

WYBRANE ASPEKTY PRAWNE W ŚWIETLE PLANU PRZYSTĄPIENIA POLSKI DO POROZUMIENIA AGN

Idea konwencji AGN¹ wyniknęła z potrzeby ułatwienia i rozwoju transportu międzynarodowego – w ramach Europy – z wykorzystaniem dróg wodnych śródlądowych. Potrzeba ta wynika z oczekiwanego wzrostu przewozu towarów, jaki nastąpi na skutek rozwoju handlu międzynarodowego.

Strony Konwencji dostrzegają znaczenie żeglugi śródlądowej, która wynika z ekologicznych i ekonomicznych korzyści wynikających z używania tej gałęzi transportu, w porównaniu do innych gałęzi, co przyczynia się do obniżenia społecznych kosztów transportu i zmniejszenia jego negatywnego wpływu na środowisko.

Konwencja została opracowana w celu ułatwienia rozwoju śródlądowego transportu wodnego w Europie. W jej ramach zaproponowano stworzenie sieci dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym oraz najważniejszych obsługujących je portów.

Konwencja opisuje i kategoryzuje parametry techniczne głównych dróg wodnych i kanałów w Unii Europejskiej, stanowiąc punkt wyjścia dla dalszych przepisów i programów rozwoju transportu śródlądowego.

Konwencja AGN ma kluczowe znaczenie dla rozwoju żeglugi śródlądowej w kontekście europejskim. Ratyfikowanie Konwencji nie nakłada na państwa obowiązku realizacji specyficznych inwestycji. Nakłada obowiązek ich koordynacji z innymi partnerami jej sygnatariuszami.

Mając świadomość istniejących kontrowersji dotyczących AGN, można zaproponować, aby strona Polska jednostronnie podpisała aneks do umowy AGN, w którym wyłączy z ratyfikacji część śródlądowych dróg wodnych w Polsce objętych konwencją lub przyjmie ich inny standard², a także określi harmonogram dochodzenia do oczekiwanego stanu śródlądowych dróg wodnych³.

Sektor żeglugi śródlądowej, jako jeden z sektorów gospodarczych kraju będący jednocześnie przyjaznym środowisku,

skutecznie realizuje kierunki działań określone w Strategii Europa 2020r. Wskazać też należy, że system modernizowanych dróg wodnych wpisuje się w budowę integralnego systemu transportowego Polski i Europy.

Polskie śródlądowe drogi wodne posiadają niewykorzystany potencjał i powinny odgrywać znacznie większą rolę w transporcie towarów w głąb lądu i stworzenie połączeń z akwenami morskimi.

W zakresie niezbędnej harmonizacji prawa polskiego z prawem UE w kontekście przystąpienia do konwencji AGN, należy podkreślić następujące istotne okoliczności:

1/Polska w większości przypadków dokonywać będzie rewitalizacji infrastruktury transportu wodnego (zwłaszcza w perspektywie do roku 2027), a więc będzie przywracać jedynie stan jaki już był, a który to uległ znacznej degradacji w ciągu ostatnich ponad trzydziestu lat.

2/Na etapie realizacji inwestycji przewidzianych we wspomnianych Programach niezbędne będą zachowane wymogi dyrektyw UE dotyczących spraw gospodarowania wodami i związanych z nimi, takich jak między innymi dyrektywy: „wodna”, „ptasia” i „powodziowa”, ze szczególnym uwzględnieniem badania stopnia oddziaływania na środowisko, poszczególnych inwestycji.

Śródlądowe drogi wodne w Polsce posiadają niewykorzystany potencjał i powinny one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi. Biała Księga zaleca Państwu Członkowskim do 2030 r. przeniesienie 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, np. transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych.

Aby osiągnąć ten cel i przygotować się do wdrożenia w Polsce standardów konwencji AGN, należy podjąć trud nie tylko rewitalizacji, ale także rozbudowy śródlądowych dróg wodnych i infrastruktury z nimi związanej. Jest to postulat istotny z powodu dynamicznie rozwijającego się transportu wodnego w UE oraz programów i prawa z nim związanego.

Polska w ostatnich trzech dekadach straciła swój potencjał, tak w zakresie spełniających kryteria żegluga śródlądowych dróg wodnych, infrastruktury służącej żegludze śródlądowej, a także floty śródlądowej. Podczas gdy większość państw

„Polska w sieci śródlądowych dróg wodnych przewidzianych w Konwencji AGN, ma odgrywać kluczową rolę państwa, na którego terytorium krzyżują się śródlądowe drogi wodne stanowiąc swoisty węzeł komunikacyjny śródlądowych dróg wodnych w Europie.”

nie tylko UE, ale i pozostałych części Europy swój potencjał zwiększały i modernizowały w Polsce nastąpił zastój, a w konsekwencji wyraźny regres i często nieodwracalna degradacja, we wszystkich omawianych dziedzinach.

Biorąc pod uwagę przełomowy moment, w jakim znajduje się transport śródlądowy i śródlądowe drogi wodne, zwłaszcza w kontekście nowej Białej Księgi⁴, należy zwrócić uwagę, że wszystkie „aktualne” na dzień dzisiejszy programy i strategie funkcjonujące w Polsce powinny ulec zmianie. Zmiana owa dostosowując się do prawa UE będzie musiała uwzględnić bardziej dynamiczny rozwój śródlądowych dróg wodnych i żeglugi śródlądowej. Komisja Europejska przyjęła plan działania zawierający 40 konkretnych inicjatyw w celu stworzenia wydajnego i konkurencyjnego systemu transportowego. Następstwem wdrożenia tychże inicjatyw ma być między innymi zwiększona mobilność transportu, usunięcie głównych barier rozwoju w kluczowych obszarach oraz wzrost zatrudnienia.

W Polsce nieśmiało planuje się przywrócenie parametrów śródlądowych dróg wodnych, zaś Biała Księga zawiera nowe, niezwykle dynamiczne plany rozwojowe sektora, który ma w UE, a zatem i w Polsce odgrywać w przyszłości znacznie większą rolę.

Zatem rewitalizacja omawianych obszarów w Polsce stanowi co najwyżej, minimum niezbędnych działań, będących, zaledwie wstępem do wizji planistycznej śródlądowych dróg wodnych zawartej w Białej Księdze do których dążyć będą państwa sygnatariusze konwencji AGN, co stanowi o zasadności, a wręcz konieczności jego realizacji.

Polska w sieci śródlądowych dróg wodnych przewidzianych w Konwencji AGN, ma odgrywać kluczową rolę państwa, na którego terytorium krzyżują się śródlądowe drogi wodne stanowiąc swoisty węzeł komunikacyjny śródlądowych dróg wodnych w Europie. Stanowi to wielką szansę rozwoju dla wielu regionów, potencjalne źródło dochodów budżetu państwa i stworzenia wielu nowych miejsc pracy.

Niezbędne dla osiągnięcia takiego stanu będą zmiany organizacyjne i prawne, m.in. konieczność opracowania i uchwalenia ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realiza-

cji rewitalizacji oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych, na wzór podobnej ustawy dotyczącej inwestycji drogowych.

Należy także stwierdzić, że nie ma przeszkód dla przyjęcia przez Polskę Konwencji AGN, z punktu widzenia harmonizacji prawa polskiego z prawem Unii Europejskiej. Wręcz przeciwnie, jej przyjęcie powinno przyczynić się do pełniejszego wdrożenia polityk UE w zakresie transportu, ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju i przede wszystkim stać się niezbędną podstawą do wdrożenia nowej polityki UE dotyczącej dynamicznego rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, a co za tym idzie także śródlądowych dróg wodnych⁵.



TOMASZ SOWIŃSKI

1 UN Economic Commission for Europe, European Agreement on Inland Waterways of International Importance (AGN), ECE/TRANS/120/Rev4.

2 Innym rozwiązaniem jest zaproponowanie ratyfikacji częściowej.

3 M. Mironowicz, M. Gajda, T. Sowiński, J. Gille, T. Sturm, J. Harmsen, J. Rekiel, Konwencja, AGN [Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu], [w:] Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 2. Propozycja wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, s. 84,85.

4 White Paper 2011. Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system, European Commission, Brussels, 28.03.2011

5 Opracowano na podstawie K. Dmochowska, M. Gajda, J. Gille, C. Gotębiowski, J. Harmsen, I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Mironowicz, M. Pluciński, J. Rekiel, T. Sowiński, T. Sturm, Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, cz. 2: Propozycja wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, Warszawa–Rotterdam, lipiec 2011.