

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie kodeksu postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych

COM(2006) 869 wersja ostateczna — 2006/0308 (COD)

(2007/C 256/12)

Dnia 20 marca 2007 r. Rada, działając na podstawie art. 80 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Dnia 14 lutego 2007 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło przygotowanie opinii w tej sprawie Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 437. sesji plenarnej w dniach 11-12 lipca 2007 r. (posiedzenie z 11 lipca 2007 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył dr Annę Bredimę-Savopoulou na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 86 do 0 — 3 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 EKES zgadza się z proponowanym uchynieniem rozporządzenia nr 954/79, co jest nieuniknioną konsekwencją uchynienia rozporządzenia nr 4056/86, zawierającego wyłączenie grupowe dla konferencji żeglugi liniowej. Komitet zauważa, że te dwa rozporządzenia stanowiły jeden pakiet prawny.

1.2 Rozporządzenie nr 954/79 dotyczy ratyfikacji lub przystąpienia przez państwa członkowskie do Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie kodeksu postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych, zwanym w dalszej części opinii kodeksem UNCTAD lub po prostu kodeksem. W tym kontekście warto wspomnieć, że kodeks UNCTAD został ratyfikowany przez 81 państw, w tym przez nowych liderów handlu światowego, czyli Chiny, Indie, Rosję i Brazylię, oraz przez Australię, Kanadę, Japonię, Nigerię, Meksyk, Indonezję, Arabię Saudyjską i Singapur. Także 16 państw członkowskich UE ratyfikowało kodeks. Poza tym na żeglugę liniową przypada 60 % całkowitej wartości międzynarodowego handlu, transportowanego głównie kontenerami. Zatem uchynienie rozporządzenia nr 954/79 (oraz rozporządzenia nr 4056/86) niewątpliwie będzie wiązało się z konsekwencjami, których nie należy bagatelizować.

1.3 EKES apeluje zwłaszcza do Komisji, aby wyjaśniła sytuację prawną przewoźników liniowych z UE na rynku międzynarodowym po uchynieniu rozporządzenia 954/79. Wobec znaczenia zintegrowanej europejskiej polityki morskiej dla roli UE w gospodarce światowej i wobec znaczenia żeglugi, także żeglugi europejskiej, dla handlu w UE i na świecie, Komitet jest zdania, że przy tego typu uchynieniu niezbędna jest szczególna ostrożność i dokładne rozważenie skutków zarówno dla szczebla europejskiego, jak i międzynarodowego. Jeśli chodzi o przedłożony przez Komisję wniosek dotyczący uchynienia rozporządzenia nr 954/79, EKES uważa, że nie uwzględnia on dwóch parametrów: a) dyskryminacji wśród europejskich przewoźników liniowych, która może wynikać z tego uchynienia a do której nie należy dopuszczać (zgodnie z art. 12 TWE) oraz b) konieczności zapewnienia konkurencyjności unijnych przewoźników liniowych, w tym operatorów żeglugi przybrzeżnej (zgodnie z nową strategią lizbońską).

1.4 Zgodnie ze swymi poprzednimi opiniami oraz ze stanowiskiem Parlamentu Europejskiego, Komitet wzywa Komisję do ograniczenia politycznych, prawnych i praktycznych skutków uchynienia rozporządzeń nr 4056/86 i 954/79, aby zapobiec w ten sposób negatywnemu wpływowi na interesy żeglugi europejskiej na rynku międzynarodowym.

1.5 Oczywiste jest, że wytyczne wyjaśniające stosowanie unijnych przepisów w zakresie konkurencji w transporcie morskim, które po zakazie konferencji liniowych do i z UE od 18 października 2008 r. będą się odnosiły do usług żeglugi liniowej, w znacznej mierze umożliwią przewoźnikom liniowym dokonywanie samodzielnej oceny ich porozumień zgodnie z unijnym prawem konkurencji. Komitet jest przekonany, że w efekcie jest mało prawdopodobne, aby wytyczne były skutecznym instrumentem zaradzenia międzynarodowym skutkom politycznym, prawnym i praktycznym, które wynikłyby z uchynienia rozporządzeń 4056/86 i 954/79. Jednak w przeszłości Komitet i Parlament Europejski niejednokrotnie apelowały do Komisji o przeanalizowanie tych skutków i wzięcie ich pod uwagę przy opracowywaniu nowego systemu. Dlatego życzeniem EKES-u jest, aby przy pracach nad wytycznymi dotyczącymi stosowania unijnych przepisów w zakresie konkurencji w transporcie morskim na bieżąco się z nim konsultowano i umożliwiono zajęcie stanowiska.

1.6 O ile Komitet zgadza się z uchynieniem rozporządzenia nr 954/79, o tyle niezrozumiały jest pośpiech w procedurze uchynienia, jeszcze przed właściwą oceną i rozpoznaniem międzynarodowych następstw ostatnich działań UE dotyczących żeglugi liniowej.

2. Wprowadzenie

2.1 Oparta na kontenerach żegluga liniowa jest zasadniczym czynnikiem gospodarki europejskiej. Realizowany drogą morską transport kontenerowy stanowi około 40 % wartości handlu zagranicznego UE 25. Trzech największych na świecie operatorów liniowych to przewoźnicy europejscy, a szlaki łączące

Azję z Europą, wraz ze szlakami łączącymi Azję z USA, to zdecydowanie najważniejsze szlaki handlowe ⁽¹⁾. Oprócz tego na całym świecie jeszcze około 150 międzynarodowych konferencji żeglugi liniowej obsługuje szlaki wiodące do i z UE. Państwa członkowskie mające przewoźników oferujących usługi rozkładowej żeglugi liniowej to m.in. Dania, Niemcy, Francja, Włochy, Wielka Brytania, kraje nadbałtyckie oraz Cypr. Według ostatnich danych ⁽²⁾, 60 % całkowitej wartości międzynarodowego handlu morskiego oraz 25 % z 5,9 mld ton transportowanych drogą morską przypada na przewoźników rozkładowych, w tym na konferencje żeglugi liniowej.

2.2 Obecny wniosek ma na celu uchylenie rozporządzenia Rady (EWG) nr 954/79 z dnia 15 maja 1979 r. dotyczącego ratyfikacji lub przystąpienia przez państwa członkowskie do Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie kodeksu postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych. Wniosek ten jest efektem zniesienia rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 zawierającego wyłączenie grupowe dla konferencji żeglugi liniowej rozporządzeniem Rady (WE) nr 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r. Rozporządzenie nr 1419/2006 zmienia też rozporządzenie (WE) nr 1/2003 w zakresie rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe.

2.3 Projekt Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie kodeksu postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych (Genewa, 6 kwietnia 1974 r.) został sporządzony pod patronatem Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD), a jego celem jest określenie zharmonizowanych ram międzynarodowych dla funkcjonowania konferencji żeglugowych. Kodeks UNCTAD przyjęto, aby wyjść naprzeciw słusznym aspiracjom krajów rozwijających się, które chciały zwiększyć udział swych przewoźników w transporcie ładunków żeglugi liniowej. Był to rezultat przedłużających się wielostronnych negocjacji pomiędzy krajami rozwiniętymi a rozwijającymi się ⁽³⁾. Podział przewożonego towaru pomiędzy przewoźników z krajów reprezentujących obie strony transakcji handlowej oraz przewoźników z krajów trzecich miał przeciwdziałać protekcyjnym tendencjom, zaś celem rozporządzenia nr 954/79 było dostosowanie mechanizmu przewidzianego w kodeksie do zasad traktatu WE.

2.4 Państwa członkowskie, które ratyfikowały bądź przyłączyły się do kodeksu UNCTAD to: Belgia, Bułgaria, Republika Czeska, Dania, Finlandia, Francja, Niemcy, Włochy, Malta, Holandia, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Hiszpania, Szwecja i Zjednoczone Królestwo. Do kodeksu przystąpiła również Norwegia, będąca członkiem EOG.

2.5 Podczas debaty nad zniesieniem systemu konferencji linii żeglugowych w UE, Parlament Europejski podkreślił w dwóch opiniach (2005, 2006), że „wprowadzenie w życie rozporządzenia ⁽⁴⁾ (uchylającego rozporządzenie nr 4056/86) stworzy

kolizję przepisów prawnych w związku z faktem przystąpienia niektórych państw członkowskich do kodeksu postępowania dla konferencji linii żeglugowych UNCTAD. Zaleca się, by te państwa członkowskie wyczołgały się z kodeksu, jednakże brak jest możliwości zobowiązania ich do tego. Z uwagi na powyższą sytuację konieczne jest ustanowienie konkretnej procedury pozwalającej na zajmowanie się ewentualnymi kolizjami prawa międzynarodowego. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu przejrzysty przegląd stanowisk krajów trzecich (Chiny, USA, Kanada, Japonia, Singapur i Indie) wobec nowej polityki UE w zakresie usług żeglugi liniowej (akceptacja, przystosowanie, sprzeciw, niekorzystne skutki) i ich gotowości do przystosowania własnych systemów. Komisja powinna jednakże zbadać handlowe i polityczne następstwa takiego wypowiedzenia kodeksu UNCTAD. Komisja powinna zbadać, czy zachodzi konieczność zmiany bądź uchylenia innych aktów prawnych WE, takich jak rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi ⁽⁵⁾”. Ponadto Parlament Europejski „wzywa Komisję ⁽⁶⁾ do wstrzymania projektu uchylenia art. 9 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 (który przewiduje przeprowadzenie negocjacji w przypadku sprzeczności prawa wspólnotowego z prawem krajów trzecich), zwłaszcza w świetle zamiaru dokonania przez Komisję rewizji prawa dotyczącego konkurencji w odniesieniu do transportu morskiego”. Jednakże wbrew zaleceniom Parlamentu Europejskiego art. 9 został uchylony wraz z rozporządzeniem nr 4956/86, natomiast żądana ocena skutków prawnych i politycznych wypowiedzenia systemu konferencji linii żeglugowych w UE nadal nie nastąpiła.

2.6 EKES także omawiał już kwestię uchylenia rozporządzenia nr 4056/86 i przyjął dwie opinie w tej sprawie w roku 2004 i 2006. Ponadto w 2006 r. Komitet zastrzegł swoje stanowisko, aby sprawdzić, czy proponowane uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 przyniosłoby trwałe efekty. Według niego „system konferencji podlega wciąż porozumieniom wielostronnym i dwustronnym, w których stronami są państwa członkowskie UE i Wspólnota”. Komitet także zauważył, że „Komisja uznaje, iż w wyniku tych porozumień data uchylenia następujących zapisów rozporządzenia nr 4056/86 (art. 1 par. 3, punkty (b) i (c), art. 3-8 i 26) powinna być przesunięta o dwa lata w celu wypowiedzenia lub rewizji tych porozumień w krajami trzecimi”. Komitet był zdania, że „Komisja powinna również uwzględnić interesy małych i średnich przedsiębiorstw przy uchyleniu rozporządzenia nr 4056/86. Małe i średnie przedsiębiorstwa stanowią istotną część gospodarki UE i odgrywają ważną rolę w kontekście zmodyfikowanej strategii lizbońskiej. Rynki powinny pozostać otwarte na obecną i potencjalną konkurencję, włączając w to małych i średnich operatorów żeglugi liniowej”. Wreszcie, Komitet był zdania, że choć „konsolidacja może mieć pozytywny wpływ na przemysł UE (większa wydajność, korzyści skali, oszczędność kosztów), konieczne jest jednak działanie ostrożne tak, by uniknąć sytuacji — która może się pojawić po uchyleniu rozporządzenia nr 4056/86 — gdzie konsolidacja oznacza istnienie mniejszej ilości podmiotów na odnośnych rynkach, a tym samym mniejszą konkurencję”.

⁽¹⁾ Sprawozdanie końcowe „Global Insight” na temat stosowania w żegludze liniowej przepisów w zakresie konkurencji, październik 2005 r.

⁽²⁾ UNCTAD — 2003, Clarksons — 2003.

⁽³⁾ Dz.U. C 157 z 28.6.2005.

⁽⁴⁾ Sprawozdanie Parlamentu Europejskiego A6-0217/2006 z 22/6/2006.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1.

⁽⁶⁾ Sprawozdanie Parlamentu Europejskiego A6-0314/2005 z 24/10/05.

3. Wniosek Komisji Europejskiej

3.1 Proponowane rozporządzenie zawiera tylko dwa artykuły, tj. art. 1 uchylający rozporządzenie nr 954/79 i art. 2 dotyczący wejścia w życie nowego rozporządzenia w dniu 18 października 2008 r.

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES przez ponad dwa dziesięciolecia przyglądał się uważnie przepisom w zakresie konkurencji w transporcie morskim, a w szczególności kwestii konferencji żeglugi liniowej. W tym okresie wyrażano rozbieżne poglądy na temat zalet zniesienia wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych. Jednak po uchyleniu rozporządzenia nr 4056/86 rozporządzeniem nr 1419/2006, konferencje linii żeglugowych do i z UE będą zakazane od 18 października 2008 r.

4.2 Rozporządzenie nr 4056/86 i rozporządzenie nr 954/79 stanowią pakiet prawny, przy czym to ostatnie rozporządzenie przyjęte zostało ze względu na ratyfikację kodeksu UNCTAD. W rezultacie uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 spowodowało konieczność uchylenia rozporządzenia nr 954/79. W związku z tym EKES — który pierwotnie sprzeciwiał się uchyleniu rozporządzenia nr 4056/86, lecz później został zmuszony do wyrażenia swojej zgody, ostrzegając jednocześnie o konsekwencjach tego uchylenia — nie może nie zgodzić się na proponowane uchylenie rozporządzenia nr 954/79 ze względu na uproszczenie prawodawstwa UE. Jednak podobnie jak w przypadku rozporządzenia nr 4056/86, EKES chciałby raz jeszcze podkreślić, że należy poważnie zastanowić się nad wszelkimi ewentualnymi skutkami prawnymi lub politycznymi (oraz potencjalnie negatywnymi konsekwencjami) proponowanego uchylenia rozporządzenia nr 954/79. Komitet zwraca jednak uwagę, że wniosek w sprawie uchylenia rozporządzenia nr 954/79 nie obejmuje — po raz kolejny — oceny ewentualnych problemów politycznych, prawnych i praktycznych, jakie mogą wyniknąć z tego uchylenia. O ile Komitet nie kwestionuje konieczności uchylenia, ponieważ jest ono nieuniknione ze względu na uchylenie rozporządzenia nr 4056/86, to podtrzymuje on swoją opinię i powtarza raz jeszcze, że UE powinna zająć się we właściwy sposób wszelkimi ewentualnymi reperkusjami — politycznymi, prawnymi i praktycznymi.

4.3 Kodeks UNCTAD i pojęcie konferencji linii żeglugowych wspomniane są we wspólnotowym dorobku prawnym oraz innych instrumentach prawnych przyjętych przez UE. Stanowią one na przykład podstawę rozporządzenia nr 4055/86, rozporządzenia nr 4058/86⁽⁷⁾ i rozporządzenia nr 823/2000 w

(7) Rozporządzenie nr 4055/86 z 22.12.1986 („stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi”) oparte jest na kodeksie postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych UNCTAD. Art. 4 § 1 lit. a) b) przewiduje wycofanie się z istniejących porozumień w sprawie przewożonego towaru poprzez bezpośrednie odniesienie do kodeksu. Rozporządzenie nr 4058/86 z 22.12.1986 (w sprawie „skoordynowanych działań w celu zapewnienia swobodnego dostępu do ładunków w handlu morskim”) opiera się na kodeksie postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych UNCTAD. Art. 1 przewiduje działania w zależności od tego, czy handel oparty jest na kodeksie, czy nie — Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 4.

sprawie konsorcjów żeglugi liniowej. Ponadto kodeks jest także wyraźnie wspomniany w niektórych porozumieniach dwustronnych, takich jak porozumienie pomiędzy UE a Rosją (art. 39(1)(a) oraz układ stowarzyszeniowy pomiędzy UE a Algierią z 2005 r. (art. 34 § 3).

4.4 Uchylając rozporządzenie nr 4056/86 Komisja Europejska wskazała, że wyda wytyczne w celu wyjaśnienia, jakie zastosowanie mają wspólnotowe przepisy w zakresie konkurencji do transportu morskiego, włącznie z usługami żeglugi liniowej. Jeżeli chodzi o tego rodzaju usługi, wytyczne powinny pomagać operatorom żeglugi liniowej po 18 października 2008 r. (od tego dnia handel konferencji żeglugi liniowej z i do UE będzie zakazany) w przeprowadzeniu samodzielnej oceny swoich porozumień na mocy unijnych przepisów w zakresie konkurencji (tj. art. 81-82 TWE). Jednak dopiero okaże się, czy wytyczne te będą obejmowały rozwiązania potencjalnych problemów prawnych, które wynikłyby na poziomie międzynarodowym z uchylenia rozporządzenia nr 954/79. W chwili obecnej EKES rozumie, że projekt wytycznych jest bardzo ogólny i dlatego przy braku wymaganej pewności prawnej przemysł żeglugowy powinien przeprowadzić samodzielną ocenę. Ponadto przyjmuje się, że projekt wytycznych nie bierze pod uwagę następstw uchylenia rozporządzenia nr 4056/86 czy rozporządzenia nr 954/79 w kontekście międzynarodowym. Dlatego EKES chciałby, aby konsultowano się z nim na bieżąco w celu ścisłego monitorowania dalszych wydarzeń i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, zwrócono się do niego o pomoc lub ekspertyzę podczas opracowywania wersji ostatecznej wytycznych.

4.5 EKES jest zdania, że należy zająć się kluczową kwestią, jaką jest rozstrzygnięcie, czy proponowane uchylenie rozporządzenia nr 954/79 pociąga za sobą także zobowiązanie prawne do wypowiedzenia kodeksu UNCTAD. EKES zwraca uwagę, że Komisja Europejska nie zbadała tej kwestii w uzasadnieniu do wniosku w sprawie uchylenia rozporządzenia nr 954/79. Zakłada się jednak, że zdaniem Komisji państwa członkowskie będące stronami kodeksu nie będą prawnie zobowiązane do jego wypowiedzenia. W takim przypadku sytuacja prawna po uchyleniu rozporządzenia nr 954/79 będzie następująca — państwa członkowskie UE nie będą musiały wypowiedzieć kodeksu, lecz nie będą już mogły stosować go w handlu z i do UE. Kodeks jednak nadal będzie miał zastosowanie na innych kontynentach. Jednocześnie państwa członkowskie, które jeszcze nie ratyfikowały kodeksu, po 18 października 2008 r. nie będą już mogły tego dokonać, zgodnie z wyjaśnieniami w uzasadnieniu oraz w piątym motywie wniosku w sprawie uchylenia rozporządzenia nr 954/79. W rezultacie uniemożliwiłoby to państwom członkowskim niebędącym stroną kodeksu UNCTAD przystąpienie do niego w celu ochrony interesów swoich operatorów żeglugi liniowej prowadzących handel z krajami spoza UE.

4.6 W tym kontekście po 18 października 2008 r. może powstać następujący paradoks prawny — przewoźnicy z państw członkowskich, które są stroną kodeksu, lecz go nie wypowiedziały, będą mogli nadal korzystać z jego postanowień w odniesieniu do praw przewoźników z państw trzecich (*cross traders*) zgodnie z art. 2 § 4 lit. a) i b) oraz uchwałą 2. Z drugiej strony przewoźnicy z państw członkowskich niebędących stroną kodeksu, które nie będą już mogły go ratyfikować ani przystąpić

do niego, po 18 października 2008 r. nie korzystali by z jego postanowień. W rezultacie pojawiają się następujące pytania: czy możliwe byłoby przyjęcie wniosku, który powodowałby dyskryminację wśród przewoźników z UE, wbrew art. 12 traktatu WE? Ponadto, czy taka sytuacja nie wpłynęłaby na konkurencyjność przedsiębiorstw europejskich w Europie lub na świecie, w sposób niezgodny ze zmodyfikowaną strategią lizbońską? Czy taka sytuacja nie odzwierciedlałaby potrzeby podejścia horyzontalnego w politykach UE, w szczególności polityce transportowej i polityce konkurencji w odniesieniu do transportu morskiego, zgodnie z zieloną księgą w sprawie przyszłej polityki morskiej?

4.7 EKES zaleca, aby UE nie bagatelizowała międzynarodowych konsekwencji, jakie wynikłyby ze zniesienia systemu konferencji linii żeglugowych. Komitet zwraca uwagę, że inne systemy prawne utrzymują obecnie swoje systemy wykluczenia antytrustowego. Niektóre państwa trzeci wyraziły zaniepokojenie z powodu planowanego zniesienia systemu konferencji żeglugi liniowej w UE. W tym kontekście można przytoczyć ostatnią wypowiedź Forum Armatorów Azjatyckich (ASF) (Bussan, Korea, 29 maja 2007 r.):

„Członkowie zwrócili uwagę na niedawne wydarzenia w Australii, Chinach, Hong Kongu, Japonii i Singapurze, lecz przyjęli z zaniepokojeniem decyzję UE o zniesieniu wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych. Delegaci potwierdzili wcześniejsze stanowisko Forum, że system wykluczenia antytrustowego jest niezbędny dla zachowania dobrej kondycji przemysłu żeglugowego i jego zdolności do pobudzania inwestycji koniecznych do sprostania rosnącym wymaganiom handlu międzynarodowego oraz że przynosi on korzyści dla całej branży handlowej. Ustalono, że przewoźnicy powinni czynić stałe wysiłki, aby uświadomić stronom zainteresowanym, takim jak załadowcy oraz rządy, znaczenie roli porozumień z przewoźnikami we wspieraniu wymiany handlowej. ASF zauważyło, że członkowie zrzeszeni w ASF, w szczególności KSA, JSA i SSA, wystosowali pisma do Komisji Europejskiej i odpowiednich organów, wyrażając swój sprzeciw wobec uchylecia przepisów w zakresie wykluczenia antytrustowego, a następnie KSA otrzymała odpowiedź od Komisji Europejskiej stwierdzającą, że Komisja zamierza uchylić rozporządzenie nr 4056/86, lecz planuje przygotowanie alternatywy, utrzymując jednocześnie rozporządzenie w sprawie konsorcjów,

które jest jedną z dwóch podstaw systemu wykluczenia antytrustowego”. EKES zwraca uwagę na oświadczenie Forum Armatorów Azjatyckich jako dowód na potrzebę dokonania oceny — lub przynajmniej odpowiedniego rozważenia — międzynarodowego oddziaływania, jakie może mieć zniesienie systemu konferencji żeglugi liniowej w UE w skali światowej i dla gospodarki globalnej, zgodnie z licznymi podobnymi prośbami EKES-u i Parlamentu Europejskiego.

4.8 W obliczu powyższych rozważań, Komitet jest przekonany, że kwestia ta nie może być analizowana jedynie z perspektywy prawa konkurencji. Nie można zaniedbać wymiaru politycznego oraz związanego z polityką transportu morskiego, jaki będzie miało zniesienie systemu żeglugi liniowej w UE i tym samym także rozporządzenia nr 954/79. Dlatego EKES nie rozumie, dlaczego wniosek Komisji w sprawie uchylecia rozporządzenia nr 954/79 jest tak pilny, ponieważ nie rozważono jeszcze w wystarczającym stopniu międzynarodowych konsekwencji polityki UE dla przepisów w zakresie konkurencji w dziedzinie transportu morskiego, a w szczególności następstw zniesienia systemu konferencji żeglugi liniowej, pomimo wielokrotnych prośb, także ze strony EKES-u.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 Jeżeli chodzi o obecny status ratyfikacji kodeksu, EKES zwraca uwagę, że uzasadnienie do wniosku Komisji w sprawie uchylecia rozporządzenia nr 954/79 odnosi się do trzynastu państw członkowskich UE jako stron kodeksu UNCTAD, gdy tymczasem w rzeczywistości szesnaście państw członkowskich UE jest stronami kodeksu po jego ratyfikacji przez Rumunię, Bułgarię i Maltę.

Rozporządzenie nr 954/79 przewiduje pewne zastrzeżenia w celu ochrony interesów, między innymi linii żeglugowych (*cross traders*) z krajów trzecich. Jednakże wniosek w sprawie uchylecia tego rozporządzenia nie przewiduje takich środków ochronnych. W związku z tym nie należy lekceważyć interesów linii żeglugowych operatorów UE działających pomiędzy innymi kontynentami (na których stosowany jest kodeks). Warto także wspomnieć, że kodeks UNCTAD został ratyfikowany przez 81 państw, w tym przez nowych liderów handlu światowego, czyli Chiny, Indie, Rosję i Brazylię (BRICS) oraz przez Indonezję, Meksyk, Nigerię, Arabię Saudyjską, Australię, Kanadę, Japonię i Singapur.

Bruksela, 11 lipca 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS