

## INFORMACJE I MATERIAŁY

MAŁGORZATA A. NESTEROWICZ

### AKTUALNOŚCI W PRAWIE MORSKIM

*„Naloty o świecie” – wizyty Komisji Europejskiej w biurach żeglugowych linii kontenerowych*

Linie żeglugowe działające na rynku transportu kontenerowego przez wiele lat funkcjonowały na specjalnych zasadach, gdyż rozporządzenie nr 4056/86 ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 traktatu do transportu morskiego<sup>1</sup> przyznawało tzw. konferencjom linii żeglugowych daleko idące wyłączenie spod zasad konkurencji. Rozporządzenie to zostało jednakże uchylone przez Rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006<sup>2</sup> i system uzgadniania cen i taryf w obrębie konferencji przestał być zgodny z prawem z dniem 18.10.2008 r.<sup>3</sup>

W maju 2011 r. inspektorzy Komisji Europejskiej złożyli niezapowiedziane wizyty (tzw. *dawn raids* – naloty o świecie) w europejskich biurach azjatyckich linii kontenerowych: Cosco, Evergreen Marine, Hanjin Shipping, OOCL, MOL NYK Line i Neptune Orient Lines. Inspektorzy Komisji szukali dowodów na niezgodne z zasadami konkurencji postępowanie tych przedsiębiorstw, w szczególności uzgadnianie cen i taryf.

Obecnie Komisja analizuje zebrane materiały. Oczekuje się, że ostateczna decyzja zapadnie na początku 2014 r.

*Badanie Komisji Europejskiej w sprawie wyłączenia działalności Międzynarodowej Grupy Klubów P&I spod zasad konkurencji*

Wyłączenie indywidualne spod zasad konkurencji zostało przyznane klubom P&I (klubom ubezpieczeń wzajemnych w żegludze morskiej) po raz pierwszy

---

<sup>1</sup> Dz. Urz. WE L 378 z 31.12.1986, s. 4–13.

<sup>2</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006 z 25.09.2006 r. uchylające rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 traktatu do transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1/2003 w zakresie rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe, Dz. Urz. UE L 269 z 28.09.2006, s. 1–3.

<sup>3</sup> Por. I. Zużewicz - Wiewiórowska, *Konferencje żeglugowe w dobie przemian wspólnotowego prawa konkurencji*, Prawo Morskie 2007, t. XXIII, s. 239 i nast., M.A. Nesterowicz, *Projekt rozporządzenia UE w sprawie uchylenia rozporządzenia przyznającego liniowym konferencjom żeglugowym wyłączenie od zakazu zмовы kartelowej*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 253 i nast. oraz *idem*, *Wyłączenie konferencji liniowych spod zakazu zмовы kartelowej*, Prawo Morskie 2003, t. XVII, s. 57 i nast.

w 1985 r., a następnie w 1999 r. decyzją Komisji 1999/329/WE<sup>4</sup>. Wyłączenie to dotyczyło dwóch praktyk, tzw. *International Group Agreement*, tj. funkcjonowania klubów w ramach struktury zwanej Grupą Międzynarodową, oraz tzw. *International Pooling Agreement*, czyli porozumienia o rozłożeniu ryzyka odpowiedzialności za roszczenia pomiędzy członków Grupy<sup>5</sup>. Wyłączenie to wygasło w październiku 2008 r. Od tego czasu Komisja Europejska prowadzi badanie, czy wyłączenie to należy przedłużyć i na jakich warunkach. Decyzja zapadnie najprawdopodobniej do końca tego roku.

### *Europejski Dzień Morski – 20 maja 2011 r.*

Europejski Dzień Morski obchodzi się corocznie 20 maja w całej Unii Europejskiej. W tym roku centrum uroczystości był Gdańsk, w którym została zorganizowana konferencja morska w dniach 19–20 maja.

### *Komisja Europejska kieruje uzasadnioną opinię do siedmiu państw członkowskich w sprawie implementacji dyrektywy o kontroli państwa portu*

Nowa Dyrektywa 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu<sup>6</sup> wprowadza nowe zasady dotyczące tego zagadnienia. Państwa członkowskie były zobowiązane do przyjęcia odpowiednich przepisów niezbędnych do wykonania tej dyrektywy do 31.12.2010 r. Zdaniem Komisji tak się nie stało w przypadku siedmiu państw członkowskich: Belgii, Cypru, Estonii, Francji, Polski, Portugalii i Wielkiej Brytanii. W związku z tym w maju 2011 r. Komisja skierowała do tych państw uzasadnioną opinię, która jest pierwszym etapem w postępowaniu o zaniechanie. Komisja może skierować sprawę do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

### *Wniosek o decyzję Rady w sprawie ratyfikacji konwencji ateńskiej 2002*

Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, zmieniona protokołem z 2002 r., jest pierwszą konwencją uzgodnioną wewnątrz IMO, która może być ratyfikowana nie tylko przez państwa, ale również przez międzyrządowe organizacje gospodarcze. Taki zabieg był konieczny, gdyż niektóre przepisy konwencji, w szczególności te dotyczące jurysdykcji i wykonalności orzeczeń, podlegają wyłącznej kompetencji UE – z tego względu UE musi również stać się stroną. W związku z tym w listopadzie 2011 r. Komisja przygotowała wniosek o decyzję Rady w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do

<sup>4</sup> Decyzja z 12.04.1999 r. w sprawach nr IV/D-1/30.373, P&I Clubs, IGA i nr IV/D-1/37.143, P&I (Dz.Urz. WE L 125 z 19.05.1999).

<sup>5</sup> Por. M.A. Nesterowicz, *Wyłączenia spod zasad konkurencji w transporcie morskim – porozumienia między armatorskimi klubami ubezpieczeń wzajemnych*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 33 i nast.

<sup>6</sup> Dz.Urz. UE L 6 z 10.01.2009, s. 18–19.

protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r.<sup>7</sup>.

### *Dania jako pierwsza ratyfikuje konwencję HNS 2010*

Konwencja HNS (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych) została przyjęta w 1996 r. Nie została ratyfikowana, więc w 2010 r. przyjęto protokół zmieniający określone zasady tej konwencji. W maju 2011 r. Dania, jako pierwsze państwo, ratyfikowała konwencję HNS w jej wersji z 2010 r.

*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów*<sup>8</sup>

W listopadzie 2010 r. przyjęto – dawno oczekiwane – rozporządzenie o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową. Rozporządzenie zawiera przepisy dotyczące następujących kwestii:

- dostępności, niedyskryminacji i pomocy w odniesieniu do pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej;
- obowiązków przewoźników w przypadku przerwania podróży w związku z jej odwołaniem lub opóźnieniem;
- obowiązku informowania pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową o ich prawach;
- rozpatrywania skarg.

Rozporządzenie weszło w życie 6.01.2011 r., a stosowane będzie od 18.12.2012 r.

<sup>7</sup> KOM/2010/0686 końcowy, 30.11.2010 r.

<sup>8</sup> Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010, s. 1–16.