



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, dnia 7 lipca 2006 r.

Anna E. Fotyga

K.M. 2103-13-06/2

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Panią Senator Dorotę Arciszewską-Mielewczyk oraz Pana Senatora Jerzego Szmita podczas 11. posiedzenia Senatu RP w dniu 24 maja 2006 roku (pismo BPS/DSK-043-343/06 z dnia 7 czerwca 2006 r.) „w sprawie negocjacji ze stroną rosyjską umowy dot. żeglugi po Zalewie Wiślanym” uprzejmie informuję:

Zarówno w latach ubiegłych, jak i w roku bieżącym wystąpiły poważne trudności w żegludze po tym akwenie. Ministerstwo Spraw Zagranicznych uważa, iż zagwarantowanie swobodnego ruchu jednostek pływających po Zalewie stanowi jeden z podstawowych warunków dla rozwoju gospodarczego całego regionu po obu stronach granicy. Stąd też kwestia żeglugi po Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Pilawską od wielu lat traktowana jest przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP w sposób priorytetowy. Zagadnienie to poruszane jest podczas wszystkich spotkań i konsultacji dwustronnych o charakterze politycznym, prawnym lub konsularnym.

Żegluga statków turystycznych i wycieczkowych po Zalewie Wiślanym udających się w rejs do i z rosyjskich portów nadzalewowych została częściowo uregulowana w umowie bilateralnej. Podstawa prawna to *Umowa o polsko-radzieckiej granicy państwowej* z 16 sierpnia 1945 r. i dołączony do niej *Protokół*, w myśl którego z przejścia przez Cieśninę Pilawską mogą korzystać jedynie statki handlowe pod polską banderą, które zdążają do portu Elbląg i z powrotem (dotyczy to jedynie czasu pokoju). Prawo polskich statków do żeglugi przez Cieśninę Pilawską zostało potwierdzone w art. 14 *Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych*, podpisanej w Moskwie dnia 15 lutego 1961 r. Artykuł stwierdza, że polskie statki handlowe przepływają przez radziecką część Zalewu Wiślanego i Cieśninę Pilawską zgodnie z wcześniej zawartymi porozumieniami.

Polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych od początku lat 90-ych zabiega o podpisanie stosownej *Umowy*, która uwzględniałaby żeglugę pasażerską. Ostatnia runda negocjacji w tej sprawie odbyła się w 1996 roku. W kolejnych latach, mimo nacisków strony polskiej, rosyjscy partnerzy nie wykazywali zainteresowania wznowieniem rozmów.

W lipcu 2002 r. strona rosyjska zaproponowała ponowne podjęcie negocjacji przy wykorzystaniu własnego projektu umowy z 1995 roku. Projekt ten został przez stronę polską

odrzucony. 10 grudnia 2004 roku MSZ RP przedłożyło własny projekt *Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Pilawską*. Do chwili obecnej, pomimo kilkakrotnych prób, nie uzyskaliśmy stanowiska rosyjskiego MSZ w tej sprawie. Strona rosyjska informowała jedynie, iż dokument poddany został konsultacjom międzyresortowym.

W okolicznościach braku odpowiedniej bazy traktatowej żegluga pasażerska po Zalewie Wiślanym funkcjonuje na zasadzie zwyczaju i zależy obecnie od dobrej woli obu stron. Dotychczasowa praktyka pływania po Zalewie ukształtowała się w ten sposób, że przed wyjściem każdej polskiej jednostki z polskiego portu nadzalewowego w kierunku wód rosyjskich, rosyjski agent lub agent operacyjny statku występował w formie pisemnej do właściwych władz portowych i granicznych strony rosyjskiej z informacją o rejsie oraz z prośbą o wyrażenie zgody na takie wejście. Brak odpowiedzi był traktowany jako zgoda, odpowiedź negatywna oznaczała brak możliwości wejścia na wody rosyjskie i tym samym nie dokonywano odprawy paszportowej po stronie polskiej.

7 maja br. statek pasażerski „Polonaise”, należący do armatora Baltic Gateway, nie został wypuszczony z portu w Elblągu z uwagi na brak zgody od Straży Granicznej FR na wpłynięcie na rosyjskie wody terytorialne. Nie oznacza to jednak, iż ruch statków przez Cieśninę Pilawską został z tym dniem wstrzymany. Bez przeszkód mogą być wykonywane rejsy jednostek wszystkich bander wpływających z Morza Bałtyckiego do rosyjskich portów nadzalewowych, jeśli Zarząd Portów w Kaliningradzie wyda danemu statkowi stosowne zezwolenie (zazwyczaj zezwolenia takie są wydawane). Jednostka pływająca nosząca dowolną banderę, po uzyskaniu takiego zezwolenia, może wejść m.in. do portu w Bałtiju i Kaliningradzie. Z możliwości tej korzysta polski armator Żegluga Gdańska, wykonując rejsy pasażerskie między Trójmiastem a Bałtiju. Strona rosyjska zapewniła też, iż jednostki handlowe pod polską banderą mogą wykonywać rejsy przez Cieśninę Pilawską do polskich portów nadzalewowych i z powrotem.

Niezależnie od posiadanej bandery nie są wykonywane rejsy jednostek pasażerskich, handlowych i turystycznych między polskimi a rosyjskimi portami leżącymi nad Zalewem. Według informacji udzielanych przez rosyjskie władze portowe, do polskich portów nadzalewowych mogą przechodzić przez Cieśninę Pilawską jedynie jednostki handlowe pod polską banderą.

W opinii MSZ taki zakres ruchu po Zalewie Wiślanym nie jest adekwatny do potrzeb regionu, w tym szczególnie dla rozwoju współpracy transgranicznej. Ministerstwo Spraw Zagranicznych zamierza więc podejmować dalsze kroki dyplomatyczne dla uregulowania kwestii żeglugi po Zalewie Wiślanym, m.in. przez poruszanie tego tematu w najbliższym czasie podczas rozmów i konsultacji dwustronnych.

Z pozdrowieniami

Albini