Odpowiedź ministra gospodarki morskiej

na interpelację nr 2773

w sprawie podjęcia przez resort działań w celu zniesienia zakazu żeglugi na Zalewie Wiślanym

   Odpowiadając na interpelację Pana Posła Jarosława Wałęsy w sprawie podjęcia przez resort działań w celu zniesienia zakazu żeglugi po Zalewie Wiślanym, przekazaną przy piśmie z dnia 17 maja br., znak: SPS-023-2773/06, pragnę przedstawić, co następuje.

   Rys historyczny i aspekt formalnoprawny.

   Zalew Wiślany, stanowiący do II wojny światowej naturalną jedność zarówno geograficzno-historyczną, jak i ekologiczną, został przedzielony linią granicy państwowej w taki sposób, że z ogólnej powierzchni akwenu wynoszącej 830 km2 Polsce przypadło 303 km2, a byłemu ZSRR - 527 km2. Jedyne przejście łączące polską część Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim, tj. Cieśnina Pilawska, znalazło się na terytorium ZSRR.

   W dniu 16 sierpnia 1945 r. została zawarta umowa o polsko-radzieckiej granicy państwowej, do której pełnomocnicy Prezydium Krajowej Rady Narodowej i Prezydium Rady Najwyższej ZSRR podpisali protokół o treści: ˝Przy rozpatrywaniu umowy pomiędzy RP a ZSRR o polsko-radzieckiej granicy państwowej strony zgodziły się m.in. na następujące postanowienia:

   1) w czasie pokoju przejście przez Cieśninę Pilawską otwarte będzie dla statków handlowych pod polską banderą zdążających do portu Elbląg i z powrotem,

   2) w wypadku wzięcia przez ZSRR udziału w wojnie w Europie działanie niniejszego protokołu ustaje.˝

   Prawo polskich statków handlowych do żeglugi przez rosyjską część zalewu i przez Cieśninę Pilawską zostało potwierdzone w obowiązującej do dnia dzisiejszego umowie między rządem PRL a rządem ZSRR z dnia 15 lutego 1961 r. o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych (Dz.U. Nr 47, poz. 253).

   Art. 14 tej umowy stanowi, że ˝polskie statki handlowe przepływają przez radziecką część Zalewu Wiślanego (Kaliningradskij Zaliw) i Cieśninę Pilawską (Bałtijskij Kanał) w obydwu kierunkach - zgodnie z wcześniej zawartymi porozumieniami˝.

   Protokół z 1945 r. nie został opublikowany ani przy umowie z 16 sierpnia 1945 r., ani przy umowie z 15 lutego 1961 r. W protokole z 1945 r. brak jest informacji o statusie prawnym Cieśniny Pilawskiej, a zwłaszcza informacji, czy jest otwarta dla żeglugi międzynarodowej. Można domniemywać, że skoro przyznane jest prawo żeglugi wyłącznie polskim statkom handlowym, to żegluga przez cieśninę dla obcych statków jest zabroniona. Tym samym port w Elblągu nie może być otwarty dla żeglugi międzynarodowej. Ponadto obowiązujące regulacje prawne nie dają prawa do żeglugi po rosyjskiej części zalewu i przez cieśninę polskim statkom: sportowym i turystycznym, naukowo-badawczym, a także polskim okrętom wojennym.

   Podjęte działania negocjacyjne.

   W celu zmiany niekorzystnej dla Polski sytuacji oraz mając na względzie aktywizację zarówno portu w Elblągu, jak i pozostałych portów i przystani Zalewu Wiślanego, w lipcu 1991 r. w Warszawie z inicjatywy ówczesnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej odbyła się pod auspicjami Ministerstwa Spraw Zagranicznych pierwsza runda rozmów na temat zawarcia nowej umowy polsko-rosyjskiej o swobodnej żegludze po Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Pilawską. Strona polska zaproponowała przyznanie prawa swobodnej żeglugi wszystkim statkom polskim (a nie tylko handlowym), a więc turystycznym, naukowo-badawczym, rybackim itp., a także takim statkom obcych bander, z wyłączeniem okrętów wojennych.

   Strona rosyjska niechętnie odniosła się do propozycji rozszerzenia swobody żeglugi dla obcych statków, uzasadniając negatywne stanowisko względami technicznymi i ekonomicznymi związanymi z intensyfikacją ruchu w Cieśninie Pilawskiej (obowiązuje tam ruch jednostronny), a także negatywnym oddziaływaniem zwiększonego ruchu żeglugowego na środowisko i stan zasobów rybnych.

   Począwszy od 1991 r. w sumie odbyło się sześć rund rokowań, przy czym w trakcie ostatnich rozmów mających miejsce w maju 1996 r. w Kaliningradzie osiągnięto zbliżenie stanowisk, przy czym strona rosyjska w dalszym ciągu sprzeciwiała się żegludze obcych statków, proponując regulację stopniową: najpierw uregulowanie żeglugi obu państw, a dopiero w dalszej kolejności problemy korzystania z akwenu przez statki państw trzecich. Polska delegacja potwierdziła wcześniej prezentowane stanowisko, iż swobodny przepływ statków wszystkich bander to ważny krok ku uregulowaniu żeglugi w tym rejonie, nadaniu jej bardziej europejskiego charakteru oraz aktywizacji portów zalewu, zgodnie z kierunkiem rozwoju polsko-rosyjskiej współpracy.

   W tej sytuacji rozmowy zostały przerwane i mimo podejmowanych przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych prób podjęcia dalszych negocjacji (kolejna wersja projektu umowy uwzględniająca kwestie uzgodnione w maju 1996 r. została przez MSZ przekazana stronie rosyjskiej w grudniu 2004 r. z propozycją dalszych negocjacji) brak było odzewu ze strony rosyjskiej, a jedynymi reakcjami na polskie propozycje wznowienia negocjacji były wprowadzane utrudnienia w zawijaniu polskich statków pasażerskich do Kaliningradu i Bałtijska bądź całkowite wstrzymywanie żeglugi, motywowane brakiem odpowiedniej umowy.

   Zagadnienie dalszych negocjacji w sprawie umowy o żegludze po Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Pilawską było także przedmiotem obrad Polsko-Rosyjskiego Stałego Komitetu ds. Transportu, który na posiedzeniu w dniach 2-3 kwietnia 2002 r. powołał wspólną grupę ekspertów dla określenia technicznych warunków żeglugi na wodach zalewu i cieśniny, co umożliwiłoby, zdaniem strony rosyjskiej, wznowienie negocjacji w sprawie umowy.

   Grupa ekspertów, po trzech rundach rozmów, zakończyła prace w lutym 2006 r., określając:

   - parametry techniczne statków i wielkości statków, które mogą być dopuszczone do żeglugi,

   - kryteria dotyczące wymagań i ograniczeń przewożonych ładunków z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska,

   - warunki techniczne organizacji żeglugi, w tym m.in. sprawy: oznakowania torów wodnych, systemu kontroli ruchu statków, pilotażu, ratownictwa itp.

   Reasumując, rozwiązanie problemu swobodnej żeglugi po Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Pilawską to przełamanie impasu w rokowaniach i doprowadzenie do podpisania umowy, bowiem wobec uzgodnienia kwestii natury technicznej, które mogły być przeszkodą w dalszych negocjacjach, brak jest aktualnie merytorycznych przesłanek uniemożliwiających wznowienie rokowań.

   Przedstawiając powyższe, pragnę podkreślić, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej ściśle współpracuje z Ministerstwem Spraw Zagranicznych na rzecz jak najszybszego podjęcia dalszych negocjacji i doprowadzenia do podpisania umowy, przy czym znaczące dla sprawy będzie stanowisko prezentowane przez Federację Rosyjską.

   Minister

   Rafał Wiechecki

   Warszawa, dnia 5 czerwca 2006 r.