaniu idei „Północnego wymiaru” odgrywa Finlandia.

V. KONKLUZJE

Podjmując próbę syntezy głównych założeń polityki morskiej Unii Europejskiej w interesujących nas dziedzinach, można zauważyć, że polityka ta, uwarunkowana potrzebami perspektywicznymi, a także różnymi wyzwaniami, wynikającymi z procesów globalizacji i zwiększonej konkurencji – skupia się od 1996 r. na trzech kierunkach określanych jako strategiczne. Są to: bezpieczeństwo żeglugi, stosunki zewnętrzne Unii w dziedzinie przemysłu morskiego oraz poprawa konkurencyjności floty w handlu morskim.

1. W zakresie bezpieczeństwa transportu morskiego Unia Europejska wprowadziła dyrektywy dotyczące: szkolenia i kwalifikacji marynarzy, osobnych zbiorników wyrównawczych, wymogów bezpieczeństwa statków rybackich nie przekraczających 24 m długości; transportu drogą morską materiałów niebezpiecznych i zagrażających środowisku morskiemu; podstawowego wyposażenia floty handlowej – stosownie do postanowień międzynarodowego kodeksu morskiego w sprawie bezpieczeństwa transportu morskiego. Ponadto: zatwierdzono poprawki do konwencji o stanie bezpieczeństwa portów (1998), zatwierdzono porozumienie w sprawie standardów połączeń promowych wewnątrz Unii i podpisano konwencję o bezpieczeństwie połączeń pasażerskich (1998), zatwierdzono poprawkę do konwencji o szkoleniu i kwalifikacjach marynarzy morskich (1995) oraz przygotowywana jest konwencja o stanie urządzeń portowych. Wprowadzono rejestrację osób przewożonych na statkach pasażerskich państw Unii.

2. W stosunkach zewnętrznych Unii z banderami państw trzecich jej polityka morska przewiduje: wolny dostęp do rynku usług morskich i wolną konkurencję na tym rynku na zasadach wzajemności. Do czasu zawarcia stosownego porozumienia Unia będzie prowadziła swą politykę morską wobec tych państw na podstawie dotychczas zawartych i nowych umów, jak na przykład z państwami Europy Środkowej i Wschodniej w sprawie wolnego dostępu do rynku międzynarodowych usług morskich i możliwości swobodnej żeglugi na zasadach rynkowych. Wiąże się to z tzw. układami europejskimi i przyszłą akcesją tych państw do Unii

Europejskiej. Istotnym elementem w strategii polityki morskiej Unii jest od 1997 r. tzw. wymiar północny tej polityki, obejmujący również subregion bałtycki. Stąd też oczekiwać można odpowiedniej aktywizacji współpracy morskiej, także z udziałem Polski.

3. Instytucje decyzyjne Unii, dążąc do osiągnięcia zakładanych celów w dziedzinie poprawy konkurencyjności w transporcie morskim, podjęły wzajemnie uwarunkowane działania w zakresie: szkolenia i zatrudniania marynarzy, rozszerzenia pomocy państwa dla żeglugi, pozyskiwania nowych rynków, a zwłaszcza wykorzystania możliwości rozwijania żeglugi na małych dystansach; sponsorowania badań naukowych dotyczących rozwoju konkurencyjności transportu morskiego, tj. polepszenia jakości, produktywności i bezpieczeństwa żeglugi, a także skupiających uwagę na zasobach ludzkich i ochronie środowiska morskiego; portów i infrastruktury morskiej.

Zakres polityki morskiej Unii w dziedzinie transportu obejmuje regulacje i zalecenia z lat 1992-1998 dotyczące regularnych usług żeglugowych pasażerskich i promowych między portami Wspólnoty w celu popierania konkurencji wśród operatorów wspólnotowych i eliminowania linii żeglugowych z państw trzecich stosujących metody nieuczciwej konkurencji. W polityce morskiej Unii Europejskiej dużą rolę odgrywa wpływ prawa europejskiego na przemysł żeglugowy wspólnoty, które skupia uwagę na trzech głównych kierunkach, jakimi są:

- najbardziej intensywne oddziaływanie na sprawy konkurencji;
- bardzo intensywne i nadal wzrastające oddziaływanie na sprawy zapewnienia bezpieczeństwa statków i ochronę środowiska morskiego;
- regulacje prawne dotyczące rynku wewnętrznego Wspólnoty.

Większość debat prawniczych skupia się w Unii na żegludze liniowej i konsorcjach, chociaż Komisja interesuje się także sektorem portowym deklarując udzielenie mu efektywnej pomocy.

Polityka w dziedzinie rybołówstwa jest uwarunkowana znacznie regulacjami prawnomiędzynarodowymi i jest szeroko realizowana w relacjach gospodarczych z państwami trzecimi. W polityce tej są stosowane reguły gospodarki rynkowej, z pewnymi elementami subsydiarności w odniesieniu do podmiotów wspólnotowych.

4. W polityce morskiej Wspólnoty i UE nadal ścierają się koncepcje i działania oscylujące między liberalizmem wolnorynkowym a umiarkowanym interwencjonizmem państwa oraz racjonalnie motywowanymi regułami stosowanej zasady subsydiarności. Polityka ta jest prowadzona bardzo elastycznie, przy moderującej roli sądownictwa wspólnotowego, a zwłaszcza Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Zasadą naczelną owej polityki są nie tylko reguły rynkowe wolnej konkurencji, ale także – a niekiedy przede wszystkim – dobro Wspólnoty jako pewnej wartości nadrzędnej, zwłaszcza wobec zagrożeń zewnętrznych usprawiedliwiane są pewne odstępstwa od tych reguł na rzecz praktyk nacechowanych interwencjonizmem.

Z ocen formułowanych przez niektórych ekspertów wynika, że unijny przemysł morski ma utrudnione warunki rozwoju m.in. z powodu niekorzystnego oddziaływania zjawisk globalizacji.

LEGAL REGULATIONS SHAPING THE MARITIME POLICIES OF
THE EUROPEAN COMMUNITY AND UNION (SELECTED ISSUES)

(S u m m a r y)

The author analyses the main legal features, tendencies and determinants of European Community maritime policy in particular periods of the Community's development. It also analyses the principles of the European Union's "new maritime strategy." This policy is characterised by neoliberalism with certain protectionist elements.

The essay concentrates on selected issues connected with legal regulation in the areas of maritime transport, of ports and of fishing. It also presents the international and international-legal determinants of Community maritime policy. It further sketches the leading principles of the new, so-called northern dimension of EU maritime policy which takes Baltic-related issues into consideration.

The essay also presents selected issues relating to Polish interests in fishing, including those involved in Poland's accession negotiations with the European Union.