

Ratyfikacja przez Polskę Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN)

Ratification by Poland of the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)



Sebastian Rudnik

radca prawny w Transportowym
Dozorze Technicznym,
doktorant w Instytucie Prawa
Międzynarodowego na Wydziale
Prawa i Administracji UW

s.rudnik@tdt.pl

Streszczenie: Niniejszy artykuł ma na celu omówienie podstawowych problemów uregulowanych w Europejskim porozumieniu o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN). W pracy zaprezentowana zostanie definicja umowy międzynarodowej oraz zostaną wskazane cele Porozumienia AGN, wypracowanego w ramach prac Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE). Ponadto, w pracy zostanie dokonany syntetyczny opis struktury Porozumienia AGN.

Słowa kluczowe: Porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych; AGN; Umowa międzynarodowa; Traktat

Abstract: The purpose of this article is an attempt of describing the fundamental issues regulated by the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN). The paper analyzes the definition of international agreement functioning in public international law, as well as it presents the objectives of the AGN Agreement, worked out by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). In addition, in the paper will be presented a synthetic description of the structure of the AGN Agreement.

Keywords: Agreement on Main Inland Waterways; AGN; international agreement; treaty

Celem niniejszej pracy jest omówienie podstawowych problemów uregulowanych w Europejskim porozumieniu o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), przygotowanego w ramach prac Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (United Nations Economic Commission for Europe - UNECE), jednej z komisji regionalnych ONZ, której przedmiotem prac jest m. in. tworzenie regulacji prawnych w dziedzinie transportu, w tym śródlądowego transportu wodnego [1]. Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (tzw. Porozumienie AGN) zostało sporządzone w Genewie w dniu 19 stycznia 1996 r. w ramach prac Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. Zostało ono podpisane przez 17 państw: Austrię, Chorwację, Finlandię, Rosję, Francję, Grecję, Litwę, Luksemburg, Niemcy, Holandię, Czechy, Mołdawię, Rumunię, Słowację, Szwajcarię, Węgry i Włochy. Obecnie Stronami Porozumienia jest 18 państw: Austria, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Rosja, Litwa, Luksemburg, Holandia, Czechy, Mołdawia, Rumunia, Serbia, Słowacja, Szwajcaria, Ukraina, Węgry i Włochy.

Pojęcie umowy międzynarodowej i jej ratyfikacji w polskim porządku prawnym

Umowa międzynarodowa jest jednym z podstawowych źródeł prawa międzynarodowego [2]. Została ona wymieniona m. in. w art. 38 Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, w którym w ust. 1 lit. a wskazuje się, że "Trybunał, którego zadaniem jest rozstrzygać przedłożone mu spory zgodnie z prawem międzynarodowym stosuje a) umowy międzynarodowe, bądź ogóle, bądź partykularne, ustanawiające normy wyraźnie uznane przez państwa spór wiodące;" [3]. Obok zwyczaju umowa międzynarodowa należy do podstawowych źródeł prawa w stosunkach międzynarodowych. We wstępie do Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów z 1969 r. wskazano, że "Umowy międzynarodowe odgrywały doniosłą rolę w historii stosunków międzynarodowych oraz że nieustannie wzrasta znaczenie umów międzynarodowych jako źródła prawa międzynarodowego oraz środka rozwoju pokojowej współpracy między narodami" [4]. Umowa międzynarodowa w odróżnieniu od zwyczaju, jest bardziej precyzyjna i jasna a tym samym łatwiejsza do stosowania i daje mniej możliwości

do zaistnienia sporów interpretacyjnych [5]. Zgodnie z Artykułem 2 Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów z 1969 r. wyrażenie „traktat” oznacza porozumienie międzynarodowe zawarte pomiędzy państwami w formie pisemnej, regulowane przez prawo międzynarodowe, ujęte czy to w jednym dokumencie, czy też w dwu lub więcej powiązanych ze sobą dokumentach, bez względu na jego konkretną nazwę [6]. Ze względu na tryb zawierania, umowy międzynarodowe możemy podzielić na zawierane w trybie złożonym lub prostym. Umowy zawierane w trybie złożonym wymagają ratyfikacji lub zatwierdzenia, natomiast umowy zawierane w trybie prostym nie [7].

Rzeczypospolita Polska przystąpiła do Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym poprzez ratyfikację. Ratyfikacja, stosownie do treści art. 89 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. [8] nastąpiła ustawą z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. [9].

Cel porozumienia

Celem Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym jest popieranie i rozwijanie międzynarodowego transportu śródlądowego oraz poprawa jakości śródlądowych dróg wodnych w Europie. Transport drogami śródlądowymi jest w porównaniu z innymi środkami transportu lądowego (drogowym, kolejowym) dużo tańszy, charakteryzuje się niskimi kosztami, a także przyczynia się do obniżenia niekorzystnego wpływu na środowisko naturalne jaki wywiera cały sektor transportowy.

Ponadto jednym z głównych celów Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym jest ustanowienie międzynarodowych ram prawnych koniecznych do zaplanowania rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Rozwój ten ma odbywać się zgodnie z ustalonymi parametrami dotyczącymi infrastruktury.

Sieć dróg wodnych, o której mowa w Porozumieniu AGN, została podzielona na dziewięć głównych ciągów o długości ponad 27 tys. km, które łączą porty ponad 37 krajów europejskich. Na terytorium Rzeczypospolitej Polski, w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, są ulokowane odcinki trzech głównych szlaków wodnych, tj.:

1. Droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie,
2. Droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie,
3. Droga Wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

W Europejskim porozumieniu o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym uwzględniono również porty śródlądowe o międzynarodowym znaczeniu zlokalizowane w dziesięciu miastach w Rzeczypospolitej Polskiej:

1. Świnoujście, 2. Szczecin, 3. Kołobrzeg, 4. Wrocław, 5. Kozłowo, 6. Gliwice, 7. Gdańsk, 8. Bydgoszcz, 9. Warszawa, 10. Elbląg.

Niestety, w chwili obecnej, wskazane w Porozumieniu AGN drogi wodne ulokowane na terenie Polski, nie spełniają

minimalnych międzynarodowych warunków żeglowności określonych przez Porozumienie. Wyjątkiem są krótkie odcinki na dolnej Odrze i dolnej Wiśle. Należy jednak zauważyć, że zgodnie z art. 2 Porozumienia AGN drogi wodne znajdujące się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, będą mogły być zaliczone do dróg wodnych międzynarodowego znaczenia z uwagi na to, że działanie to jest uzasadnione koniecznością włączenia wybranych polskich dróg wodnych do europejskiej sieci dróg wodnych.

Rzeczpospolita Polska jako członek Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym zobowiązała się do zapewnienia na objętych Porozumieniem AGN drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”. Warto zauważyć, że termin realizacji tego zobowiązania nie jest określony. Szlaki o żeglowności klasy E uprawniają do korzystania ze środków TEN-T (transeuropejskie korytarze transportowe Unii Europejskiej).

Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (UNECE)

Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (ang. *United Nations Economic Commission for Europe* - UNECE) jest jedną z komisji regionalnych Organizacji Narodów Zjednoczonych, utworzoną w 1947 roku. Siedzibą Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ jest Genewa.

Europejska Komisja Gospodarcza ONZ jest ciałem ułatwiającym współpracę i integrację gospodarczą między państwami członkowskimi oraz promującą zrównoważony rozwój i dobrobyt gospodarczy. Ww. działania prowadzone są m. in. poprzez dialog polityczny, negocjacje oraz opracowywanie międzynarodowych przepisów i norm prawnych, wymianę i stosowanie najlepszych praktyk, jak również wiedzy ekonomicznej i technicznej. UNECE przyczynia się do zwiększenia skuteczności Organizacji Narodów Zjednoczonych poprzez regionalne wdrażanie wyników globalnych konferencji i szczytów ONZ [10].

W chwili obecnej Europejska Komisja Gospodarcza ONZ liczy 56 członków (państwa europejskie, Izrael, Kanada, USA).

UNECE zajmują się m. in. następującymi zagadnieniami: współpracą gospodarczą i integracją, ochroną środowiska, lasami, mieszkalnictwem, ludnością, energią,

statystyką, handlem i transportem. W obszarze śródlądowego transportu wodnego Europejska Komisja Gospodarcza ONZ zajmuje się m. in. regulacjami w ramach Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (grupy robocze SC.3 [11] oraz SC.3/WP.3 [12]).

Struktura Porozumienia AGN

Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) jest stosunkowo krótką umową międzynarodową składającą się z preambuły, 18 artykułów oraz 3 załączników.

W preambule Strony Porozumienia AGN wskazały na potrzeby ułatwienia i rozwijania międzynarodowego transportu przez wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w Europie, spodziewany wzrost międzynarodowego transportu towarów wynikający z rosnącej międzynarodowej wymiany handlowej oraz na istotną rolę śródlądowego transportu wodnego w porównaniu z innymi środkami transportu lądowego. Zwrócono również uwagę na korzyści ekonomiczne i ekologiczne, a także niewykorzystany potencjał infrastruktury oraz jednostek pływających, którego wykorzystanie może znacząco ograniczyć koszty społeczne i negatywny wpływ na środowisko transportu jako całości. Podkreślono również, że zwiększenie wydajności i atrakcyjności śródlądowego transportu wodnego w Europie wymaga ustanowienia ram prawnych, które dadzą podstawy skoordynowanego planu rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w oparciu o ustaloną infrastrukturę i parametry operacyjne.

W Artykule 1 (Wyznaczenie sieci, ang. *Designation of the network*) określono pojęcie sieci śródlądowych dróg wodnych, które zdefiniowano jako „sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym” lub „sieci dróg wodnych o oznaczeniu E”. Na sieć dróg wodnych o znaczeniu E składają się śródlądowe drogi wodne i porty o znaczeniu międzynarodowym, szczegółowo opisane w Aneksie I i II do Porozumienia AGN. Po zmianach, które weszły w życie w dniu 31 stycznia 2008 r. Strony Porozumienia AGN postanowiły, że podejmą niezbędne środki w celu skutecznej ochrony przewidywanych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu E (które w chwili obecnej nie spełniają parametrów Porozumienia AGN), w celu dostosowania ich do spełniania parametrów określonych w Porozumieniu AGN.

W Artykule 2 (Charakterystyka techniczna i operacyjna sieci, ang. Technical and operational characteristics of the network) wskazano, że sieć śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, będzie spełniała charakterystykę techniczną i operacyjną, szczegółowo określoną w Aneksie II do Porozumienia AGN lub zostanie dostosowana do zgodności z postanowieniami Aneksu II poprzez wprowadzenie ulepszeń w przyszłości. Ponadto, Strony Porozumienia AGN postanowiły, że będą dążyły do ustanowienia narodowych planów działania oraz dwustronnych albo wielostronnych umów takich jak traktaty, wytyczne, wspólne badania oraz memorandum of understanding nakierowanych na likwidację występujących wąskich gardeł oraz na dokończenie brakujących połączeń pomiędzy sieciami dróg wodnych E przecinających terytoria państw stron Porozumienia AGN.

W Artykule 3 (Aneksy, ang. Annexes) wskazano, że Aneksy do Porozumienia AGN stanowią jego integralną część.

W Artykule 4 (Wyznaczenia depozytariusza, ang. Designation of the depository) przewidziano, że depozytariuszem Porozumienia AGN jest Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych.

W Artykule 5 (Podpis, ang. Signature) wskazano, że Porozumienie AGN będzie dostępne do podpisu przez państwa, które są członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych lub zostały dopuszczone do Komisji w charakterze doradczych w okresie od 1 października 1996 r. do 30 września 1997 r., a złożone podpisy będą przedmiotem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia.

W Artykule 6 (Ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie, ang. Ratification, acceptance or approval) przewidziano, że Porozumienia AGN podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu, które zostaną dokonane przez złożenie dokumentu Porozumienia AGN u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

W Artykule 7 (Przystąpienie, ang. Accession) wskazuje się, że dowolne państwo określone w Artykule 5 Porozumienia AGN, może przystąpić do Porozumienia AGN począwszy od 1 października 1996 r., a przystąpienie następuje w drodze złożenia dokumentu u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

W Artykule 8 (Wejście w życie, ang. Entry into force) wskazano, że Porozumienie AGN wchodzi w życie 90 dni od dnia, w którym rządy pięciu państw złożą dokumenty ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia pod warunkiem, że co najmniej jedna droga wodna należąca do sieci

śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w sposób ciągły łączy terytoria co najmniej trzech państw, które złożyły taki dokument. Porozumienie AGN przewiduje ponadto, że jeśli ww. warunek nie zostanie spełniony, to Porozumienie AGN wchodzi w życie 90 dni po dacie złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, co będzie oznaczało spełnienie tego warunku. Natomiast w przypadku każdego państwa składającego dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po rozpoczęciu okresu 90 dni, o których mowa powyżej, Porozumienie AGN wchodzi w życie 90 dni od daty złożenia dokumentu ratyfikacji. W Artykule 9 (Ograniczenia w stosowaniu porozumienia, ang. Limits to the application of the Agreement), wskazano, że żadne z postanowień Porozumienia AGN nie będzie interpretowane w sposób uniemożliwiający którejkolwiek ze Stron Porozumienia podjęcia działań zgodnych z postanowieniami Karty Narodów Zjednoczonych i ograniczonych potrzebą danej sytuacji, które uzna ona za niezbędne do zapewnienia swego zewnętrznego lub wewnętrznego bezpieczeństwa, a o zastosowaniu takich środków, które muszą mieć charakter tymczasowy, należy niezwłocznie powiadomić depozytariusza, określając jednocześnie ich charakter.

W Artykule 10 (Rozstrzygnięcie sporów, ang. Settlement of disputes) przewidziano, że wszelkie spory związane z interpretacją lub stosowaniem Porozumienia AGN, które wynikły pomiędzy Stronami Porozumienia i nie mogą zostać przez te Strony rozwiązane w drodze negocjacji lub innymi środkami, zostaną skierowane do arbitrażu, jeśli którakolwiek ze Stron zaangażowanych w spór złoży taki wniosek i przedłożony co najmniej jednemu arbitrowi wybranemu za obopólną zgodą Stron uczestniczących w sporze. Jeśli uczestniczące w sporze Strony nie uzgodnią wyboru arbitra lub arbitrów w ciągu trzech miesięcy od złożenia wniosku o arbitraż, którakolwiek z tych Stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie przedłożony do rozstrzygnięcia. Wskazano również, że rozwiązanie przedstawione przez arbitra lub arbitrów będzie wiążące dla Stron uczestniczących w sporze.

W Artykule 11 (Zastrzeżenia, ang. Reservation) przewidziano, że w momencie podpisania Porozumienia AGN lub złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia każde państwo może zadeklarować, że nie uważa się za związane treścią art. 10 Porozumienia

AGN, dotyczącego sposobu rozwiązywania sporów ustanowionego w Porozumieniu AGN. W Artykule 12 (Poprawki do porozumienia, ang. Amendment of the Agreement) przewidziano, że tekst Porozumienia AGN może zostać zmieniony na wniosek Strony, która może przedłożyć tekst każdej poprawki zgłoszonej do Porozumienia AGN. Poprawka zostanie rozpatrzona przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. W przypadku przyjęcia tekstu zgłoszonej poprawki większością dwóch trzecich głosów obecnych i głosujących Stron porozumienia, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaze go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia. Ponadto wskazano, że każda zgłoszona poprawka wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron 3 miesiące po upływie dwunastomiesięcznego okresu biegnącego od daty przekazania poprawki, pod warunkiem że w przedmiotowym okresie 12 miesięcy żadne z Państw będących Umawiającą się Stroną nie złoży sprzeciwu u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. W ww. artykule postanowiono również, że w przypadku wniesienia sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki, poprawka ta zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy. Procedury opisanej w Artykule 12 nie stosuje się do sytuacji przewidzianych w Artykule 13 (zmiany Aneksu I i II) oraz w art. 14 (zmiany Aneksu III).

W Artykule 13 (Poprawki do Aneksu I i II, ang. Amendment of annexes I and II), przewiduje się, że poprawki do Aneksu I i II do Porozumienia AGN mogą być wnoszone na wniosek Strony. Każda poprawka zgłoszona przez Stronę do Aneksu I i II do Porozumienia AGN zostanie rozpatrzona przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. W przypadku, gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaze go do zatwierdzenia Umawiającym się Stronom, których bezpośrednio dotyczy zgłoszona poprawka. Uznaje się, że poprawka bezpośrednio dotyczy Umawiającej się Strony, jeśli w przypadku dodania nowej śródlądowej drogi wodnej lub portu o znaczeniu międzynarodowym lub wprowadzenia zmian ich dotyczących przedmiotowa śródlądowa droga wodna przebiega przez terytorium

tej Strony lub dany port znajduje się na jej terytorium. Każda zgłoszona poprawka zostanie uznana za przyjętą, jeśli w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania przez depozytariusza żadna z Umawiających się Stron, których zgłoszona poprawka bezpośrednio dotyczy, nie powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swym sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki. Poprawki przyjęte w opisanym trybie zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i wejdą w życie trzy miesiące od daty ich ogłoszenia przez depozytariusza. W przypadku wniesienia sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki, poprawka ta zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy. Depozytariusz będzie niezwłocznie informowany przez sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych o Umawiających się Stronach, których proponowana poprawka bezpośrednio dotyczy. W Artykule 14 (Poprawki do Aneksu III, ang. Amendment of annex III) przewiduje się, że poprawki do Aneksu III do Porozumienia AGN mogą być wprowadzane na wniosek Umawiającej się Strony. Tekst poprawki zgłoszonej przez Stronę do Aneksu III do Porozumienia AGN zostanie rozpatrzony przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. W przypadku gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaze go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia. Każda zgłoszona poprawka zostanie uznana za przyjętą, chyba że w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania co najmniej jedna piąta Umawiających się Stron powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki. Przyjęte poprawki zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i wejdą w życie trzy miesiące od daty przekazania w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron z wyjątkiem tych Stron, które powiadomiły Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania. Jeśli co najmniej jedna piąta Umawiających się Stron zgłosi sprzeciw

wobec zgłoszonej poprawki, poprawka ta zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

W Artykule 15 (Wypowiedzenie, ang. Denunciation) przewiduje się, że każda z Umawiających się Stron może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie poprzez pisemną notyfikację skierowaną do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wypowiedzenie wchodzi w życie jeden rok od daty otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

W Artykule 16 (Wygaśnięcie, ang. Termination) stanowi się, że jeżeli po wejściu w życie Porozumienia liczba Umawiających się Stron w dowolnym okresie 12 kolejnych miesięcy zmniejszy się poniżej pięciu, Porozumienie AGN przestanie obowiązywać 12 miesięcy od dnia, w którym piąte państwo przestało być Umawiającą się Stroną. W Artykule 17 (Notyfikacje i powiadomienia depozytariusza, ang. Notifications and communication by the depositary) przewiduje się, że oprócz notyfikacji i powiadomień przewidzianych w Porozumieniu AGN, funkcje Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych jako depozytariusza odpowiadają postanowieniom Części VII Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów sporządzonej dnia 23 maja 1969 r.

W Artykule 18 (Teksty autentyczne, ang. Authentic texts) wskazuje się, że oryginał Porozumienia AGN, którego egzemplarze sporządzono w języku angielskim, francuskim i rosyjskim są jednakowo autentyczne, zostanie złożony u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Aneks I (ang. Annex I) zawiera enumeratywnie wymienioną listę śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Aneks II (ang. Annex II) zawiera enumeratywnie wymienioną listę portów śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym. Aneks III (ang. Annex III) zawiera techniczne i operacyjne charakterystyki śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.

Podsumowanie

Przewiduje się, że Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym przyczyni się do znacznego rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych oraz przyległych do tych dróg portów, a co za tym idzie będzie zwiększało zapotrzebowanie na usługi transportowe w sektorze śródlądowego transportu wodnego, a także transportu multi i inter-

modalnego, jak również wszelkich usług związanych z logistyką. Zakłada się także, że w ślad za rozwojem infrastruktury, znacząco wzrośnie produkcja środków transportu, co będzie źródłem dodatkowego zatrudnienia pracowników. Ponadto, rozbudowa infrastruktury przyczyni się do rozwoju branży turystycznej i rekreacyjnej, co będzie znajdowało wymierne efekty w dochodach zarówno budżetu państwa, jak i budżetów samorządów. Natomiast w wymiarze strategicznym korzyści dla Polski z przystąpienia do Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym będą wynikać, z rozwoju najważniejszych portów morskich, które mogą stać się, obok transportu drogowego i kolejowego, integralnym elementem polskiego transportu pozwalającym zarówno na jego zdywersyfikowanie, jak i na zwiększenie efektywności. ◀

Materiały źródłowe

- [1] <https://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html>
- [2] W. Góralczyk, S. Sawicki, Prawo międzynarodowe publiczne, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Wyd. 11, Warszawa 2006, s. 66
- [3] Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości (Dz.U. 1947 nr 23 poz. 90)
- [4] Konwencja wiedeńska o prawie traktatów (Dz.U. 1990 nr 74 poz. 439)
- [5] W. Góralczyk, S. Sawicki, Prawo międzynarodowe publiczne, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Wyd. 11, Warszawa 2006, s. 66.
- [6] R. Bierzanek, J. Symonides, Prawo międzynarodowe publiczne, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Wyd. 8, Warszawa 2005, s. 77
- [7] W. Góralczyk, S. Sawicki, Prawo międzynarodowe publiczne, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Wyd. 11, Warszawa 2006, s. 69
- [8] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z dnia 16 lipca 1997 r.)
- [9] Ustawa o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz.U. 2017 r. poz. 186)
- [10] http://www.unece.org/oes/nutshell/mandate_role.html
- [11] <https://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html>
- [12] <https://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3rep.html>