

Dr Ryszard ŚLĄZAK
Mgr Jacek PYTKOWSKI

PRAWNE I EKONOMICZNE BARIERY GOSPODARKI MORSKIEJ (CZĘŚĆ III)

W poprzednich dwóch artykułach przedstawiliśmy sytuację ekonomiczną gospodarki morskiej w okresie członkowskim w Unii Europejskiej. Teraz przedstawiamy bariery prawno-ekonomiczne warunkujące funkcjonowanie w okresie członkowskim i możliwości potencjalnego korzystania z unijno-narodowej pomocy finansowej.

W ustawodawstwie polskim, także gospodarczym, przyjmuje się stałą zasadę ciągłości prawnej. Akty prawne wydawane w naszym kraju zarówno w okresie międzywojennym (1918–1939), zwanym okresem II Rzeczypospolitej, jak i w okresie lat 1944–1989, zwanym okresem Polski Ludowej, zachowują swą ważność, jeżeli nie zostały uchylone innymi aktami tej samej rangi. Zasada ciągłości prawnej dotyczy także umów międzynarodowych zawartych w imieniu państwa polskiego. Zgodnie z **art. 9** obecnie obowiązującej Konstytu-

cji Rzeczypospolitej Polskiej są one wiążące dla Państwa Polskiego, które przestrzega postanowień zawartych w tych umowach.

I. W polskim systemie prawnym umowy międzynarodowe zawarte w imieniu Rzeczypospolitej, tak dwustronne, jak i wielostronne, mają wysoką rangę nadaną im przez obecną Konstytucję Rzeczypospolitej Polskiej. Umowy te stanowią w Polsce źródło powszechnie obowiązującego prawa (**art. 81 ust. 1** Konstytucji), stanowią część krajowego porządku prawnego i są stosowane bezpośrednio (**art. 91**

ust. 1 Konstytucji). Jeżeli umowy takie zostały ratyfikowane za uprzednią zgodą Sejmu, wyrażoną w ustawie, mają pierwszeństwo w przypadku niezgodności z polską ustawą (**art. 91 ust. 2** Konstytucji). Inaczej mówiąc, postanowienia takich umów są nadrzędne względem polskich ustaw, a tym samym także wobec krajowych aktów prawnych niższej rangi. Zgodnie z **art. 241 ust. 1** Konstytucji to pierwszeństwo nad polskimi ustawami mają również umowy międzynarodowe ogłoszone w Dzienniku Ustaw, które zostały ratyfikowane przed wejściem w życie obecnej Konstytucji bez zgody Sejmu wyrażonej w ustawie, ale dotyczą spraw należących do kategorii wymienionych w **art. 89 ust. 1** Konstytucji.

Umowy międzynarodowe mają jednak, także tę cechę, iż zawierane są w pewnej, określonej sytuacji prawno-międzynarodowej, która uzasadnia ich zawarcie. Jednak sytuacja prawno-międzynarodowa, która legła u podstaw decyzji o zawarciu danej umowy międzynarodowej zwykle nie jest trwała i stała w czasie. Zarówno sytuacja międzynarodowa, jak też interes Polski charakteryzują się pewną dynamiką zmian, dostosowaną do sytuacji gospodarczej i międzynarodowych stosunków gospodarczych. Często prowadzi to do zawierania nowych umów międzynarodowych, których regulacje lepiej służą aktualnej sytuacji, a sytuacji gospodarczej w szczególności.

Zawierając nowe umowy należało pamiętać o wypowiedzeniu daw-

niej zawartych umów, o czym nie zawsze pamiętano, i dlatego obecnie w prawie polskim nadal funkcjonują, jako obowiązujące, dawno już zapomniane i nieczynne umowy międzynarodowe. Ponieważ te dawniejsze, obecnie nieczynne umowy międzynarodowe, zawierały postanowienia odmiennie regulujące sprawy objęte już nowymi umowami, powołanie się na taką dawną, z przeszłości, umowę międzynarodową, na co pozwala obecna Konstytucja, może wywołać i wywołuje wiele bardzo poważnych problemów, o ciężkich skutkach ekonomicznych. Powstały spór prawny o nadrzędność postanowień jednej umowy nad drugą mógłby wywołać zamieszanie i chaos w stosunkach gospodarczych, a nawet, w pewnych przypadkach, oddanie sprawy pod międzynarodowy arbitraż.

W polskiej obecnej praktyce gospodarczej, kiedy procesy gospodarcze w sektorze gospodarki morskiej są regulowane dwurodzajowo, ustawodawstwem unijnym i krajowym, te stare umowy międzypaństwowe – międzynarodowe, choć prawnie obowiązujące, ale sprzeczne z obecnym ustawodawstwem krajowym i unijnym, stwarzają tak rażące utrudnienia w prowadzeniu racjonalnych procesów gospodarczych, aż do tego stopnia, że czynią prawnie działalność na niektórych odcinkach niemożliwą. Przy analizie unijno-narodowego ustawodawstwa obowiązującego całą gałąź gospodarki morskiej, autorzy natknęli się na te rafy, których w poprawnym i prawnym kształtowaniu

wszelkich procedur pomocowych w uzyskiwaniu wspólnotowej dotacji i narodowej pomocy przez podmioty gospodarcze tego działu gospodarki, nie da się w żaden sposób pominąć. Dlatego też, aby te przeszkody możliwie jak najszybciej usunąć, autorzy prezentują je jako trzecią część stanu i perspektyw rozwojowych polskiej gospodarki morskiej. Wspomnieć

należy, że to w znacznym stopniu stan merytoryczny różnych obowiązujących w Polsce aktów prawnych, międzynarodowych i narodowych był przyczyną upadku polskiej floty handlowej po roku 1991, z której pod obce bandery wyprowadzono ponad 100 statków handlowych, z których korzyści dochodowe mają państwa bander obcych, a nie Polska.

Wyprowadzenie statków pod obce bandery

Począwszy niemal od roku 1990 trwa systematyczny proces wyprowadzania statków handlowych i rybackich z polskiej bandery pod obce oraz proces upadku polskich armatorów i do tego stopnia, że właściwie pozostały tylko resztki dawnej, z lat 1980-tych, potężnej polskiej floty handlowej i rybackiej. Tak np. w roku 1980 polska flota handlowa liczyła 331 morskich statków handlowych, o wyporności 4.524.000 DWT, którymi przewożono 40 mln ton ładunków rocznie. Ta flota obsługiwała prawie całość morskiego i polskiego handlu zagranicznego, a przeciętny wiek statków tej floty wynosił 8,3 roku. Jeszcze w roku 1990 pozostawało u armatorów polskich i pod polską banderą 247 statków handlowych o tonażu 4.065.000 DWT ze średnim wiekiem 12 lat. Pozostałe zostały w części wycofane ze względu na zbyt długi okres eksploatacji, wynoszący nawet ponad 30 lat, a także skutkiem upadku armatorów, którzy nie wytrzymywali krajowych warunków finansowych i spadku eksportu towarów przewożonych drogą

morską, a także spadku importu towarów przewożonych przez polską flotę handlową a wzrostu importu przewożonego przez obce statki. Polityka finansowa zapoczątkowana w końcu 1989 roku rozpoczęła niszczący w niestabilności parametryczno-procesowej wpływ na całość gospodarki morskiej, nie mówiąc już o polskiej flocie handlowej i rybackiej, o wielkości przewożonego ładunku i wielkościach połowowych, czy dopływie środków dewizowych z ich międzynarodowej działalności. Proces odsuwania gospodarki wewnętrznej i handlu zagranicznego kraju od pracy na morzu i życia z morza, z wód światowych przybrał charakter procesu stałego. Przykładowo, tylko sama Polska Żegluga Morska (PŻM) ma aż 70 statków pływających pod banderami Wanuaty, Cypru, Panamy, Wysp Bahama, Liberii, Malty, Wysp Marshalla. Statki te przypisane są do spółek PŻM zlokalizowanych w tych krajach.

Mimo, iż po II wojnie światowej zaczynaliśmy niemal od zera, w latach siedemdziesiątych w statysty-

Klasa „PANAMAX” (większe masowce)					
L.p.	Nazwa statku	Rok budowy	Nośność (DWT)	Pojemność ładunkowa (stopy3)	Bandera
1.	Polska Walcząca	1992	73 505	3 020 288	Wanuatu
2.	Legiony Polskie	1991	73 505	3 020 288	Wanuatu
3.	Orlęta Lwowskie	1991	73 505	3 020 288	Wanuatu
4.	Szare Szeregi	1991	73 505	3 020 288	Wanuatu
5.	Armia Krajowa	1991	73 505	3 020 288	Wanuatu
6.	Solidarność	1991	73 505	3 020 288	Wanuatu
Klasa „HANDY” (mniejsze masowce)					
L.p. (c.d.)	Nazwa statku	Rok budowy	Nośność (DWT)	Pojemność ładunkowa (stopy3)	Bandera
7.	Dorine	1998	41 288	1 857 481	Cypr
8.	Delia	1998	41 185	1 857 481	Cypr
9.	Diana	1997	41 185	1 857 481	Cypr
10.	Daria	1995	41 260	1 852 431	Cypr
11.	Generał Grot-Rowecki	1985	38 498	1 645 762	Malta
12.	Generał Dąbrowski	1983	38 591	1 645 740	Panama
13.	Warmia	2005	37 965	1 728 070	Wyspy Bahama
14.	Podhale	2005	38 056	1 728 073	Wyspy Bahama
15.	Mazury	2005	37 964	1 728 073	Wyspy Bahama
16.	Kujawy	2005	37 965	1 728 073	Wyspy Bahama
17.	Podlasie	2008	37 965	1 728 089	Wyspy Bahama
18.	Pomorze	2008	37 965	1 728 089	Wyspy Bahama
19.	Irma	2000	34 946	1 611 473	Cypr
20.	Iryda	1999	34 946	1 611 473	Cypr
21.	Isadora	1999	34 948	1 611 473	Cypr
22.	Isolda	1999	34 941	1 611 473	Cypr
23.	Isa	1999	34 939	1 611 473	Cypr
24.	Ignacy Daszyński	1988	33 640	1 547 173	Malta
25.	Stanisław Kulczyński	1988	33 627	1 547 173	Malta
26.	Bataliony Chłopskie	1988	33 618	1 547 173	Liberia
27.	Armia Ludowa	1987	33 640	1 547 173	Liberia
28.	Oksywie	1987	33 580	1 547 173	Liberia
29.	Powstaniec Styczniowy	1986	33 780	1 519 533	Malta
30.	Powstaniec Listopadowy	1986	33 780	1 519 533	Malta
31.	Rodło	1985	33 742	1 519 533	Malta
32.	Maciej Rataj	1985	33 780	1 519 533	Malta
33.	Major Hubal	1985	33 725	1 519 533	Malta
34.	Uniwersytet Śląski	1979	33 470	1 431 660	Malta
35.	Walka Młodych	1978	33 490	1 431 629	Malta

36.	Ziemia Tarnowska	1985	26 678	1 230 700	Liberia
37.	Ziemia Gnieźnieńska	1985	26 700	1 230 700	Liberia
38.	Pomorze Zachodnie	1985	26 700	1 230 700	Liberia
39.	Ziemia Suwalska	1984	26 700	1 230 700	Liberia
40.	Ziemia Zamojska	1984	26 700	1 230 700	Liberia
41.	Ziemia Chełmińska	1984	26 700	1 230 700	Liberia
42.	Ziemia Cieszyńska	1993	26 254	1 233 190	Liberia
43.	Ziemia Łódzka	1992	26 260	1 233 190	Liberia
44.	Ziemia Górnośląska	1990	26 209	1 233 190	Liberia
45.	Nogat	1999	17 064	752 520	Cypr
46.	Orla	1999	17 059	752 520	Malta
47.	Pilica	1999	17 033	752 520	Malta
48.	Rega	1995	16 890	723 040	Wyspy Bahama
49.	Gardno	1980	16 753	752 560	Panama
50.	Wadag II	1980	16 753	752 560	Panama
51.	Roś	1980	16 693	752 740	Panama
52.	Tały	1979	16 728	752 740	Panama
53.	Wigry	1979	16 653	752 560	Panama
54.	Mamry II	1979	16 653	752 560	Panama
55.	Jamno	1980	16 813	752 740	Panama
56.	Nida	1993	13 759	590 219	Wyspy Bahama
57.	Warta	1992	13 756	590 219	Wyspy Bahama
58.	Wisła	1992	13 770	590 219	Wanuat
59.	Odra	1992	13 790	590 219	Wyspy Bahama
60.	Kopalnia Rydułtowy	1990	11 702	513 995	Malta
61.	Kopalnia Halemba	1990	11 715	513 995	Malta
62.	Kopalnia Borynia	1989	11 898	513 995	Malta
Klasa „SULPHUR” (siarkowce)					
L.p. (c.d.)	Nazwa statku	Rok budowy	Nośność (DWT)	Pojemność zbiorników (m ³)	Bandera
63.	Mitrope	1999	14 000	8 618	Malta
64.	Penelope	1996	15 500	8 565	Wyspy Bahama
65.	Kalioppe	1997	16 880	8 592	Wyspy Bahama
66.	Aurora	2000	24 660	23 900	Wyspy Mar- shalla
Klasa „FERRY” (promy pasażersko-samochodowe)					
L.p. (c.d.)	Nazwa statku	Rok budowy	Nośność (DWT)	Miejsc dla pasażerów	Bandera
67.	m/f Polonia	1995	7 254	1 000	Wyspy Bahama
68.	m/f Gryf	1990	6 934	120	Wyspy Bahama
69.	m/f Wolin	1986	6 862	364	Wyspy Bahama
70.	m/f Skania	1995	8 870	1 400	b.d.

kach światowych Polska pojawiła się już pośród dwudziestu krajów świata o największych połowach ryb, a polska flota rybacka była jedną z większych flot w świecie, co wynikało z ówczesnej polityki gospodarczej państwa. Później Polska wyrobiła sobie jedną z czołowych pozycji w świecie w połowach i przetwórstwie ryb oraz kryla – skorupiaka, który stał się centrum uwagi światowego rybołówstwa. W roku 1990 polska flota rybacka liczyła 81 statków dalekomorskich należących do trzech państwowych przedsiębiorstw (Dalmor, Odra, Gryf), 422 kutry bałtyckie należące do państwowych przedsiębiorstw (Koga, Szkuner, Korab, Kuter, Barka) oraz 1 020 łodzi rybackich należących do spółdzielni rybackich i rybaków indywidualnych. Łącznie stanowiło to 1 523 jednostki rybackie, które złowiły razem, w roku 1990, około 600 tys. ton ryb. W latach 90-tych zamknięto łowiska dalekomorskie, które przeszły pod jurysdykcję terytorialną państw najbliższych i później musieliśmy już wykupywać licencje połowowe na te łowiska, np. od Rosji. Natomiast polityka gospodarcza w kraju, nastawiona na pospieszne i niskocynowe wyzbycie się, poprzez prywatyzację przedsiębiorstw państwowych, przyczyniła się do upadku i głębokiego kryzysu całej gospodarki morskiej, a wiele polskich, nadmorskich wyższych uczelni nadal kształci bardzo liczną kadrę morską, dla której nie ma w naszej gospodarce morskiej zatrudnienia.

Na przykładzie gdyńskiego Dalmoru można pokazać, jak przeniesienie polskich dalekomorskich statków rybackich pod inne bandery i nie dopilnowanie tej kwestii podczas negocjacji akcesyjnych z Unią spowodowało pominięcie tych statków w statystyce polskiej zdolności połowowej. Skutkiem tego Polska otrzymała niższe limity połowowe na dalekomorskich łowiskach dostępnych dla statków państw członkowskich Unii niż wynikałoby z danych historycznych i historycznej pozycji polskiej dalekomorskiej floty rybackiej. Inne polskie przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich jak np. Odra czy Gryf nie dotrwały nawet do dnia przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, co również osłabiło pozycję Polski w unijnej statystyce służącej do wyznaczania limitów połowowych na łowiskach dalekomorskich.

Począwszy od roku 1996, w którym wprowadzono najniższą, bo 19% stopę podatku dochodowego od podmiotów gospodarczych (firm), te statki handlowe i rybackie powinny powrócić pod banderę narodową – polską, jednak zabrakło odpowiednich działań legislacyjnych ułatwiających armatorom taką decyzję. Wyprowadzenie tych statków spod polskiej pod obce bandery powodowało, że w okresie przedakcesyjnym nie pracowały dla Polski i nie zaliczono ich do polskiej zdolności transportu morskiego, przez co obniżono nam kontyngenty i inne parametry, i dlatego mamy teraz trudności w rozwoju tej dziedziny.

Do 1990 roku polska marynarka handlowa (flota polska) obsługiwała

95% ładunków polskiego handlu zagranicznego w transporcie morskim, a tylko 5% było obsługiwane przez statki obcych bander. Obecnie statki polskiej bandery przewożą tylko 5% ładunków polskiego handlu zagranicznego, jego transportu morskiego. Rozwodniła się też kwestia ładunkowa, ponieważ eksporterzy polscy nie warunkują umów, jak było w przeszłości, że dostawy eksportowe, np. węgla powinny być transportowane przez polskie statki i polskich armatorów. Tym samym aż 95% morskich ładunków eksportowych oddaliśmy obcym firmom żeglugowym, zwiększając wydatki dewizowe nawet tych polskich armatorów, zamiast zapewnienia dopływu środków dewizowych z ich działalności usługowo-eksportowej, do narodowego dochodu.

Przeniesienie polskich statków do spółek zagranicznych i pod obce bandery powoduje, że nawet rozliczenia płatnicze z ich pracy ich właściciel-armator musi prowadzić wyłącznie w dewizach, nie w złotych. Przez wiele lat, również obecnej dekady, występowały trudności z przyjęciem w Polsce zasady i reguły prawnej odrębnego od dochodowego podatku tonażowego dla naszych armatorów morskich, czy innych uprawnień ułatwiających im funkcjonowanie w Polsce i dalszy rozwój, a nawet tylko utrzymanie na pierwotnym wysokim poziomie polskiej floty handlowej i rybackiej. Piąty rok członkostwa w Unii powinien wreszcie pozwolić na rozwiązanie tych wewnątrz krajowych problemów, którymi żyje całe

polskie, pracowite wybrzeże, a to przecież niemal ¼ społeczeństwa.

Te, i jeszcze inne statki, także dalekomorskie rybackie, mogłyby i powinny pływać pod polską banderą, gdyby był rozwiązany najpoważniejszy dla nich problem – właściwa i szybko uchwalona ustawa o pracy na morskich statkach handlowych i rybackich. Polska jest przecież państwem morskim, region Wybrzeża zamieszkały przez ¼ pracującego społeczeństwa ma stałe oczekiwanie na stwarzanie mu właściwych warunków życia z morza i pracy na morzu, dla narodowego rozwoju i interesu narodowego, ze współpracy ze światem. Dla świadomości narodowej wspomnieć należy, że w niedawnej przeszłości, przed rokiem 1991, polska flota handlowa zatrudniała ponad 60 000 osób, teraz marynarzy polskich mamy 45–50 000, którzy w ogóle nie pracują na statkach polskiej bandery, tylko u cudzoziemców. Nawet ten ostatni polski armator (Polska Żegluga Morska), który zatrudnia do 5 000 marynarzy, to zatrudnia ich na swoich statkach swojej zagranicznej spółki, płynących pod obcymi banderami. Znaczący to, że pod banderą narodową w ogóle nie mamy marynarzy polskiej marynarki handlowej i wszystkie rozliczenia, nawet płace następują w walutach obcych, a pływające kursy walutowe powodują fluktuacje wartości i wysoki poziom strat wynikający choćby tylko z samych różnic kursowych.

Złoty jest walutą niewymienialną, skoro żadnych płatności kontrakto-

wych, żadnych rozliczeń handlowych i międzypaństwowych czy innych z zagranicą nie dokonujemy w złotych, nawet robotnik ukraiński czy białoruski nie wywozi z Polski złoto tylko euro lub dolary, i to bez żadnej kontroli i nadzoru. A w kantorach w Polsce każdy, obywatel polski czy zagraniczny (cudzoziemiec) może złotówki (także te pochodzące z kradzieży czy innego naruszenia prawa) zamienić bez żadnej ewidencji (anonimowo) na waluty obce i wywieść z kraju już całkiem legalnie. Ten i taki system nieszczelności transferu środków służy też do nielegalnej działalności obcych firm i ich różnorodnych spółek-córek, które z zasady środki dewizowe trzymają poza granicami naszego kraju, w obcych bankach. Można zadać pytanie skąd, z jakich wpływów, z jakiej usługi lub z eksportu jakiego towaru wytworzonego w Polsce pochodzą te środki i kto je ewidencjonuje. Fakt, że polski marynarz czy rybak zatrudniony u polskiego armatora, pobiera wynagrodzenie w obcej walucie, jest chyba największą niespodzianką, bo żaden inny podmiot krajowy nie płaci swoim pracownikom wynagrodzenia w obcej walucie.

Ponieważ do zatrudnionych na statkach marynarzy zastosowanie mają przepisy prawa tego państwa, którego banderę statek nosi, sytuacja ta stwarza także szereg problemów z zakresu świadczeń emerytalno-rentowych i dla marynarzy, i dla ich rodzin: problemów bieżących i takich, które ujawnić się mogą w przyszło-

ści. Trudno wprost zrozumieć, że w 5 roku członkostwa w Unii nie radzimy sobie z uchwaleniem tych podstawowych ustaw w przedmiocie gospodarki morskiej.

II. Nie dość, że nie udaje nam się uchwalić nowych, dobrych ustaw, to jeszcze mamy w polskim systemie prawnym wiele starych umów międzypaństwowych, faktycznie zapomnianych, a prawnie obowiązujących, które rażąco komplikują działalność gospodarczą w przedmiocie morskim lub stanowią poważne, potencjalne źródło problemów w stosunkach gospodarczych i dyplomatycznych z zagranicą.

Dla potrzeb rozpoznania skali problemu autorzy stosownie do swoich zainteresowań badawczych oraz potrzeb rozpoznania i ukształtowania zasad i warunków unijno-narodowej współpracy, przeanalizowali tylko częściowo ustawodawstwo polskie w odniesieniu do wybranych obszarów gospodarczych pod kątem umów międzynarodowych, wykazywanych m.in. w Internetowym Systemie Aktów Prawnych, prowadzonym przez Kancelarię Sejmu, jako obowiązujące. Wyniki tych prac są zaprezentowane poniżej. Zachowano przy tym oryginalną pisownię z Dzienników Ustaw, w których umowy te były ogłaszane.

W zakresie branży rybołówstwa, wciąż występują liczne międzypaństwowe i międzynarodowe umowy, podawane jako obowiązujące, choć są sprzeczne z obecnym narodowym i unijnym ustawodawstwem, z którymi polski rybak i urzędnik opracowu-

jący procedury do korzystania z unijno-narodowej pomocy finansowej, nie mogą sobie poradzić.

1. Układ w sprawie uregulowania połowu gładys (*Pleuronectes platessa*) i fląder (*Pleuronectes flesus*) na morzu Bałtyckim, podpisany w Berlinie dnia 17 grudnia 1929 roku, pomiędzy Polską, Danią, Niemcami, Szwecją i Wolnym Miastem Gdańsk – ogłoszony w Dz.U. R.P. z 1931 r. Nr 30, poz.207.

Umowa ta wprowadza na obszarze Bałtyku zachodniego, południowego i południowo-wschodniego okres ochronny gładzic (gładys), zróżnicowane na zdefiniowanych podobszarach Bałtyku wymiary ochronne gładzic i storni (fląder) a także regulacje w zakresie dozwolonego sprzętu połowowego i sposobu jego użycia. Szczególnym *curiosum* prawnym jest w obecnej rzeczywistości fakt, iż zakres miejscowy obowiązywania poszczególnych postanowień tego układu oparto na przedwojennym przebiegu granic państwowych, między innymi liniami będącymi przedłużeniem ówczesnej granicy polsko-niemieckiej oraz granicy niemiecko-litewskiej (*sic!*).

2. Porozumienie w sprawie ochrony zasobów łososia w Morzu Bałtyckim, sporządzone w Sztokholmie dnia 20 grudnia 1962 roku, pomiędzy Polską, Danią, RFN i Szwecją – ogłoszone w Dz.U. z 1971 r. Nr 20, poz.190, zm. Dz.U. z 1977 r. Nr 4, poz.18.

Umowa ta ustanawia, prawie dla całego obszaru Morza Bałtyckiego

łącznie z Zatoką Botnicką i Zatoką Fińską, wymiary ochronne łowionych łososi a także regulacje w zakresie dozwolonego sprzętu połowowego i sposobów jego użycia. Szczególnym *curiosum* prawnym jest w obecnej rzeczywistości fakt, iż porozumienie to reguluje budowę (wymiary oczek) i terminy stosowania dryfujących sieci pławnicowych, których użycie jest obecnie zabronione przepisami Unii Europejskiej.

3. Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej w sprawie przyznania statkom rybackim Niemieckiej Republiki Demokratycznej prawa uprawiania rybołówstwa na obszarze polskiej strefy rybołówstwa morskiego, podpisana w Szczecinie dnia 19 grudnia 1971 roku – ogłoszona w Dz.U. z 1974 r. Nr 35, poz.202.

Umowa ta pozwalała statkom rybackim Niemieckiej Republiki Demokratycznej uprawiać rybołówstwo morskie na znacznej części 12 milowego pasa polskiego morza terytorialnego wzdłuż zachodniego wybrzeża (obecnego województwa zachodnio-pomorskiego) – aż do południka 19°38'34" długości geograficznej wschodniej. Pomimo, iż obecną Niemiecką Republikę Federalną można uznać za sukcesora NRD-owskiej strony tej umowy, umowa ta jest w dzisiejszych warunkach sprzeczna z prawem Unii Europejskiej, które pozwala na prowadzenie połowów w obszarze 12 milowego polskiego morza terytorialnego, a także dalej,

w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, statkom rybackim wszystkich państw członkowskich UE.

4. Porozumienie między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Szwecji o rybołówstwie, sporządzone w Warszawie dnia 1 lutego 1978 roku – ogłoszone w Dz.U. z 1978 r. Nr 23, poz.102.

Umowa ta ustanawia zasady prowadzenia połowów przez statki rybackie obu bander na obszarze Morza Bałtyckiego poza 12 milowymi pasami morza terytorialnego, w tym zasady corocznego wzajemnego ustalania kwot połowowych dla poszczególnych gatunków ryb i ich stad oraz prowadzenia dokumentacji połowowej.

W odniesieniu do tych czterech, wymienionych powyżej umów międzynarodowych należy wskazać, iż w chwili obecnej sprawy wykonywania rybołówstwa na Bałtyku, jak również kontroli rybołówstwa regulują odpowiednie rozporządzenia Rady i Komisji Unii Europejskiej, które są wiążące i dla Polski i dla wszystkich pozostałych stron tych dawnych umów. Postanowienia zawarte w tych dawniejszych umowach, w szczególności odnośnie terminów i wymiarów ochronnych ryb, czy konstrukcji narzędzi połowowych i sposobów ich używania nie są zgodne z obecnymi regulacjami prawnymi Unii Europejskiej.

5. Konwencja o uregulowaniu połowu wielorybów, podpisana w Genewie dnia 24 września 1931 roku (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 17 marca 1933 roku – Dz.U.

R.P. Nr 24 poz.194) – ogłoszona w Dz.U.R.P. z 1935 r. Nr 14, poz.75.

Umowa ta wprowadza zasady wykonywania połowu wielorybów bezzębnych (fiszbinowców) oraz ich późniejszego przerobu, jak również prowadzenie dokumentacji połowowej. Obecnie sprawy połowu wielorybów reguluje *Międzynarodowa Konwencja na rzecz Uregulowania Połowów Wielorybów*, podpisana w Waszyngtonie dnia 2 grudnia 1946 roku. Polska wstępując do Unii Europejskiej była zobowiązana przystąpić do tej konwencji z 1946 roku i nadal tego nie zrobiono, choć przystąpiły już takie państwa, jak Słowacja (22.03.2005 r.), Czechy (26.01.2005 r.), Rumunia (9.04.2008 r.).

W zakresie rolnictwa obowiązuje nadal następująca umowa:

6. Konwencja o ochronie ptaków pożytecznych dla rolnictwa, podpisana w Paryżu dnia 19 marca 1902 roku (ratyfikowana na podstawie ustawy z dnia 18 lutego 1932 roku – Dz.U.R.P. Nr 29 poz.277) – ogłoszona w Dz.U.R.P. z 1932 r. Nr 67, poz.625.

Umowa ta wprowadza szereg zakazów, w szczególności łapania i zabijania ptaków należących do gatunków uznanych za pożyteczne dla rolnictwa, wymienionych w *liście Nr 1* stanowiącej załącznik do konwencji. Jednocześnie jednak konwencja ta zezwala na niestosowanie tych zakazów wobec ptaków z gatunków uznanych za szkodliwe dla rolnictwa, wymienionych w *liście Nr 2*, dołączonej do konwencji. Należy z całą mocą podkreślić, iż

obecnie te sprawy ochrony gatunkowej ptaków reguluje *Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk*, sporządzona w Bernie dnia 19 września 1979 roku, ratyfikowana w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej w roku 1995, ogłoszona w Dz.U. z 1996 r. Nr 58.263, sprost. Dz.U. z 2000 r. Nr 12, poz.154. Natomiast w prawie Unii Europejskiej reguluje to zagadnienie dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, która została implementowana do prawa polskiego poprzez ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody i rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną. Gatunki uznane w konwencji z 1902 roku za „ptaki szkodliwe” są obecnie, zgodnie z wymogami prawa Unii Europejskiej, objęte w Polsce ochroną gatunkową, co powoduje szczególnie rażący brak zgodności pomiędzy ratyfikowaną umową międzynarodową a polską ustawą.

Z umów zawartych po 1945 roku należy wymienić choćby dwie następujące:

7. Konwencja sanitarno-weterynaryjna wraz z Protokołem końcowym między Rzeczpospolitą Polską a Ludową Republiką Bułgarii, podpisana w Warszawie, dnia 26 września 1949 roku (Ratyfikowana na podstawie ustawy z dnia 30 października 1951 roku – Dz. U. Nr 57, poz. 393) – ogłoszona w Dz.U. z 1952 r. Nr 50, poz. 330.

8. Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej w sprawie warunków weterynaryjno-sanitarnych obowiązujących przy wwozie, wywozie i tranżycie zwierząt, surowców i produktów pochodzenia zwierzęcego, podpisana w Pradze dnia 14 listopada 1960 roku – ogłoszona w Dz.U. z 1961 r. Nr 51, poz. 281.

Umowy te obejmowały postanowienia dotyczące m.in. zasad obowiązujących przy wwozie, wywozie i tranżycie zwierząt, surowców, produktów pochodzenia zwierzęcego oraz przedmiotów, które mogą być przenosicielami zaraźliwych chorób zwierzęcych. W tym także zasady kontroli weterynaryjno-sanitarnej oraz wystawiania świadectw miejsca pochodzenia i zaświadczeń lekarsko-weterynaryjnych. Obecnie zarówno Polska, jak i Bułgaria oraz państwa będące sukcesorami prawnymi dawnej CSRS (Republika Czeska i Republika Słowacka) są państwami członkowskimi Unii Europejskiej, w związku z czym postanowienia traktatów Wspólnotowo-Unijnych gwarantują swobodę przemieszczania osób i towarów pomiędzy tymi państwami, a szczegółowe kwestie weterynaryjne regulują odpowiednie przepisy prawa unijnego. Z tych powodów powyższe umowy jako nieprzystające do obecnej sytuacji powinny zostać wypowiedziane.

W zakresie tematycznym marynarki handlowej i handlu zagranicznego znaleziono 11 następujących, zawar-

tych jeszcze przed II wojną światową umów dotyczących dwustronnych ułatwień w międzynarodowej wymiany handlowej i ruchu statków handlowych:

9. *Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Finlandją* podpisany w Warszawie dnia 10 listopada 1923 roku (Zatwierdzony ustawą z dnia 6 maja 1924 roku – Dz. U. R. P. No 44, poz. 458) – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1924 r. Nr 81, poz. 781, zm. Dz.U.R.P. z 1925 r. Nr 94, poz. 670.

10. *Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Zjednoczonym Królestwem*, podpisany w Warszawie dnia 26 listopada 1923 roku – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1924 r. Nr 57 poz. 582.

11. *Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Holandją* podpisany w Warszawie, dnia 30 maja 1924 roku – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1925 r. Nr 60, poz. 422.

12. *Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Islandją* podpisany dnia 22 marca 1924 roku (zatwierdzony ustawą z dnia 25 lipca 1924 roku – Dz. U. R. P. Nr 72, poz. 701) – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1924 r. Nr 74, poz. 734.

13. *Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Danją* podpisany dnia 22 marca 1924 roku (zatwierdzony ustawą z dnia 25 lipca 1924 roku – Dz. U. R. P. Nr 73 poz. 718) – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1924 r. Nr 74, poz. 736.

14. *Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Szwecją*, pod-

pisany w Warszawie dnia 2 grudnia 1924 roku – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1925 r. Nr 70, poz. 490.

15. *Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Norwegią*, podpisany w Warszawie dnia 22 grudnia 1926 r. (Ratyfikowany zgodnie z ustawą z dnia 24 czerwca 1927 r. – Dz. U. R. P. No 63, poz. 549) – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1927 r. Nr 84 poz. 747, zm. Dz.U.R.P. z 1929 r. Nr 31, poz. 296.

16. *Konwencja handlowa i nawigacyjna między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Portugalską*, podpisana w Lizbonie dnia 28 grudnia 1929 roku (Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 3 lutego 1931 roku – Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr. 16, poz. 77) – ogłoszona w Dz.U.R.P. z 1931 r. Nr 37, poz. 289.

17. *Konwencja handlowa i nawigacyjna między Polską a Grecją*, podpisana w Warszawie dnia 10 kwietnia 1930 roku (Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 12 lutego 1931 roku – Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 129) – ogłoszona w Dz.U.R.P. z 1931 r. Nr 63 poz. 509, zm. Dz.U.R.P. z 1938 r. Nr 29, poz. 260.

18. *Konwencja handlowa i nawigacyjna między Polską a Rumunją*, podpisana w Warszawie dnia 23 czerwca 1930 roku (Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 25 lutego 1932 roku – Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 282) – ogłoszona w Dz.U.R.P. z 1932 r. Nr 84, poz. 726.

19. *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 25 czerwca 1937 roku w sprawie tymczasowego*

wprowadzenia w życie postanowień traktatu handlowego i nawigacyjnego pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Francuską, podpisanego wraz z protokołem podpisania w Paryżu dnia 22 maja 1937 roku – ogłoszone w Dz.U.R.P. z 1937 r. Nr 54, poz. 423, sprost. Nr 86, poz. 624, zm. Dz.U.R.P. z 1939 r. Nr 40, poz. 264.

Umowy te wprowadzały dwustronne ułatwienia we wzajemnej wymianie towarowej, w szczególności w zakresie preferencyjnych ceł. Obecnie zarówno Polska, jak i pozostałe państwa są członkami Unii Europejskiej (Finlandia, Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Holandia, Dania, Szwecja, Portugalia, Grecja, Rumunia, Francja) albo są członkami Grupy Schengen związanymi unią celną z UE (Islandia, Norwegia). Zasady prowadzenia działalności gospodarczej pomiędzy Polską a tymi państwami, w tym zakaz stosowania jakichkolwiek ceł w wymianie towarowej, reguluje obecnie ustawodawstwo Unii Europejskiej. Dodatkowe zagadnienia zawarte w umowie z Portugalią a dotyczące ochrony znaków towarowych wyrobów winiarskich, jak również dodatkowe zagadnienia zawarte w umowie z Rumunią a dotyczące spraw weterynaryjnych przy handlu zwierzętami, reguluje obecnie ustawodawstwo Unii Europejskiej. Podobnie postanowienia części „nawigacyjnej” tych umów, odnoszące się do wzajemnych ułatwień dla statków handlowych są obecnie uregulowane w innej umowie międzynarodowej.

Zarówno Polska, jak i pozostałe państwa będące stronami omówionych powyżej umów dwustronnych, są obecnie stronami **Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.** (Dz.U. z 1969 r. Nr 30, poz. 236, zm. Dz.U. z 1972 r. Nr 27, poz. 199, z 2003 r. Nr 131, poz. 1200, z 2005 r. Nr 118, poz. 988, 990, 992, 994, 996, 998, 1000, 1002 i 1004).

W zakresie nawigacji morskiej umowami koniecznymi do wypowiedzenia są:

20. **Układ dotyczący sygnałów morskich i układ dotyczący latarniowców, które nie znajdują się na swych normalnych miejscach postoju, podpisane w Lizbonie dnia 23 października 1930 roku** – ogłoszone w Dz.U.R.P. z 1934 r. Nr 14, poz. 114.

Postanowienia tych dwóch ratyfikowanych razem układów wprowadzały nieużywane już sygnały morskie (znaki i światła), które obecnie kolidują z oznakowaniem nawigacyjnym systemu kardynalnego IALA; ze światłami statków wymaganymi przez **Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 roku (MPZZM/ColRegs)** – ogłoszoną w Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61, zm. Dz.U. z 1984 r. Nr 23, poz. 106; czy też z aktualnie stosowanymi znakami i sygnałami w komunikacji port-statek.

Zawarte przed II wojną światową dwustronne porozumienia w sprawie

wzajemnego uznawania świadectw pomiarowych statków, także wymagają obecnie wypowiedzenia:

21. ***Porozumienie między Polską a Portugalją dotyczące wzajemnego uznawania okrętowych świadectw pomiarowych***, podpisane w Lizbonie, dnia 27 sierpnia 1930 r. – ogłoszone w Dz.U.R.P. z 1931 r. Nr 30, poz. 211.

22. ***Układ między Polską a Irlandją, dotyczący pomiaru tonnażu statków handlowych***, podpisany w Dublinie dnia 19 października 1934 r. – ogłoszony w Dz.U.R.P. z 1935 r. Nr 39, poz.270.

23. ***Konwencja między Polską a Wielką Brytanią o wzajemnym uznawaniu świadectw rejestracyjnych i innych krajowych dokumentów, dotyczących pomiaru tonnażu statków handlowych***, podpisana w Warszawie, dn. 16 kwietnia 1934 r. – ogłoszona w Dz.U.R.P. z 1935 r. Nr 28, poz. 217.

Zarówno Polska jak i pozostałe trzy państwa-sygnatariusze tych przedwojennych umów, są obecnie stronami ***Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 roku, sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 roku*** – ogłoszonej w Dz.U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247. W związku z tym, państwa te są zobowiązane do stosowania przy pomiarach statków postanowień tej konwencji z 1969 roku oraz wzajemnego uznawania świadectw pomiarowych statków wystawionych zgodnie z tą konwencją, a nie takich, jakie przewidywały ww. umowy przedwojenne.

Z tego samego względu, z przystąpienia do ***Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 roku***, należy wypowiedzieć:

24. ***Konwencję o jednolitym sposobie pomierzania pojemności statków***, sporządzoną w Oslo dnia 10 czerwca 1947 roku – ogłoszoną w Dz.U. z 1962 r. Nr 16, poz. 68, zm. Dz.U. z 1965 r. Nr 5, poz.22.

Wypowiedzieć należałoby także dwustronne umowy międzypaństwowe zawarte w okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, a mianowicie:

25. ***Układ komunikacyjny między Polska Rzeczpospolitą Ludową a Republiką Czechosłowacką*** podpisany w Pradze dnia 13 stycznia 1956 roku – ogłoszony w Dz.U. z 1957 r. Nr 9 poz. 35.

26. ***Układ między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną o współpracy w dziedzinie komunikacji***, podpisany w Berlinie dnia 16 lipca 1971 roku – ogłoszony w Dz.U. z 1972 r. Nr 4, poz. 18.

Te dwie, powyższe umowy z pkt. 25 i 26, obejmowały postanowienia dotyczące m.in. ułatwień wzajemnego przewozu towarów w komunikacji lądowej, lotniczej i morskiej i kontroli granicznych. Zarówno Polska, jak i państwa będące sukcesorami prawnymi dawnej Czesko-Słowackiej Republiki Socjalistycznej, czyli obecnie Republika Czeska i Republika Słowacka oraz dawnej Niemieckiej Republiki Demokratycznej, czyli obecna Republika Federalna Niemiec, są dziś państwami członkowskimi Unii Eu-

ropejskiej, a postanowienia traktatów Wspólnotowo-Unijnych gwarantują swobodę przemieszczania osób i towarów pomiędzy tymi państwami. Wszystkie te państwa są też członkami Porozumienia Schengen, które zniósł

kontrolę ruchu osobowego i towarowego na ich granicach. Z tych powodów powyższe umowy jako nieprzystające do obecnej sytuacji powinny zostać wypowiedziane, aby nie powodowały zamieszania gospodarczego.

Rekapitulacja

Wymienione i omówione powyżej umowy międzypaństwowe są wykazywane w Internetowym Systemie Aktów Prawnych prowadzonym przez Kancelarię Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, jako wciąż obowiązujące. Zaniechanie polegające na nie wypowiedzeniu w stosownym do tego czasie tych umów było prawdopodobnie spowodowane likwidacją Ministerstwa Handlu Zagranicznego i późniejszym, wielokrotnym przekazywaniu prowadzenia zagadnień objętych tymi umowami do różnych innych ministerstw, a wewnątrz tych ministerstw pomiędzy różnymi ich komórkami. Nadal więc obowiązują, mimo że są sprzeczne z przyjętymi później umowami i obecnie obowiązującym Polskę ustawodawstwem Unii Europejskiej, a nawet obecnym ustawodawstwem wewnętrznym – narodowym. Utrudnia to normalizację i stabilizację polskiego ustawodawstwa gospodarczego i właściwe określanie warunków prawno-ekonomicznych korzystania przez polskie podmioty gospodarcze z unijno-narodowej pomocy ekonomicznej.

Wprawdzie wymienione powyżej umowy międzynarodowe są za-

pomniane i od dawna nieczynne, to jednak biorąc pod uwagę postanowienia Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, wspomniane na początku niniejszego opracowania, praktycznie istnieje realna możliwość, że profesjonalni pracownicy czy to w instytucjach państwowych czy w podmiotach morskich, a nawet kontrola z Komisji Europejskiej, powoła się na te przepisy Konstytucji, nakazujące nadal traktować te dawne umowy międzynarodowe jako źródło prawa powszechnie obowiązującego w Polsce i, dodatkowo, mające pierwszeństwo przed polskimi ustawami, a wtedy niewłaściwie przydzielana byłaby unijno-narodowa pomoc.

Konstytucja nadając umowie międzynarodowej rangę pierwszeństwa w przypadku kolizji z krajową ustawą nie zawiera żadnych postanowień odnośnie pierwszeństwa pomiędzy dwoma umowami międzynarodowymi zawierającymi kolidujące z sobą regulacje. Co więcej, Konstytucja stanowi, iż Rzeczpospolita Polska przestrzega wiążącego ją prawa międzynarodowego, co może oznaczać konieczność przestrzegania jednocześnie dwóch czy więcej aktów prawa

międzynarodowego sprzecznych ze sobą, sprzecznie regulujących proces gospodarczy i zachowanie się podmiotów gospodarczych.

Spór prawny z poziomu krajowego może się przenieść na poziom międzynarodowy, zwłaszcza gdy, w przypadku umów międzynarodowych zawierających regulacje sprzeczne z prawem Unii Europejskiej, zainteresowana strona lub strony odwołają się do instytucji unijnych, na przykład Sądu I Instancji Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu. Z tych względów, w celu uzyskania przejrzystości prawa i wyeliminowania przypadków, gdy istnieją różne i równorzędne sobie źródła prawa, ale wewnątrz sprzeczne z sobą, pospieszne wyjaśnienie tej sprawy i podjęcie działań na rzecz wypowiedzenia tych umów jest bardzo wskazane. Tryb prac zmierzających do wypowiedzenia obowiązującej umowy międzynarodowej określają przepisy rozdziału 7 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 roku *o umowach międzynarodowych* (Dz.U. z 2000 r. Nr 39, poz.443 zm. Dz.U. z 2002 r. Nr 216, poz.1824) oraz odpowiednie postanowienia zawarte w samych umowach, w szczególności wskazujące rząd-depozytariusza umowy, któremu należy przekazać dokument wypowiedzenia. O pilności podjęcia tej sprawy przesądza także to, że zgodnie z postanowieniami tych opisanych umów, wypowiedzenie ich staje się skuteczne dopiero po upływie wielu miesięcy, a nawet kilku lat po złożeniu dokumentów wypowiedzenia.

Znaczna liczba zawartych w przeszłości przez Polskę umów międzynarodowych uległa, z nieporadności i tymczasowości bieżącej prawnemu zapomnieniu, choć ich skutki mają nadal wpływ na stan funkcjonowania gospodarki polskiej, głównie na funkcjonowanie naszych morskich podmiotów gospodarczych, że już nie mamy floty handlowej a nawet rybackiej. Zawierano nowe umowy regulujące podobne sprawy w odmienny sposób, nie unieważniając uprzednich, starych umów. Prawda jest też, że obecnie obowiązująca Konstytucja nie zawiera reguł postępowania w sytuacji jednoczesnego obowiązywania różnych umów międzynarodowych o sprzecznych ze sobą postanowieniach, wywołujących odmienne od pożądanых skutki gospodarcze w praktyce gospodarczej.

Podobnych umów międzynarodowych zapomnianych, a wciąż wiążących Państwo Polskie i obowiązujących w prawie polskim, mimo iż postanowienia ich są sprzeczne z innymi, później ratyfikowanymi umowami, jest więcej, co dostrzeżliśmy analizując inne sprawy z resortu rolnictwa i współpracy gospodarczej z zagranicą. Zasadnym jest przeprowadzenie przeglądu umów międzynarodowych zawartych w okresie II Rzeczypospolitej oraz Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Przegląd ten powinien dotyczyć ustalenia statusu prawnego umowy (czy nie została wypowiedziana, a nadal obowiązuje) oraz czy postanowienia takiej umowy międzypaństwowej czy międzynarodowej nie pozostają

obecnie w sprzeczności z postanowieniami innych, później ratyfikowanych umów, a w szczególności, czy nie pozostają w sprzeczności z aktualnymi przepisami prawa narodowego i prawa Unii Europejskiej.

Większość wymienionych wyżej umów międzynarodowych i między państwowych została ratyfikowana za uprzednią zgodą Sejmu wyrażoną w ustawie lub też dotyczą one podobnych spraw, które można uznać, że mieszczą się w katalogu wymienionym w art. 89 ust. 1 Konstytucji. Dlatego też proponuje się, aby zgodnie z art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 roku *o umowach międzynarodowych* (Dz.U. z 2000 r. Nr 39, poz. 443, zm. Dz.U. z 2002 r. Nr 216, poz. 1824), przygotowano w trybie pilnym projekt ustawy „czyszczącej” wyrażającej zgodę Sejmu na wypowiedzenie tych umów. Jest to o tyle ważne, że polskie agencje płatnicze, rozdysponowujące unijne środki pomocowe są coraz intensywniej kontrolowane przez unijnych kontrolerów, którzy już zwracali parokrotnie uwagę na zaległe, obowiązujące, a sprzeczne z unijnym, polskie ustawodawstwo. Ta sprzeczność i wynikające stąd błędy przeniesione na krajowe regulacje proceduralne dotyczące unijnej pomocy, mogą być przedmiotem bardzo ostrych i wysokich kwotowo sankcji finansowych, którymi nie powinni być jednak karani niewinni temu obywatele, np. rybacy, rolnicy, a tylko winna zaniedbań administracja rządowa i organa ustawodawcze.

Należy pilnie, poza ta korektą aktów prawnych, wypracować zasady i warunki racjonalnego funkcjonowania i rozwoju polskiej floty handlowej i rybackiej, transportu morskiego i rybołówstwa w całości, z utrzymaniem unijnej konkurencji, aby następowało stałe i trwałe nasycenie polskiego rynku w dostatek ryby, po cenach umożliwiających jej konsumpcję szerokim rzeszom obywateli w każdym zakątku kraju, od Białowięzy po Śląsk.

Współcześnie, każde inne państwo, o gospodarce rynkowej, wspiera rybołówstwo, w szczególności dalekomorskie, i chroni swoje morskie strefy ekonomiczne. Polska powinna prowadzić też taką i dynamiczną politykę morską, rybacką i handlową. A okres od lat 1990-tych, który charakteryzował się brakiem jakiegokolwiek polityki morskiej Państwa, powinien być już na zawsze wstydliwie zamknięty. Teraz powinien nadejść okres jej długoterminowego i efektywnego reaktywowania, z wykorzystaniem rozmiarów unijno-narodowej pomocy finansowej, z centralnym organem nadzorczym.

W Unii z dotacji i wsparcia Państwa korzystają rybacy dalekomorscy Hiszpanii i Portugalii. Trzeba zdecydować czy chcemy mieć flotę dalekomorską, chronić i pomagać jej, czy przestawić się na ryby z importu – dając zarobek innym, zapominając o morzach i o oceanach świata, oraz o historycznym i trwałym powiązaniu wewnętrznej gospodarki narodowej z gospodarką morską.