

Małgorzata A. Nesterowicz – Projekt dyrektywy UE w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych właścicieli statków

Omówiony poniżej projekt dyrektywy stanowi jeden z siedmiu projektów ustawodawczych przedstawionych przez Komisję w ramach Pakietu Erika III¹.

Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976

W 1976 r. została zwołana w Londynie, pod auspicjami IMO, konferencja dyplomatyczna, której celem było uchwalenie konwencji w sprawie ograniczenia odpowiedzialności podmiotów eksploatujących statki z tytułu roszczeń morskich. Nie był to pierwszy akt prawny dotyczący tej tematyki. W 1924 r. została przyjęta konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Nie uzyskała jednakże popularności i ratyfikowało ją jedynie 14 państw. Dlatego w 1957 r. uchwalono kolejną konwencję dotyczącą tej samej problematyki – międzynarodową konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich². Konwencja ta uzyskała więcej ratyfikacji, jednakże weszła w życie dopiero w 1968 r., krótko przed tym, zanim zaczęto dostrzegać potrzebę jej uaktualnienia lub uchwalenia nowego instrumentu prawnego. Limity ograniczenia odpowiedzialności zdewaluowały się, a ponadto należało wziąć pod uwagę postępujący rozwój techniki i budownictwa morskiego oraz stosunek tej konwencji do innych międzynarodowych konwencji morskich.

Dlatego w 1976 r. uchwalono nową konwencję – konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie³. Stanowi ona, że osoby eksploatujące statek (tj. właściciel statku, czarterujący, zarządzający i armator) oraz ratujący mają prawo do ograniczenia swojej odpowiedzialności z tytułu szeregu roszczeń związanych z eksploatacją statku. Ponadto na takie samo ograniczenie mogą także powołać się ich podwładni i inne osoby, za których działania lub zaniechania właściciel statku, czarterujący, zarządzający, armator lub ratujący ponosi odpowiedzialność. Niemniej uprawniony traci przywilej ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynika z jego własnego działania lub zaniedbania popełnionego z zamiarem wyrządzenia szkody lub lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda może prawdopodobnie nastąpić. Jest to tzw. wina niewybaczalna, której ciężar udowodnienia spoczywa

¹ Szerzej o tym pakiecie zob. poprzedni artykuł (M.A. Nesterowicz, *Projekt rozporządzenia UE w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków*, s. 229).

² Dz.U. z 1973 r., Nr 41, poz. 245.

³ Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175.

na powodzie⁴. Nie jest ona jednakże łatwa do udowodnienia, dlatego mówi się, że konwencja z 1976 r. ustanowiła praktycznie nieprzełamywalny przywilej ograniczenia odpowiedzialności, co było ceną za podwyższenie, w stosunku do konwencji z 1957 r., limitów odpowiedzialności⁵.

Roszczenia, w stosunku do których można powołać się na ograniczenie odpowiedzialności, obejmują roszczenia z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała oraz utraty lub uszkodzenia mienia, roszczenia z tytułu opóźnienia w przewozie morzem ładunku, pasażerów lub ich bagażu, roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia lub zniszczenia wraku lub ładunku statku, z tytułu środków podjętych dla uniknięcia lub ograniczenia szkody oraz z tytułu innych szkód spowodowanych naruszeniem praw innych niż prawa wynikające z umów.

Limity ograniczenia odpowiedzialności zależą od rodzajów roszczeń i tonażu statku. Konwencja z 1976 r. dzieli roszczenia na cztery grupy. W wypadku roszczeń z tytułu szkód na osobie doznanych na statku lub w związku z ruchem statku ustawodawca zastosował skalę drabinową, gdzie największy ciężar odszkodowawczy spoczywa na statkach małych i średnich, o tonażu 500-3000 ton. Skala wygląda następująco: dla statków o tonażu do 500 ton – 333 000 SDR, za każdą dodatkową tonę od 501 do 3 000 ton – 500 SDR, za każdą dodatkową tonę od 3 001 do 30 000 – 333 SDR, za każdą dodatkową tonę od 30 001 do 70 000 – 250 SDR oraz za każdą dodatkową tonę ponad 70 000 ton – 167 SDR. W odniesieniu do pozostałych roszczeń (głównie związanych ze szkodami w mieniu) skala jest również drabinowa i opiera się na tych samych progach, ale liczby są zawsze o około połowę mniejsze.

Odrębny limit przewidziano dla roszczeń z tytułu szkód na osobie pasażerów statku – zgodnie z przyjętą krótko wcześniej konwencją ateńską z 1974 r. stanowi go kwota 46 666 SDR pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony na podstawie certyfikatu. Kwota ta nie może jednak przekraczać 25 mln SDR. Granica odpowiedzialności ratującego nie działającego ze statku lub działającego ze statku ratowanego jest obliczana tak, jak gdyby działał on ze statku o tonażu 1 500 ton.

Konwencja z 1976 r. weszła w życie 10 lat później. Tak jak każda konwencja międzynarodowa była ona efektem kompromisu. Szereg zagadnień zostało poddanych procedurze zastrzeżenia. Państwa-strony mogły wyłączyć niektóre problemy spod reżimu międzynarodowego lub uregulować je odrębnie (np. kwestie odpowiedzialności za szkody spowodowane w urządzeniach portowych, roszczenia z tytułu usunięcia wraku, ograniczenie odpowiedzialności

⁴ M.A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Toruń 2002, s. 228 i nast. Por. także P. Wetterstein, „*Wilful misconduct*” och redarens globalbegränsningsrätt, Festskrift till Kurt Grönfors, Göteborg 1991, s. 443 i nast.

⁵ P. Griggs, R. Williams, J. Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4 wyd., Londyn–Nowy Jork 2005, s. 27 i nast.

ności dotyczące statków o małym tonażu). Efektem kompromisu były także limity odpowiedzialności, które w przekonaniu niektórych państw-stron były za niskie, a innych – za wysokie. W rzeczywistości nie należały one do najwyższych i pozostawały dużo poniżej możliwości rynku ubezpieczeniowego. Po wejściu konwencji w życie jej limity straciły wiele na swojej realnej wartości, a konwencja nie przewidywała szybkiej procedury ich aktualizacji⁶. Niepotrzebne było także wprowadzenie pułapu dla szkód poniesionych przez pasażerów, gdyż przy dużych wypadkach mógł on ograniczyć odszkodowanie przyznawane *per capita* przez konwencję ateńską. Wątpliwości wzbudza także metoda obliczania wysokości funduszu ograniczenia odpowiedzialności. Przez oparcie jej na tonażu statku nie wzięto pod uwagę faktu, że statki o tym samym tonażu mają różną wartość i mogą wyrządzić różne szkody. Mówiło się także, że przyjęta metoda obliczeniowa traktowała duże statki w porównaniu z małymi zbyt łagodnie⁷.

Protokół z 1996 r.

Dwadzieścia lat po uchwaleniu konwencji z 1976 r. jej państwa-strony zdecydowały o konieczności rewizji systemu, głównie w celu uaktualnienia limitów ograniczenia odpowiedzialności i dostosowania przedmiotowego reżimu do nowo uchwalonych międzynarodowych konwencji morskich⁸. Limity zostały podniesione między 2,5 a 6 razy. Skala drabinowa została zachowana, tak więc z tytułu szkód na osobie wynoszą one 2 mln SDR dla statków nieprzekraczających 2 000 ton, a następnie stopniowo: za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton – 800 SDR, za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 600 SDR oraz za każdą tonę powyżej 70 000 ton – 400 SDR. Liczby zastosowane dla potrzeb obliczenia pułapu odpowiedzialności za szkody majątkowe są o połowę mniejsze. Dla roszczeń pasażerów na statku przewidziano granicę odpowiedzialności w wysokości 175 000 SDR pomnożonej przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem. W ten sposób wzięto pod uwagę uchwalony w 1990 r. protokół do konwencji ateńskiej. Zlikwidowano także górną granicę 25 mln SDR. Bez zmian pozostał limit ograniczenia odpowiedzialności dla ratowników niedziałających ze statku.

Wprowadzono uproszczony mechanizm uaktualniania w przyszłości limitów ograniczania odpowiedzialności poprzez tzw. milczącą zgodę. Sposób ten jest

⁶ P. Bonassies, *Problèmes de la limitation de responsabilité*, Droit Maritime Français 1993, s. 99 i nast.

⁷ J. Łopuski, *Liability for Damage in Maritime Shipping under the Aspect of Risk Allocation*, Polish Yearbook of International Law X/1980, s. 187 i nast.

⁸ Por. np. P. Griggs, *The HNS Convention 1996 and the 1996 LLMC Protocol*, II Diritto Maritimo 1996, s. 1168 i nast.

szybszy i mniej skomplikowany, jak również nie wymaga zwoływania konferencji dyplomatycznej i uzyskania jedności.

Protokół z 1996 r. wszedł w życie w 2004 r. Jego stronami jest 20 państw, jednakże wciąż 50 państw przynależy do systemu z 1976 r. Dziewięć Państw Członkowskich UE ratyfikowało protokół.

Projekt dyrektywy

Dnia 23.11.2005 r. Komisja Europejska przedstawiła projekt dyrektywy, której głównym celem jest zobowiązanie wszystkich Państw Członkowskich UE do ratyfikacji konwencji z 1996 r. i uregulowania kwestii odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich i jej ograniczenia na zasadach w niej zawartych. Projekt wprowadza również kilka nowych elementów.

Istotnym *novum* w stosunku do konwencji z 1996 r. jest wprowadzenie obowiązku posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego roszczeń będących przedmiotem tej konwencji oraz zasady, że poszkodowany może zwrócić się bezpośrednio do ubezpieczyciela w sprawie zaspokojenia swoich roszczeń. Konwencja takiego obowiązku nie przewiduje, co może w praktyce powodować trudności w uzyskaniu zaspokojenia roszczeń, jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe dysponujące tylko jednym statkiem ogłosiło upadłość. Międzynarodowa Organizacja Morska zalecała w swojej rezolucji nr A 898(21) z 1999 r., aby każdy właściciel statku takie ubezpieczenie posiadał, jednakże skutki rezolucji są zazwyczaj ograniczone, gdyż nie mają mocy obowiązującej⁹.

Komisja proponuje, aby wysokość obowiązkowego ubezpieczenia odpowiadała podwójnej wysokości pułapu ograniczenia odpowiedzialności obliczonego dla statku o określonym tonażu na podstawie konwencji z 1996 r. W ten sposób dąży do zabezpieczenia sytuacji poszkodowanych również na wypadek, gdyby właściciel statku utracił prawo do ograniczenia odpowiedzialności. Obowiązek posiadania takiej gwarancji finansowej ma dotyczyć każdego statku, tak statku podnoszącego banderę Państwa Członkowskiego UE, jak i statku podnoszącego banderę państwa trzeciego, który wpływa do wyłącznej strefy ekonomicznej danego Państwa Członkowskiego UE. Na pokładzie statku musi znajdować się zaświadczenie potwierdzające fakt posiadania gwarancji finansowej. Armator, agent lub kapitan statku powinien, w momencie gdy statek wpływa do wyłącznej strefy

⁹ Por. M. Dragun-Gertner, *Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Prawo Morskie, 2001, t. XVI, s. 47 i nast. oraz M. Adamowicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora*, Prawo Morskie, 2005, t. XXI, s. 219 i nast.

ekonomicznej lub analogicznej strefy Państwa Członkowskiego, przekazać organom tego państwa informacje dotyczące wspomnianego zaświadczenia.

Słabością tej propozycji jest jednakże fakt, że dyrektywa nakłada wymóg posiadania ubezpieczenia i okazywania jego zaświadczenia na statki wpływające do wyłącznej strefy ekonomicznej, a nie na statki wpływające w obręb morza terytorialnego. W strefie ekonomicznej panuje wolność przepływu i nie jest łatwo nałożyć na statki tam wpływające różnego rodzaju obowiązki finansowe i sprawozdawcze, a tym bardziej te obowiązki wyegzekwować. Podobny zabieg wprowadziły USA, na podstawie swojego *Oil Pollution Act* z 1990 r. w odniesieniu do obowiązku posiadania *Certificate of Oil Financial Responsibility* (COFR) przez statki wpływające do wyłącznej strefy ekonomicznej tego państwa i kierujące się do jego portów¹⁰. Nic w dyrektywie nie wskazuje jednak na to, aby statki, które nie kierują się do żadnego z portów państwa UE, a jedynie przepływają przez strefę ekonomiczną lub analogiczną strefę danego państwa, były spod tego obowiązku wyłączone (np. statki przepływające przez Bałtyk i dążące do portów Federacji Rosyjskiej). W tym wypadku wydaje się brakować podstawy do nałożenia takiego obowiązku, a jego wyegzekwowanie będzie utrudnione lub wręcz niemożliwe. Podobnego problemu nie powinno być natomiast ze statkami kierującymi się do portu UE, gdyż nawet obecnie spoczywa na nich już w wyłącznej strefie ekonomicznej szereg obowiązków sprawozdawczych, dotyczących w szczególności przewożonych towarów.

Kolejnym nowym elementem wprowadzonym przez projekt dyrektywy jest nałożenie na właścicieli statków obowiązku posiadania gwarancji finansowej stanowiącej zabezpieczenie dla zatrudnionych bądź pracujących na pokładzie marynarzy w razie pozostawienia ich przez właściciela statku/armatora. Obowiązek ten dotyczy nie tylko każdego statku podnoszącego banderę Państwa Członkowskiego UE, ale również każdego statku podnoszącego banderę państwa trzeciego od chwili, kiedy statek ten wpływa do portu lub do terminalu pływającego znajdującego się pod jurysdykcją danego Państwa Członkowskiego lub też zarzuca kotwicę na obszarze pod jurysdykcją tego państwa. Podobnie jak w poprzednim przypadku, posiadanie takiej gwarancji musi być potwierdzone zaświadczeniem i zgłoszone odpowiednim organom danego państwa przed wejściem do portu lub przed rzuceniem kotwicy. Posiadanie wspomnianych gwarancji zostało już zalecone przez IMO w 2001 r. w rezolucji nr A 930(22), niemniej rezolucje nie mają obowiązkowego charakteru.

Jeżeli dyrektywa zostanie przyjęta, zasadnicze zagrożenie dla jej skuteczności będzie polegało na tym, że właściciele statków/armatorów, którym

¹⁰ M.A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich w prawie amerykańskim*, Prawo Morskie, 2002, t. XVII, s. 49 i nast.

zależy na maksymalnym zmniejszeniu kosztów stałych, będą zawierać umowy ubezpieczenia z najtańszymi i nie zawsze odpowiedzialnymi ubezpieczycielami. Nie ma obaw, jeżeli gwarancja finansowa pochodzi od towarzystwa P&I będącego członkiem międzynarodowej grupy P&I, a więc ubezpieczyciela, który jest objęty systemem reasekuracji. Jak jednak upewnić się co do odpowiedzialności i kondycji finansowej innych ubezpieczycieli, znajdujących się poza tym systemem, a w szczególności mających siedziby w państwach trzecich? Komisja może być w przyszłości zmuszona do ustanowienia systemu audytu i akredytacji przedsiębiorstw ubezpieczeń morskich na podobnej zasadzie, jak to ma miejsce obecnie w instytucjach klasyfikacyjnych¹¹. Może to być jednak politycznie delikatne zadanie.

Należy podkreślić, że konwencja z 1996 r. jest konwencją horyzontalną, dotyczącą ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń nieuregulowanych innymi konwencjami (tj. konwencją ateńską, konwencją HNS, konwencją CLC). Komisja Europejska, oprócz dążenia do powszechnej ratyfikacji tej konwencji w UE, jest również aktywna na poziomie europejskim i międzynarodowym w zakresie reformy pozostałych konwencji morskich dotyczących kwestii odpowiedzialności odszkodowawczej oraz w celu zapewnienia ich ratyfikacji przez wszystkie Państwa Członkowskie UE. Należy zauważyć, że projekt dyrektywy stanowi, że nie narusza on wdrażania w żadnym z Państw Członkowskich konwencji CLC z 1992 r., konwencji HNS z 1996 r. oraz konwencji o olejach bunkrowych z 2001 r.

Omawiana dyrektywa wejdzie w życie w określonym czasie (który pozostaje jeszcze do uzgodnienia w ramach ścieżki legislacyjnej) po jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE. Jednakże między wnioskiem Komisji a przyjęciem aktu prawnego droga jest długa, a ścieżka legislacyjna – z udziałem Parlamentu i Rady – skomplikowana. Dotychczas nie wiadomo, kiedy projekt zostanie przedstawiony na obradach Parlamentu. Niemniej, niezależnie od czasu, jaki to zajmie, omawiany projekt jest bardzo cenną inicjatywą, która może doprowadzić do upowszechnienia zasad zawartych w konwencji z 1996 r. poprzez ich zastosowanie do statków podnoszących banderę nie tylko państw UE, ale również państw trzecich, oraz przyczynić się do zapewnienia lepszej ochrony osobom poszkodowanym w wyniku eksploatacji statku oraz członkom załogi.

¹¹ Por. D. Lost-Siemińska, *Wykonywanie zadań administracji morskiej przez instytucje klasyfikacyjne w Unii Europejskiej*, Prawo Morskie, 2004, t. XX, s. 31 i nast. oraz Z. Godecki, *Instytucje klasyfikacyjne w systemie bezpieczeństwa morskiego*, Prawo Morskie, 2004, t. XX, s. 41 i nast.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych właścicieli statków**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)¹²

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu,

a także mając na uwadze co następuje:

- (1) Jednym z elementów wspólnotowej polityki w zakresie transportu morskiego jest polepszenie jakości handlowej floty morskiej poprzez nałożenie większej odpowiedzialności na wszystkie podmioty gospodarcze.
- (2) Na mocy dyrektywy Parlamentu europejskiego i Rady 2005/35/WE z 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa, uzupełnionej decyzją ramową Rady 2005/667/WSiSW z 12 lipca 2005 r. w sprawie wzmocnienia uregulowań prawnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, przyjęto już środki mające charakter odstrasżający.
- (3) System międzynarodowy dotyczący odpowiedzialności cywilnej i odszkodowań w wypadku zanieczyszczeń olejami powinien zostać udoskonalony w sposób gwarantujący, aby podmioty uczestniczące w łańcuchu transportu morskiego zapewniły przewóz olejów wyłącznie przy użyciu tankowców o najwyższym standardzie.
- (4) Właściwe jest, aby protokół z 1996 r. do Konwencji z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (dalej zwany „konwencją z 1996 r.”) został ratyfikowany przez wszystkie Państwa Członkowskie i jak największą liczbę państw trzecich.

¹² Tłumaczenie autorki na podstawie tekstu francuskiego i angielskiego, http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm

- (5) Aby zagwarantować pełne i jednolite stosowanie konwencji z 1996 r. w Unii Europejskiej, należy włączyć tę konwencję do prawa wspólnotowego. Wspólnotowy system odpowiedzialności cywilnej powinien umożliwić właścicielom statków ograniczenie spoczywającej na nich odpowiedzialności do pułapów ustalonych w tej konwencji i zgodnie z jej postanowieniami.
- (6) Obowiązek gwarancji finansowych powinien zapewnić lepszą ochronę ofiar. Zmierza on również do wykluczenia statków, które nie spełniają odpowiednich norm i pozwala na wprowadzenie konkurencji wśród podmiotów gospodarczych. Obowiązek ten jest niezbędnym uzupełnieniem konwencji z 1996 r. W rezolucji A 898(21) Międzynarodowa Organizacja Morska zaleciła państwom wprowadzenie obowiązku gwarancji finansowych. Poziom ubezpieczenia powinien umożliwiać rozwiązywanie sytuacji, w których pułapy ustalone konwencją z 1996 r. nie są wystarczające, lecz nie powinien stanowić niewspółmiernych obciążeń dla sektora.
- (7) Na podstawie rezolucji A 930(22) Międzynarodowej Organizacji Morskiej należy podjąć szczególne środki w celu ochrony marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez właściciela statku.
- (8) Ustanowienie zaświadczeń potwierdzających istnienie gwarancji finansowych jest kluczowym elementem niniejszej dyrektywy, podobnie jak zgłoszenie tego typu zaświadczeń i ich wzajemne uznawanie w Państwach Członkowskich oraz dostępność gwarancji finansowych dla ofiar starających się o odszkodowanie.
- (9) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego utworzona na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1406/2002¹³ powinna dostarczyć niezbędnej pomocy przy wykonywaniu niniejszej dyrektywy.
- (10) Środki niezbędne dla wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanym Komisji¹⁴.
- (11) Cele planowanych działań, a mianowicie wprowadzenie zharmonizowanych zasad dotyczących odpowiedzialności i gwarancji finansowych właścicieli statków dla podniesienia jakości transportu morskiego nie mogą być osiągnięte w wystarczający sposób przez Państwa Członkowskie, a mogą, ze względu na skalę i skutki, być lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, dlatego też Wspólnota może przyjąć właściwe środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą

¹³ Dz.U. L 208 z 5.08.2002 r., s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 724/2004, Dz.U. L 129 z 29.04.2004 r., s. 1.

¹⁴ Dz.U. L 184 z 17.07.1999 r., s. 23.

proporcjonalności określonej w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia wymienionych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa określa zasady stosujące się do pewnych aspektów obowiązków podmiotów gospodarczych uczestniczących w łańcuchu transportu morskiego w zakresie odpowiedzialności cywilnej i ustanawia odpowiednie zabezpieczenia finansowe dla marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez właściciela statku.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „Statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim i obejmuje też wodoloty, poduszki, statki podwodne oraz urządzenia pływające.
- 2) „Właściciel statku” oznacza właściciela statku albo jakąkolwiek inną organizację lub osobę taką jak zarządca, agent lub czarterujący statek, której właściciel powierzył odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przez przejęcie odpowiedzialności, wyraziła zgodę na przejęcie wszelkich związanych z tym obowiązków i zobowiązań.
- 3) „Odpowiedzialność cywilna” oznacza odpowiedzialność z tytułu roszczeń podlegających ograniczeniu w rozumieniu art. 2 Konwencji z 1996 r., z wyjątkiem roszczeń objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr.../2006 (w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych w razie wypadku).
- 4) „Gwarancja finansowa” oznacza każdą gwarancję finansową, taką jak ubezpieczenie czy poręczenie udzielone przez bank lub podobną instytucję finansową.
- 5) „Konwencja z 1996 r.” oznacza ujednoczony tekst konwencji z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie przyjętej pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zmodyfikowanej przez protokół z 1996 r.
- 6) „Rezolucja 930(22) IMO” oznacza rezolucję Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Zarządu Międzynarodowej Organizacji Pracy *Wytyczne w sprawie zapewnienia zabezpieczenia finansowego marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez właściciela statku.*

Artykuł 3

Zakres

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się, zgodnie z prawem międzynarodowym, do obszarów morskich znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich.
2. Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków o pojemności brutto równej lub większej od 300 BRT, z wyjątkiem systemu odpowiedzialności przewidzianego w art. 4 mającego zastosowanie do wszystkich statków.
3. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów wojennych lub innych statków będących w posiadaniu Państwa lub eksploatowanych bądź używanych do niehandlowych usług publicznych.
4. Niniejsza dyrektywa nie narusza wdrażania w żadnym z Państw Członkowskich konwencji wymienionych w Załączniku I.

Artykuł 4

System odpowiedzialności

1. Państwa Członkowskie staną się stronami konwencji z 1996 r. jak najszybciej, a w każdym razie przed upływem daty wskazanej w art. 13 niniejszej dyrektywy.
2. Państwa Członkowskie określają system odpowiedzialności cywilnej właścicieli statków i zapewniają uregulowanie ich prawa do ograniczonej odpowiedzialności zgodnie ze wszystkimi postanowieniami konwencji z 1996 r.
3. Zgodnie z art. 15 konwencji z 1996 r. Państwa Członkowskie gwarantują, że art. 4 tej konwencji dotyczący uchylenia pułapu odpowiedzialności nie stosuje się do statków pływających pod banderą państwa, które nie jest stroną tej konwencji. W takich przypadkach system odpowiedzialności cywilnej wprowadzony przez Państwa Członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą stanowi, że właściciel statku traci prawo do ograniczenia odpowiedzialności, jeśli udowodniono, że szkoda jest wynikiem jego własnego działania lub zaniechania, popełnionego z zamiarem wyrządzenia takiej szkody, lub rażącego niedbalstwa.

Artykuł 5

Gwarancja finansowa odpowiedzialności cywilnej

Każde Państwo Członkowskie podejmuje konieczne środki mające na celu zapewnienie, aby każdy właściciel statku podnoszącego banderę danego Państwa posiadał gwarancję finansową odpowiedzialności cywilnej. Wysokość takiej gwarancji nie może być niższa od podwojonego pułapu ustalonego na podstawie konwencji z 1996 r.

Każde Państwo Członkowskie podejmuje konieczne środki mające na celu zapewnienie, aby każdy właściciel statku podnoszącego banderę państwa trzeciego posiadał, zgodnie z wymogami akapitu pierwszego, gwarancję finansową od chwili, kiedy statek tego właściciela wpływa do wyłącznej strefy ekonomicznej danego państwa lub do analogicznej strefy. Gwarancja taka musi być ważna co najmniej przez trzy miesiące począwszy od daty, od której jest wymagana.

Artykuł 6

Gwarancje finansowe w przypadkach pozostawienia marynarzy właściciela statku

Każde Państwo Członkowskie podejmuje konieczne środki mające na celu zapewnienie, aby każdy właściciel statku podnoszącego banderę danego państwa posiadał gwarancję finansową stanowiącą zabezpieczenie dla zatrudnionych bądź pracujących na pokładzie marynarzy w przypadku pozostawienia ich przez właściciela statku, zgodnie z rezolucją IMO A 930(22).

Każde Państwo Członkowskie podejmuje konieczne środki mające na celu zapewnienie, aby każdy właściciel statku podnoszącego banderę państwa trzeciego, zgodnie z wymogami akapitu pierwszego, posiadał gwarancję finansową od chwili, kiedy statek tego właściciela wpływa do portu lub do terminalu pływającego znajdującego się pod jurysdykcją danego Państwa Członkowskiego lub też kiedy zarzuca kotwicę na obszarze objętym jurysdykcją tego Państwa.

Państwa Członkowskie dbają o dostępność systemu gwarancji finansowych w przypadkach pozostawienia marynarzy przez właściciela statku, zgodnie z rezolucją IMO A 930(22).

Artykuł 7

Zaświadczenie o gwarancji finansowej

1. Posiadanie oraz ważność gwarancji finansowych wymienionych w art. 5 i 6 są potwierdzane jednym lub kilkoma zaświadczeniami, zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy i według wzoru zamieszczonego w załączniku II.

2. Zaświadczenia te wydawane są przez właściwe organy Państw Członkowskich, po zweryfikowaniu przez te organy, że statek spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie.

Dla statku zarejestrowanego w Państwie Członkowskim zaświadczenia są wydawane lub zatwierdzane przez właściwy organ Państwa, w którym statek jest zarejestrowany.

Dla statku zarejestrowanego w państwie trzecim zaświadczenia mogą być wydawane lub zatwierdzane przez właściwy organ każdego z Państw Członkowskich.

3. Warunki wydawania i ważności zaświadczeń, a zwłaszcza kryteria i procedury ich wydawania, jak również środki dotyczące podmiotów udzielających gwarancji finansowych określone są zgodnie z art. 12 ust. 2.

4. Zaświadczenia są zgodne ze wzorem znajdującym się w załączniku II i zawierają następujące informacje:

- a) nazwa statku i port macierzysty;
- b) nazwa i adres głównej siedziby właściciela statku;
- c) rodzaj gwarancji;
- d) nazwa i adres głównej siedziby ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej gwarancji lub, w odpowiednich przypadkach, adres siedziby, w której ustanowiono ubezpieczenie lub gwarancję;
- e) okres ważności zaświadczenia, który nie może być dłuższy od okresu ubezpieczenia lub gwarancji.

5. Zaświadczenia wydawane są w urzędowym języku lub w urzędowych językach Państwa wydającego zaświadczenie. Jeśli używanym językiem nie jest język angielski lub francuski, zaświadczenie zawiera tłumaczenie na jeden z tych języków.

Artykuł 8

Zgłoszenie zaświadczenia o gwarancji finansowej

1. Zaświadczenie znajduje się na pokładzie statku, a kopia zostaje złożona do organu prowadzącego rejestr statku lub, jeśli statek nie jest zarejestrowany w Państwie Członkowskim, do organu państwa, które wydało lub zatwierdziło zaświadczenie.

2. Podmiot eksploatujący statek, agent lub kapitan wpływając do wyłącznej strefy ekonomicznej lub analogicznej strefy Państwa Członkowskiego w przypadkach określonych w art. 5, zgłasza organom danego Państwa Członkowskiego, że posiada na pokładzie zaświadczenie o gwarancji finansowej, zgodnie z wymogami załącznika III.

3. Podmiot eksploatujący statek, agent lub kapitan statku zmierzającego do portu lub do terminalu pływającego znajdującego się pod jurysdykcją Państwa Członkowskiego lub przed rzuceniem kotwicy w obszarze objętym jurysdykcją Państwa Członkowskiego w przypadkach określonych w art. 6 zgłasza organom danego Państwa Członkowskiego, że posiada na pokładzie zaświadczenie o gwarancji finansowej, zgodnie z przepisami załącznika II.

4. Właściwe organy Państw Członkowskich korzystają ze wspólnotowej platformy wymiany informacji o statkach SafeSeaNet dla wymiany informacji określonych w ust. 1.

*Artykuł 9***Wzajemne uznawanie w Państwach Członkowskich zaświadczeń
o gwarancjach finansowych**

Każde Państwo Członkowskie uznaje zaświadczenia wydane lub zatwierdzone na podstawie art. 7 przez inne Państwo Członkowskie do wszystkich celów określonych w niniejszej dyrektywie i traktuje je na równi z zaświadczeniami wydanymi lub zatwierdzonymi przez siebie, nawet w przypadku statku niezarejestrowanego w Państwie Członkowskim.

Państwo Członkowskie może w każdej chwili zwrócić się o konsultację do państwa, które wydało lub zatwierdziło zaświadczenie, jeśli uzna, że ubezpieczyciel lub gwarant wymieniony w zaświadczeniu nie jest w stanie spełnić wymagań finansowych nałożonych przez niniejszą dyrektywę.

*Artykuł 10***Bezpośrednie roszczenie do udzielających gwarancji finansowych
odpowiedzialności cywilnej**

Każdy wniosek w sprawie odszkodowania za szkody wyrządzone przez statek może zostać skierowany bezpośrednio do udzielającego gwarancji finansowej na pokrycie odpowiedzialności cywilnej właściciela statku.

Udzielający gwarancji finansowej może wykorzystać środki obrony, na których miałyby prawo powołać się sam właściciel statku, z wyjątkiem środków związanych z upadłością lub postępowaniem likwidacyjnym właściciela statku.

Udzielający gwarancji finansowej może również powołać się na fakt, że szkody są wynikiem umyślnej winy właściciela statku. Nie może on jednak powołać się na żaden środek obrony, który mógłby wykorzystać w procesie wytoczonym przeciw niemu właściciel statku.

Udzielający gwarancji finansowej może w każdym przypadku zażądać włączenia właściciela statku do postępowania.

*Artykuł 11***Sprawozdania**

Pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie złożą Komisji sprawozdanie dotyczące doświadczeń zdobytych przy jej stosowaniu. Na tej podstawie Komisja złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wnioski o takie zmiany do niniejszej dyrektywy, jakie uzna za istotne.

Artykuł 12

Komitet

1. Komisja współpracuje z Komitetem ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzonym na mocy art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002¹⁵.

2. W wypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE¹⁶ z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji nr 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 13

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [osiemnaście miesięcy po dacie wejścia w życie]. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odesłania określany jest przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 14

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w [...] dniu po jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 15

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.
Sporządzono w Brukseli, dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

[...]

[...]

¹⁵ Dz.U. L 324 z 29.11.2002 r., str. 1.

¹⁶ Dz.U. L 184 z 17.7.1999 r., str. 23.

Małgorzata A. Nesterowicz – Projekt rozporządzenia UE w sprawie uchynienia rozporządzenia przyznającego liniowym konferencjom żeglugowym wyłączenie od zakazu zmowy kartelowej

Przedstawiony projekt rozporządzenia jest efektem kilkuletniego przeglądu rozporządzenia nr 4056/86 przez Dyрекcyję Generalną Konkurencji Komisji Europejskiej. W jego wyniku Komisja zdecydowała o braku dalszej potrzeby utrzymywania w stosunku do konferencji liniowych zasad materialnych zawartych w tym rozporządzeniu oraz rozszerzeniu zasad proceduralnych z rozporządzenia nr 1/2003 na transport kabotażowy i żeglugę trampową.

Konferencje liniowe i żegluga trampowa

Usługi przewozu ładunków morzem świadczone są w dwóch formach:

- żegluga trampowej, która polega na transporcie towarów luzem lub w otwartych ładowniach statkiem wycarterowanym w całości albo w części przez załadowcę na podstawie umowy czarteru na rejs lub na czas, przy zastosowaniu stawek frachtowych negocjowanych swobodnie zgodnie z warunkami podaży i popytu,
- żegluga liniowej, która polega na tym, że statki kursują regularnie na określonych trasach, zawijają do wyznaczonych portów według rozkładu i przewożą różnego rodzaju ładunki, głównie w kontenerach.

Aby uczynić żeglugę liniową opłacalną oraz uniknąć sytuacji, gdy statki zmuszone będą kursować bez wykorzystania w pełni ich możliwości załadunkowych, armatorzy zawierają umowy, na podstawie których wspólnie załadowują statki, koordynują rozkłady i ustalają wspólne stawki frachtowe¹. Taka koordynacja zachodzi w łonie konferencji liniowych, za które uważa się „grupę dwóch lub więcej przewoźników eksploatujących statki, która świadczy międzynarodowe usługi liniowe przewozu ładunków na określonym szlaku lub szlakach na określonym obszarze geograficznym i która zawarła porozumienie lub uzgodnienie jakiegokolwiek rodzaju, w ramach którego działają oni na podstawie jednolitych lub wspólnych stawek przewozowych i innych uzgodnionych warunków świadczenia usług liniowych”².

¹ R. Confavreux, *Les transports maritimes dans le droit de la concurrence communautaire*, Revue de Marché commun et de l'Union européenne, nr 398/1996, s. 369 i nast. oraz M.A. Nesterowicz, *Wyłączenie konferencji liniowych spod zakazu zmowy kartelowej*, Prawo Morskie, 2003, t. XVIII, s. 57 i nast.

² Konwencja UNCTAD o Kodeksie postępowania konferencji liniowych z 6.04.1974 r. Por. V. Power, *EC Shipping Law*, Londyn-Hong Kong 1998, s. 859-881 oraz J. Kujawa, *Przestanki, koncepcje i perspektywy nowego ładu w światowym transporcie morskim*, Gdańsk 1988, s. 65 i nast.

Prawo antymonopolowe UE

Prawo antymonopolowe UE stanowią art. 81 i art. 82 Traktatu Rzymskiego. Mają one także zastosowanie do transportu morskiego.

Artykuł 81 Traktatu ustanawia zakaz pewnych godzących w swobodę konkurencji praktyk. Zakazuje on wszelkich porozumień, jako niezgodnych z zasadami wspólnego rynku, między przedsiębiorstwami, decyzji związków przedsiębiorstw i uzgodnionych praktyk, „które mogą wpływać na handel między Państwami Członkowskimi i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji wewnątrz wspólnego rynku” (m. in. wspólne ustalanie cen, ograniczanie produkcji, podział rynków, itp.). Takie porozumienia, decyzje i praktyki są z mocy prawa nieważne. Niemniej istnieją wyjątki od tego zakazu. Dotyczą one porozumień, decyzji lub uzgodnionych praktyk, które spełniają cztery warunki: (1) przyczyniają się do polepszenia produkcji lub dystrybucji produktów bądź do popierania rozwoju technicznego lub gospodarczego, (2) zapewniają użytkownikom słuszną część zysku³, a przy tym (3) nie nakładają na zainteresowane przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne dla osiągnięcia tych celów oraz (4) nie stwarzają tym przedsiębiorstwom możliwości wyeliminowania konkurencji w stosunku do znacznej części odnośnych produktów.

Aby decyzja lub porozumienie zostały wyłączone spod zakazu przewidzianego w art. 81.1 powinny być one objęte wyłączeniem grupowym wydanym przez Komisję. Do dnia 1.05.2004 r. zainteresowane przedsiębiorstwa mogły również uzyskać od Komisji, po uprzedniej notyfikacji takiego porozumienia, tzw. wyłączenie indywidualne. Od dnia 1.05.2004 r., po reformie zasad proceduralnych rozporządzeniem nr 1/2003⁴, muszą one same ocenić, czy ich działanie spełnia wymogi wyłączenia przewidziane w art. 81.3, a ewentualny spór podlega kompetencji krajowych organów ochrony konkurencji i sądów krajowych. Na potrzeby niniejszego komentarza i w odniesieniu do transportu morskiego interesuje nas jedynie wyłączenie grupowe, zawarte w rozporządzeniu nr 4056/86 określającym szczegółowe zasady stosowania art. 81 i 82 do transportu morskiego⁵.

Artykuł 82 dotyczy kolejnych niedozwolonych działań antykonkurencyjnych. Zabrania on mianowicie nadużywania przez jedno lub więcej przedsiębiorstw pozycji dominującej na wspólnym rynku lub znacznej jego części o tyle, o ile mogłoby to wpłynąć na handel między państwami poprzez m.in. narzucanie cen, innych nieuzasadnionych warunków transakcji, ograniczanie produkcji, rynków zbytu lub postępu technicznego itp.⁶.

³ Na przykład obniżenie ceny, poprawę jakości, rozszerzenie podaży itp.

⁴ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z 16.12.2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu, Dz.U. L 1 z 4.01.2003, s. 1, ze zm.

⁵ Dz.U. L 378, s. 4.

⁶ Por. M. Clough i F. Randolph, *Shipping and EC Competition Law*, Londyn 1991, s. 62 i nast.

Wyłączenie grupowe dotyczące konferencji liniowych – zasady materialne i proceduralne

Dnia 22.12.1986 r. Rada przyjęła rozporządzenie nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 81 i 82 do transportu morskiego⁷. Akt ten stanowi o wyłączeniu określonych porozumień, decyzji i praktyk w łonie konferencji liniowych od zakazu zawartego w art. 81.1. Pierwsze wyłączenie jest niejako powtórzeniem art. 81.3, gdyż dotyczy porozumień, których wyłącznym celem lub skutkiem jest wprowadzanie ulepszeń technicznych lub współpraca techniczna, np. poprzez wprowadzanie lub jednolite stosowanie standardów statków, wymianę lub łączenie, w celu świadczenia usług transportowych, statków, miejsca na statkach lub czasu operacji portowych (tzw. *pooling*), łączenie pojedynczych ładunków, organizację i wykonywanie połączonych lub komplementarnych usług transportu morskiego, koordynację rozkładów rejsów itp. Drugie wyłączenie zasługuje natomiast na szczególną uwagę, gdyż dotyczy praktyk, które zazwyczaj podlegają surowemu zakazowi, a mianowicie wspólnego ustalania stawek i warunków przewozu, jeżeli służy to koordynacji rozkładów rejsów, dat wyjścia lub dat zawinięć, określeniu częstotliwości i podziału wyjść i zawinięć, regulowaniu zdolności przewozowej oraz podziału ładunków i przychodów między członków konferencji⁸.

Rozporządzenie zakazuje również działań niezgodnych z treścią art. 82, tj. nadużywania pozycji dominującej. Takie działania są niezgodne z prawem bez potrzeby wydawania dodatkowej decyzji w tym zakresie⁹.

Rozporządzenie nr 4056/86 zawiera również zasady proceduralne¹⁰. Reguluje ono postępowanie prowadzone przez Komisję ze skargi lub z własnej inicjatywy w sprawie niezgodności działań konferencji liniowych z prawem oraz zasady przyznawania przez Komisję wcześniej wspomnianych wyłączeń indywidualnych w stosunku do praktyk nieobjętych wyłączeniem grupowym.

⁷ I. Zużewicz, *Wspólnotowe prawo konkurencji w żegludze morskiej. Reguły konkurencji skierowane do przedsiębiorstw*, Prawo Morskie, 2001, t. XV, s. 105 i nast.

⁸ M.A. Nesterowicz, *Zasady prawa konkurencji Wspólnoty Europejskiej w transporcie morskim*, Kwartalnik Prawa Publicznego 2/001, s. 49 i nast. Por. T-18/97 *Atlantic Container v. KE*, T-395/94 *Atlantic Container Line v. KE*, C-395-396/96 *Compagnie Maritime Belge v. KE* oraz T-191/98 i T-212-214/98 *Atlantic Container Line v. KE*, jak również głosę do tego wyroku: M.A. Nesterowicz [w:] *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej – Orzecznictwo*, t. II, Warszawa 2005, s. 647–664.

⁹ T-24-26/93 i T-28/93 *Compagnie Maritime Belge i in. v. KE*. Por. A. Resiak, *Nadużywanie pozycji dominującej we wspólnotowym transporcie morskim*, Prawo Morskie, 2001, t. XVI, s. 29 i nast. oraz Valentine Korah, *Compagnie Maritime Belge: Collective Dominant Position and Exclusionary Pricing*, [w:] *Mélanges en Hommage à Michel Waelbroeck*, Bruksela 1999, s. 1108 i nast.

¹⁰ Zastosowanie rozporządzenia nr 17/62 (Dz.U. z 1962 r., Nr 13) zawierającego ogólne zasady zastosowania art. 81 i art. 82 zostało bowiem wyłączone do transportu morskiego rozporządzeniem nr 141/62 (Dz.U. z 1962 r., Nr 124). Zasady proceduralne odnoszące się do tej dziedziny zostały umieszczone wraz z zasadami materialnymi w rozporządzeniu nr 4056/86.

Stanowi również o uprawnieniach kontrolnych Komisji i prawie nakładania przez nią grzywien i okresowych kar pieniężnych.

W związku z decentralizacją systemu prawa konkurencji i reformą jego zasad proceduralnych oraz uchynieniem rozporządzenia nr 17/62 przez rozporządzenie nr 1/2003 Komisja zdecydowała o konieczności zmiany niektórych przepisów rozporządzenia nr 4056/86, tak aby sektor transportu morskiego objąć jednolitymi zasadami proceduralnymi zawartymi w nowym rozporządzeniu nr 1/2003¹¹. W rezultacie zniesiono – tak jak i w odniesieniu do innych dziedzin – uprawnienie Komisji do udzielania wyłączeń indywidualnych w dziedzinie transportu morskiego, po to aby przedsiębiorstwa mogły same ocenić zgodność swoich praktyk z art. 81.3.

Rozporządzenie nr 4056/86 ma zastosowanie jedynie do międzynarodowego transportu morskiego, tj. pomiędzy portami należącymi do Państw Członkowskich UE lub pomiędzy portem wspólnotowym a portami państw trzecich. Nie dotyczy natomiast przewozów pomiędzy portami tego samego państwa (kabotaż) oraz międzynarodowej żeglugi trampowej. Z tego samego powodu rozporządzenie nr 1/2003 nie ma zastosowania do usług trampowych i kabotażowych.

Przegląd rozporządzenia nr 4056/86

Rozporządzenie nr 4056/86 jest wyjątkowym wyłączeniem grupowym, gdyż w przeciwieństwie do wszystkich innych wyłączeń zostało wydane na czas nieograniczony i dotyczy praktyk zazwyczaj sankcjonowanych najsurowiej, a mianowicie uzgadniania cen. Niemniej po prawie dwudziestu latach jego funkcjonowania Komisja zdecydowała się poddać analizie jego rolę we wspólnym rynku oraz potrzebę jego dalszego istnienia¹².

Przegląd rozpoczął się w marcu 2003 r., kiedy Komisja opublikowała tzw. księgę konsultacyjną, w której zidentyfikowała elementy rozporządzenia nr 4056/86 wymagające analizy, a w szczególności, czy wyłączenie grupowe przyznane konferencjom liniowym spełnia nadal ww. cztery warunki zastosowania art. 81.3. W dokumencie tym Komisja zaprosiła zainteresowanych uczestników transportu morskiego do wyrażenia swojej opinii na temat, m.in., potrzeby dalszego istnienia wyłączenia grupowego dla konferencji liniowych oraz – w wypadku decyzji o braku takiej potrzeby – czy wyłączenie to powinno zostać całkowicie zniesione, czy też zastąpione innym instrumentem. Ponadto poddała pod dyskusję kwestię potrzeby objęcia żeglugi kabotażowej i trampowej proceduralnymi zasadami konkurencji. Komentarze zostały

¹¹ Oznaczało to również uchynienie ww. rozporządzenia nr 141/62.

¹² M. A. Nesterowicz, *The Mid-atlantic View of the Antitrust Regulation of Ocean Shipping*, University of San Francisco Maritime Law Journal, vol. 17/1 (2004-05), s. 83.

przedstawione przez dużą grupę zainteresowanych podmiotów¹³, z których niektórzy wyrazili poparcie dla utrzymania wyłączenia grupowego, a inni opowiedzieli się za jego zmianą lub uchyleniem. Za publikacją książki konsultacyjnej podążyła publikacja tzw. książki dyskusyjnej w czerwcu 2004 r. oraz tzw. Białej Księgi w październiku 2004 r. Po każdej publikacji zainteresowane podmioty nadsyłały swoje opinie. Jednymi z najbardziej aktywnych okazało się *European Liners Affairs Association* (Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników Liniowych), które w lutym 2004 r. i marcu 2005 r. przedstawiło propozycje zastąpienia konferencji liniowych tzw. porozumieniami dyskusyjnymi, oraz *European Shippers Council* (Europejska Rada Załadowców), która te propozycje krytykowała. Ponadto Komisja zleciła niezależnym konsultantom przeprowadzenie analizy gospodarczej rynku transportu morskiego i próby oceny ewentualnego skutku liberalizacji tego sektora: Dyrekcja Generalna Transportu i Energii KE zleciła takie zadanie firmie ICF Consulting, która przedstawiła swój raport w maju 2005 r., a Dyrekcja Generalna Konkurencji zleciła je firmie Global Insight, która przedstawiła swój raport ze wsparciem Uniwersytetu Technologicznego w Berlinie oraz Instytutu Gospodarki Żeglugi i Logistyki w październiku 2005 r. Oba raporty były przychylne liberalizacji i przewidywały pozytywne skutki uchylenia wyłączenia grupowego, m. in. w postaci spadku stawek frachtowych i poprawy jakości usług.

Przeprowadzone badania i konsultacje doprowadziły Komisję do wniosku o braku przesłanek dla utrzymania wyłączenia grupowego dla konferencji liniowych oraz o braku argumentów za utrzymaniem żeglugi trampowej i kabotażowej poza zakresem proceduralnych zasad prawa konkurencji. W grudniu 2005 r. Komisja przedstawiła omawianą w niniejszym komentarzu propozycję rozporządzenia, którego celem jest uchylenie rozporządzenia nr 4056/86, a w szczególności zawartego w nim wyłączenia grupowego dla konferencji liniowych oraz rozszerzenie proceduralnych zasad konkurencji zawartych w rozporządzeniu nr 1/2003 na żeglugę trampową i kabotażową¹⁴.

Projekt Rozporządzenia

(a) Uchylenie wyłączenia grupowego

Uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 oznacza w szczególności zniesienie dwóch artykułów dotyczących zwolnienia określonych praktyk konferencji liniowych spod zakazu zmowy kartelowej. Pierwsza grupa praktyk dotyczy

¹³ Przedsiębiorstwa żeglugowe, załadowców, spedytorów, krajowe administracje morskie i krajowe urzędy ochrony konkurencji, stowarzyszenia konsumenckie, firmy prawnicze i konsultingowe, naukowców itp.

¹⁴ Wszystkie dokumenty znajdują się na stronie DG COMP: <http://www.europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/>.

różnego rodzaju porozumień technicznych. Komisja wskazała, że uregulowanie tej kwestii w rozporządzeniu było zbędne, gdyż porozumienia techniczne nie naruszają zasad konkurencji, a nawet gdyby tak było w pewnych przypadkach, to podlegają one w pełni zastosowaniu art. 81.3 i każde przedsiębiorstwo może obecnie samo ocenić zgodność swojego działania z prawem.

Druga grupa praktyk dotyczyła wspólnego ustalania w ramach konferencji liniowej stawek i warunków przewozu. W tym kontekście Komisja przeprowadziła analizę, czy praktyki te spełniają cztery przesłanki zastosowania art. 81.3, po to, aby utrzymać w ich stosunku wyłączenie grupowe. Biorąc pod uwagę zmiany rynkowe, które nastąpiły w ciągu ostatnich 20 lat, nie znalazła przekonujących argumentów na to, aby konferencje liniowe przyczyniały się do rozwoju gospodarczego lub aby przynosiły użytkownikom szczególne korzyści. Wbrew twierdzeniu, że wpływają one stabilizująco na rynek i zapewniają niskie ceny, Komisja dowiodła, że załadowcy byli w stanie uzyskać niższe ceny na podstawie indywidualnych umów o świadczenie usług oraz że inne formy współpracy w ramach transportu morskiego (tj. konsorcja¹⁵ i sojusze¹⁶) mają równie stabilizujący wpływ na międzynarodowy przewóz morzem bez wspólnego ustalania cen. Ten ostatni argument świadczy o istnieniu innych alternatyw, mniej restrykcyjnych od ustalania jednolitych stawek dla osiągnięcia tego samego celu. Jeżeli chodzi o kwestię wpływu konferencji liniowych na konkurencję, to Komisja potwierdziła istnienie niezależnych podmiotów na rynku oraz różnych form współpracy, tj. konsorcja, których działanie czyni rynek konkurencyjnym, jednakże brak spełnienia trzech z czterech przesłanek art. 81.3 jest wystarczającym argumentem na uchylenie wyłączenia grupowego do konferencji. Zaproponowała jednak utrzymanie go przez okres kolejnych dwóch lat dla istniejących porozumień, aby jednocześnie dać Państwom Członkowskim czas na dostosowanie swoich przepisów, w szczególności w odniesieniu do ww. Konwencji UNCTAD.

Komisja potwierdziła również fakt istnienia różnych systemów morskiego prawa antymonopolowego. Zapewniła jednak, że zniesienie wyłączenia grupowego nie doprowadzi do kolizji praw, ze względu na to, że żaden z systemów nie nakazuje działań zabronionych przez inny. W tym aspekcie należy w szczególności zwrócić uwagę na liberalizację tego sektora w USA, w którego systemie co prawda niektóre działania konferencji liniowych i porozumień dyskusyjnych są dozwolone, ale przewóz towarów opiera się

¹⁵ Por. rozporządzenie Komisji nr 611/2005 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 823/2000 w sprawie stosowania artykułu 81.3 Traktatu Rzymskiego do niektórych kategorii porozumień, decyzji i uzgodnionych praktyk towarzystw żeglugi liniowej (konsorcja), Dz.U. L 101 z 21.04.2005 r.

¹⁶ C. Comtois, R. McCalla i B. Slack, *Strategic Alliances in the Container Shipping Industry: A Global Perspective*, Maritime Policy and Management 29/2002, s. 65 i nast.

głównie na indywidualnych umowach o świadczenie usług i indywidualnie negocjowanych stawkach przewozowych¹⁷.

Komisja nie zdecydowała jeszcze ostatecznie, czy postanowi o przyjęciu innego mechanizmu w miejsce konferencji liniowych. ELAA zaproponowało przyznanie wyłączenia grupowego tzw. porozumieniom dyskusyjnym, które polegają na wymianie informacji pomiędzy przewoźnikami morskimi (w szczególności w zakresie stawek przewozowych i opłat dodatkowych). Porozumienia takie są dopuszczalne w USA. Komisja uważa, że skutek dotychczas przedstawionych propozycji byłby taki sam, jak w wypadku istniejących konferencji, tj. mogłyby doprowadzić do dobrowolnego ujednoczenia stawek przez przewoźników i na jeszcze szerszym rynku geograficznym. Będzie jednak kontynuować dialog z przedstawicielami branży w celu znalezienia rozwiązania satysfakcjonującego wszystkich zainteresowanych uczestników rynku.

(c) Objęcie żeglugi trampowej i kabotażowej proceduralnymi zasadami prawa konkurencji

Usługi kabotażowe i trampowe pozostają obecnie jedynymi sektorami wyłączonymi spod przepisów wykonawczych prawa konkurencji. Nie oznacza to jednak, że prawo konkurencji, tj. art. 81 i art. 82 Traktatu Rzymskiego, nie ma do nich zastosowania. Przeciwnie, teoretycznie takie zastosowanie ma miejsce, brak jednak odpowiednich przepisów wykonawczych, które by je ułatwiły. Komisja nie znalazła argumentu na korzyść takiej sytuacji – przeciwnie, uznała, że włączenie tych usług do zakresu przepisów wykonawczych zwiększy pewność prawną.

Wyłączenie grupowe zostało przyjęte w drodze rozporządzenia Rady. Obecnie jest to zadanie Komisji, ale w 1986 r. nie miała ona jeszcze wystarczającego doświadczenia w tej dziedzinie. W rezultacie wyłączenie to może zostać uchylone jedynie również na mocy rozporządzenia Rady, w drodze tzw. procedury konsultacji. Oznacza to, że Rada powinna zaakceptować je większością kwalifikowaną i przedstawić Parlamentowi do konsultacji. W międzyczasie Komisja zamierza opublikować we wrześniu br. księgę dotyczącą postępu negocjacji z zainteresowanymi podmiotami w kwestii przyznania pewnych przywilejów porozumieniom dyskusyjnym. Po przyjęciu i wejściu rozporządzenia w życie Komisja planuje publikację wskazówek dotyczących zastosowania zasad konkurencji w sektorze transportu morskiego (tj. do żeglugi trampowej, kabotażowej i do wszelkich innych dopuszczalnych form współ-

¹⁷ Federal Maritime Commission, *The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998*, Waszyngton 2001. Por. także np. P.S. Edelman, *The Ocean Shipping Reform Act of 1998*, Currents: International Trade Law Journal 9/2000, s. 65 i nast. oraz M.A. Nesterowicz, *The Mid-atlantic View of the Antitrust Regulation of Ocean Shipping*, University of San Francisco Maritime Law Journal, vol. 17/1 (2004-05), s. 63 i nast.

pracy w żegludze liniowej, np. konsorcjów i sojuszy, a w szczególności do kwestii wymiany informacji). Oczekuje się, że pełna liberalizacja wszystkich płaszczyzn transportu morskiego i objęcie ich w pełni traktatowym prawem konkurencji przyczyni się do rozwoju tego sektora i przysporzy korzyści jego użytkownikom.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE RADY

uchylające rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 do transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1/2003 odnośnie do rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 83,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Od 1986 r. stosowanie reguł konkurencji w sektorze transportu morskiego podlegało przepisom rozporządzenia Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego¹⁸. Rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 miało początkowo dwie funkcje. Po pierwsze zawierało ono przepisy proceduralne dotyczące stosowania reguł konkurencji WE w sektorze transportu morskiego. Po drugie znalazły się w nim pewne istotne szczegółowe przepisy dotyczące konkurencji w sektorze morskim, a zwłaszcza wyłączenie grupowe dla konferencji żeglugi liniowej pozwalające konferencjom – pod określonymi warunkami – na ustalanie cen i regulowanie zdolności przewozowych oraz zawierało wyłączenie porozumień o charakterze czysto technicznym z zakresu stosowania art. 81 ust. 1 Traktatu, jak również przewidywało procedury postępowania

¹⁸ Dz.U. L 378 z 31.12.1986 r., s. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Akcesyjnym z 2003 r.

w przypadku kolizji z prawem państw trzecich. Rozporządzenie to nie miało zastosowania do usług transportu morskiego pomiędzy portami w tym samym Państwie Członkowskim (kabotaż) oraz międzynarodowych usług trampowych.

- (2) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu¹⁹ zmieniło rozporządzenie (EWG) nr 4056/86, obejmując transport morski, z wyjątkiem usług kabotażowych i międzynarodowych usług trampowych, wspólnymi przepisami wykonawczymi w zakresie konkurencji, mającymi zastosowanie do wszystkich sektorów, ze skutkiem od 1 maja 2004 r. Jednakże pewne szczególne istotne przepisy w ramach konkurencji dotyczące transportu morskiego nadal mieszczą się w zakresie rozporządzenia (EWG) nr 4056/86.
- (3) Wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych przewidziane w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86 wyłącza spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, umowy, decyzje oraz uzgodnione praktyki wszystkich lub części członków jednej lub kilku konferencji, które spełniają określone warunki. Uzasadnienie dla wyłączenia grupowego zakłada zasadniczo, że konferencje przynoszą stabilność, gwarantując eksporterom niezawodność usług, czego nie można osiągnąć stosując mniej restrykcyjne środki. Jednakże szczegółowy przegląd branży dokonany przez Komisję wykazał, że żegluga liniowa nie jest branżą wyjątkową, ponieważ jej struktura kosztów nie różni się w sposób istotny od struktury innych branż. Dlatego też nie ma dowodów na to, że ochrona branży przed konkurencją jest konieczna.
- (4) Pierwszy warunek wyłączenia na mocy art. 81 ust. 3 wymaga, by umowa restrykcyjna przyczyniała się do polepszenia produkcji lub dystrybucji produktów bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego. Jeśli chodzi o efektywność wynikającą z istnienia konferencji, konferencje żeglugi liniowej nie mają już możliwości narzucania taryfy konferencji, choć nadal jeszcze mogą ustalać opłaty oraz opłaty dodatkowe stanowiące część ceny transportu. Nie ma również dowodów na to, że system konferencji prowadzi do stabilizacji stawek przewozowych lub zapewnia większą niezawodność usług przewozowych niż byłoby to w przypadku rynku, na którym panuje pełna konkurencja. Członkowie konferencji coraz częściej świadczą swoje usługi na podstawie indywidualnych umów o świadczenie usług zawieranych z poszczególnymi eksporterami. Ponadto konferencje nie regulują dostępnych zdolności przewozowych, ponieważ jest to przedmiot indywidualnych decyzji poszczególnych przewoźników.

¹⁹ Dz.U. L 1 z 4.01.2003 r., s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.03.2004 r., s. 1).

W obecnych warunkach stabilność cen oraz niezawodność usług rynek zawdzięcza indywidualnym umowom o świadczenie usług. Domniemany związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy ograniczeniami (ustalenie cen oraz regulacja podaży) oraz efektywnością (niezawodnością usług) wydaje się zbyt wątpliwy, by spełniał on pierwszy warunek zawarty w art. 81 ust. 3.

- (5) Drugi warunek wyłączenia zakłada, że negatywne skutki wynikające z ograniczenia konkurencji muszą zostać zrekompensowane użytkownikom. W wypadku klasycznych restrykcji (np. horyzontalne ustalanie cen), które występują wówczas, gdy taryfa konferencji jest ustalona, a opłaty i opłaty dodatkowe ustalone są wspólnie, skutki negatywne są bardzo poważne. Jednocześnie nie zidentyfikowano skutków, które byłyby wyraźnie pozytywne. Użytkownicy transportu uważają, że konferencje działają na korzyść najmniej efektywnego spośród członków konferencji i wzywają do ich zniesienia. Obecnie konferencje nie spełniają drugiego warunku zawartego w art. 81 ust. 3.
- (6) Zgodnie z trzecim warunkiem dotyczącym wyłączeń sposób postępowania nie może nakładać na przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne dla osiągnięcia jego celów. Konsorcja są umowami o współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi liniowej, które nie wiążą się z ustalaniem cen i dlatego są mniej restrykcyjne niż konferencje. Użytkownicy transportu uważają, że dzięki nim liniowe usługi morskie świadczone są na odpowiednim poziomie oraz w sposób niezawodny i efektywny. Ponadto w ostatnich latach znacznie częściej stosuje się indywidualne umowy świadczenia usług. Umowy takie z definicji nie ograniczają konkurencji i zapewniają korzyści eksporterom, ponieważ pozwalają na dostosowanie usług do ich indywidualnych potrzeb. Poza tym, ponieważ cena ustalana jest z góry i nie podlega wahaniom przez określony czas (zazwyczaj do jednego roku), umowy o świadczenie usług mogą przyczyniać się do stabilności cen. Dlatego też nie stwierdzono, że ograniczenia konkurencji dopuszczone rozporządzeniem (EWG) nr 4056/86 (ustalenie cen oraz regulacja zdolności przewozowych) są niezbędne dla zapewnienia użytkownikom transportu niezawodnych usług przewozowych, skoro cel ten można osiągnąć mniej restrykcyjnymi środkami. Z tego powodu trzeci warunek zawarty w art. 81 ust. 3 nie jest spełniony.
- (7) Natomiast czwarty warunek zawarty w art. 81 ust. 3 zakłada, że konferencje powinny podlegać skutecznej presji konkurencji. W aktualnych warunkach rynkowych konferencje obecne są niemal na wszystkich głównych szlakach handlowych i konkurują z przewoźnikami skupionymi w konsorcjach oraz z przewoźnikami niezależnymi. Wprawdzie być może istnieje konkurencja w odniesieniu do stawek przewozów oceanicznych

ze względu na osłabienie systemu konferencji w tym segmencie, to w odniesieniu do opłat i opłat dodatkowych nie ma prawie żadnej konkurencji cenowej. Opłaty te ustalane są przez konferencję i taki sam poziom opłat stosowany jest często przez przewoźników niebędących członkami konkurencji. Ponadto przewoźnicy uczestniczą w konferencjach i konsorcjach na tych samych szlakach, wymieniając między sobą poufne informacje handlowe i kumulując korzyści wynikające z wyłączeń grupowych dla konferencji (ustalanie cen i regulacja zdolności przewozowych) oraz wyłączeń grupowych dla konsorcjów (współpraca operacyjna w celu świadczenia wspólnych usług). Biorąc pod uwagę wzrost liczby powiązań pomiędzy przewoźnikami na tych samych szlakach, stwierdzenie, w jakim zakresie konferencje podlegają skutecznej konkurencji wewnętrznej i zewnętrznej, jest zagadnieniem bardzo złożonym i może być dokonywane tylko indywidualnie dla każdego przypadku.

- (8) Dlatego też konferencje linii żeglugowych już nie spełniają czterech łącznych warunków wyłączenia zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu i w związku z tym wyłączenie grupowe w odniesieniu do takich konferencji powinno zostać zniesione.
- (9) Wyłączenia spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, porozumień o charakterze czysto technicznym oraz procedura postępowania w razie ewentualnej kolizji praw są także zbędne. Z tych przyczyn przepisy te winny zostać skreślone.
- (10) W związku z powyższym rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 winno zostać uchylone w całości.
- (11) Konferencje linii żeglugowych tolerowane są w kilku jurysdykcjach. W przypadku tego sektora, tak jak w przypadku innych sektorów, prawo konkurencji nie jest stosowane jednolicie na całym świecie. Uwzględniając ogólnościowy charakter branży przewozów w żegludze liniowej, Komisja podejmie wszelkie stosowne inicjatywy, by wesprzeć zniesienie wyłączenia dotyczącego ustalania cen w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych istniejące w innych systemach prawnych przy jednoczesnym utrzymaniu wyłączenia dotyczącego współpracy operacyjnej pomiędzy liniami żeglugowymi skupionymi w konsorcjach i sojuszach, zgodnie z zaleceniami sekretariatu OECD z 2002 r.
- (12) Usługi trampowe wyłączone zostały z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1/2003, ponieważ stawki za te usługi negocjowane są dowolnie w każdym przypadku, odpowiednio do warunków podaży i popytu. Jednak takie warunki rynkowe istnieją w innych sektorach i istotne postanowienia art. 81 i 82 już mają zastosowanie do usług w tych sektorach. Nie przedstawiono przekonującego uzasadnienia dla utrzymania obowiązującego wyłączenia usług trampowych z zakresu stosowania przepisów dotyczących wykonania art. 81 i 82 Traktatu. Podobnie jest w przypadku usług kabotażo-

wych; wprawdzie często nie mają one wpływu na handel wewnątrz-wspólnotowy, lecz nie oznacza to, że od samego początku winny one zostać wykluczone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

- (13) Ponieważ mechanizmy określone w rozporządzeniu (WE) nr 1/2003 pozwalają na stosowanie zasad konkurencji do wszystkich sektorów, zakres tego rozporządzenia powinien zostać zmieniony w taki sposób, by obejmowało ono usługi kabotażowe i trampowe.
- (14) Z powyższych względów rozporządzenie (WE) nr 1/2003 winno zostać odpowiednio zmienione.
- (15) Ponieważ w związku ze zniesieniem systemu konferencji może zaistnieć konieczność dostosowania przez Państwa Członkowskie swoich zobowiązań międzynarodowych, przepisy rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 dotyczące wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych winny nadal mieć zastosowanie w okresie przejściowym w odniesieniu do konferencji spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 zostaje uchylone.

Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7, art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata od tej daty.

Artykuł 2

Artykuł 32 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 zostaje skreślony.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po dniu jego publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

W imieniu Rady

Przewodniczący

[...]