

IWONA ZUŻEWICZ-WIEWIÓROWSKA*
WOJCIECH WIEWIÓROWSKI**

UNIJNE PRAWO KONKURENCJI WOBEC POROZUMIEŃ W TRANSPORCIE MORSKIM NA PRZEŁOMIE DEKAD

Abstrakt

W artykule przedstawiono aktualne problemy funkcjonowania porozumień w żegludze morskiej z perspektywy prawa unijnego. Wysoki poziom zintegrowania największych graczy na rynku żeglugowym istotnie wpływa na relacje handlowe z innymi uczestnikami łańcucha transportowego oraz operatorami terminali portowych. Nowym zjawiskiem ułatwiającym współpracę między konkurentami na niespotykaną dotąd skalę, ale niosącym również poważne zagrożenia, jest postępująca w szybkim tempie digitalizacja w transporcie i logistyce. Przyjmowanie konkretnych rozwiązań technologicznych przez największych przedsiębiorców żeglugowych wymusza na mniejszych kontrahentach uczestniczących w poszczególnych ogniwach łańcucha logistycznego korzystanie z tych samych systemów informatycznych i z wybranego przez dużych graczy oprogramowania. Autorzy omawiają wpływ transformacji cyfrowej i nowych technologii na konkurencję w żegludze morskiej, odnoszą się do idei superplatform i wykorzystania danych w postpandemicznej rzeczywistości. Analizy tej dokonano biorąc pod uwagę trwający kompleksowy przegląd unijnego prawa konkurencji.

Słowa kluczowe: konsorcja, alianse globalne (strategiczne), prawo konkurencji w żegludze morskiej, wyłączenie blokowe dla konsorcjów, digitalizacja, systemy informacyjne, platformy logistyczne, elektroniczne dokumenty, *blockchain*

* dr Iwona Zużewicz-Wiewiórowska, adiunkt w Katedrze Prawa Morskiego, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, ORCID 0000-0002-4318-8491.

** dr hab. Wojciech Wiewiórowski, Katedra Informatyki Prawniczej, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, Europejski Inspektor Ochrony Danych, ORCID 0000-0003-2340-772X.

WPROWADZENIE

Przeobrażenia w strukturze porozumień w żegludze liniowej doprowadziły do odejścia od popularnego jeszcze w ostatnim dziesięcioleciu modelu zawiązywania współpracy pomiędzy ograniczoną grupą średnich i małych przewoźników, których głównym celem było osiągnięcie korzyści skali¹. Wyraźny proces konsolidacji w żegludze kontenerowej zaowocował zbudowaniem trzech globalnych aliansów grupujących dwa lub trzy bardzo duże przedsiębiorstwa żeglugowe o zbliżonej wielkości². To główni rozgrywający na światowym rynku żeglugowym, dyktujący warunki konkurencji w transporcie morskim, i wpływający na sytuację przedsiębiorców aktywnych na wszystkich ogniwach łańcucha transportowego³.

Nowym zjawiskiem ułatwiającym integrację i współpracę między konkurentami na niespotykaną dotąd skalę jest postępująca w szybkim tempie digitalizacja w transporcie i logistyce. Alianse zbierają i przetwarzają ogromną ilość danych ułatwiających koordynację i zarządzanie procesami decyzyjnymi, wykorzystując w tym celu nowoczesne technologie logistyczne oraz systemy informacyjne, których działanie jest w coraz większym stopniu oparte na sztucznej inteligencji.⁴ Wymiana danych (i wynikających z nich informacji) dokonuje się nie tylko pomiędzy członkami aliansu, ale także pomiędzy portami, operatorami terminali, administracją morską, celną, dostawcami usług logistycznych, spedytorami, przewoźnikami lądowymi itd. Warunkiem sprawnego

¹ Oceaniczna skonteneryzowana żegluga liniowa jest sektorem o wysokim stopniu koncentracji, w którym 91% usług przewozowych kontrolowanych jest przez 10 globalnych operatorów. Zob. *Review of Maritime Transport 2020*, UNCTAD, Geneva 2020, UNCTAD/RMT/2020, s. 56.

² Trzy globalne alianse (2M, Ocean i THE Alliance), które działają od 2017 r. i grupują ośmiu największych przewoźników kontenerowych na świecie, reprezentują około 80% globalnego handlu kontenerowego i obsługują około 95% całkowitej zdolności przewozowej statków na szlakach handlowych Wschód-Zachód. Szacuje się, że trzy alianse globalne kontrolują od 90 do 100% zdolności przewozowych na transatlantyckich szlakach Azja-Europa oraz Azja-Morze Śródziemne, utrzymując w odniesieniu do każdego z nich w miarę równe udziały na poziomie około 30%. W 2018 r. czterech największych przewoźników reprezentowało udział na poziomie 60% w globalnym rynku żeglugi kontenerowej. Zob. *International Transport Forum, The Impact of Alliances in Container Shipping*, OECD 2018, s. 10. Ostatnie szacunki Sea-Intelligence opublikowane 24 sierpnia 2021 r. wskazują na spore zmiany w udziałach w rynku aliansów globalnych na szlaku transpacyficznym na rzecz przewoźników pozostających poza strukturą aliansów (szacowane udziały w rynku sięgające 30%). Podobnej tendencji nie odnotowano w przypadku przewozów oferowanych na szlakach Azja-Europa; <https://www.sea-intelligence.com/press-room/91-pandemic-shifts-in-carrier-alliance-market-shares> [dostęp 31.08.2021 r.].

³ Zob. Ph. Corruble, *Prolongation du régime d'exemption des consortiums: un tromp-l'oeil à l'heure de l'intégration et de la digitalisation du transport maritime*, DMF z 2020, Nr 821, s. 103.

⁴ *Ibidem*, s. 105.

zarządzania informacją oraz podstawą do stosowania technologii sztucznej inteligencji jest jednak interoperacyjność systemów⁵. Efektywność nowych instrumentów wymaga rygorystycznego zharmonizowania procesu decyzyjnego w ramach całego łańcucha logistycznego. Przyjmowanie konkretnych rozwiązań technologicznych przez największych przedsiębiorców żeglugowych wymusza na mniejszych kontrahentach uczestniczących w poszczególnych ogniwach łańcucha logistycznego korzystanie z tych samych systemów informatycznych i z wybranego przez dużych graczy oprogramowania. Pozycja rynkowa największych graczy uzyskuje w ten sposób dodatkową podbudowę.⁶

Brak harmonizacji reguł konkurencji w wymiarze międzynarodowym powoduje, że porozumienia żeglugowe podlegają legislacji krajowej poszczególnych państw, prezentującej różny stopień tolerancji dla tego typu form współdziałania. Grupując krajowe systemy ochrony konkurencji według metody regulacyjnej znajdującej zastosowanie do sektora żeglugi morskiej można wskazać: 1) systemy, w których porozumienia pomiędzy przewoźnikami poddane są ogólnym regułom antymonopolowym⁷; 2) systemy dopuszczające wyłączenie grupowe jedynie dla porozumień technicznych (aliansów)⁸; 3) systemy, w których zostały przyjęte regulacje szczególne dopuszczające wyłączenie grupowe dla wszystkich porozumień, w tym również porozumień taryfowych^{9,10}.

Heterogeniczność rozwiązań prawnych wiąże się z koniecznością zadbania przez partnerów porozumień żeglugowych o zachowanie zgodności z prawem konkurencji tych państw lub organizacji integracji gospodarczej, na których rynkach operują. Różnice w treści norm prawa konkurencji poszczególnych państw, niejednolite kryteria oceny notyfikowanych porozumień oraz analiza odmiennych danych powodują, że ta sama transakcja międzynarodowa może być przedmiotem rozbieżnych ocen, jak miało to miejsce w przypadku aliansu

⁵ O prawnym znaczeniu pojęcia „interoperacyjność” oraz o różnych poziomach interoperacyjności piszą G. Wierczyński, W. Wiewiórowski, *Informatyka prawnicza. Nowoczesne technologie informacyjne w pracy prawników i administracji publicznej*, Warszawa 2016, s. 332-334 oraz B. Szafranski, *Interoperacyjność rejestrów publicznych*, [w:] A. Gryszczyńska (red.), *Rejestry publiczne: jawność i interoperacyjność*, Warszawa 2016, s. 57-86.

⁶ Ph. Corruble, *Prolongation du règlement...*, s. 105.

⁷ Turcja, Chile, Brazylia, RPA, Rosja, Wietnam, Indonezja, Chiny.

⁸ Hong Kong, Nowa Zelandia, Izrael, Malezja.

⁹ Australia, USA, Singapur, Japonia, Korea Południowa, Kanada.

¹⁰ Zob. International Transport Forum, *The Impact...*, s. 72-73; a także L. Fédi, *Alliances stratégiques dans l'industrie des liners: les voies de réponses du droit de la concurrence européen et international*, DMF 2019, Nr 816, s. 683; tegoż, *L'abrogation des conférences maritimes dans l'Union Européenne: premiers bilans et perspectives d'évolution*, DMF 2013, Nr 750, s. 704.

przewoźników P3^{11, 12} Pomimo inicjatyw podejmowanych na rzecz określenia międzynarodowych ram prawnych funkcjonowania konferencji żeglugowych oraz innych porozumień o współpracy (w szczególności przez OECD, a także w bardziej ogólnym wymiarze przez WTO) jedynym międzynarodowym instrumentem prawnym regulującym porozumienia żeglugowe pozostała przygotowana pod auspicjami UNCTAD konwencja w sprawie kodeksu postępowania konferencji liniowych z dnia 6 kwietnia 1974 r., której praktyczne znaczenie jest jednak bardzo ograniczone.¹³ W konkluzjach debaty na forum OECD z 2015 r. poświęconej zagadnieniom konkurencji w żegludze liniowej wskazano jednak, że istniejące instrumenty egzekwowania prawa konkurencji są wystarczające do rozwiązywania potencjalnych problemów i nie jest konieczne podejmowanie nowych środków regulacyjnych. Podkreślona została natomiast kluczowa rola wzmocnionej współpracy pomiędzy krajowymi organami ochrony konkurencji, mającej na celu monitorowanie zachodzących procesów w sektorze żeglugi liniowej oraz zapewnienie globalnego podejścia do konkurencji w żegludze liniowej.¹⁴

¹¹ Zawiązany w 2013 r. alians P3 pomiędzy przewoźnikami europejskimi A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM S.A. i MSC Mediterranean Shipping Company S.A. obejmował swoim zasięgiem trzy najważniejsze szlaki: Azja-Europa, transatlantycki oraz transpacyficzny. Ustanowiony w celu zahamowania negatywnych skutków spowolnienia gospodarczego i nadpodaży tonażu, stanowił porozumienie typu *Vessel Sharing Agreement*, obejmujące 29 linii żeglugowych. Funkcję wspólnego centrum zarządzania operacyjnego floty statków eksploatowanych przez alians miało pełnić niezależne *Network Center*. Porozumienie zakładało zachowanie przez każdego uczestnika odrębności prawnej oraz samodzielności i niezależności w zakresie sprzedaży usług, określania cen oraz polityki marketingowej. Porozumienie, pod pewnymi warunkami (indywidualne negocjowanie umów z amerykańskimi usługodawcami), zostało zaakceptowane przez Federal Maritime Commission (FMC), która na podstawie *U.S. Shipping Act* z 1984 r. może wpływać na kształt notyfikowanego porozumienia. Alians uzyskał pozytywne stanowisko Komisji Europejskiej. Chiński organ ochrony konkurencji MOFCOM (*Ministry of Commerce of the PRC*), nadając porozumieniu charakter koncentracji przedsiębiorstw oraz prognozując negatywne skutki funkcjonowania aliansu na szlaku Azja-Europa oraz transpacyficznym zakazał jednak utworzenia porozumienia. W następstwie tej decyzji armatorzy europejscy odstąpili od kontynuowania projektu P3.

¹² L. Fédi, M. Tourneur, *Les consortia et les alliances (géo)stratégiques face aux nouveaux enjeux du transport maritime conteneurisé*, DMF 2015, Nr 769, s. 397.

¹³ Zob. A. Premti, *Liner shipping: is there a way for more competition?*, UNCTAD Discussion Papers 2016, No. 224, s. 5 i n. (https://unctad.org/system/files/official-document/osgdp2016d1_en.pdf) [dostęp 31.08.2021 r.].

¹⁴ OECD, *Executive Summary of the Roundtable on Competition Issues in Liner Shipping*, 27.11.2015, DAF/COMP/WP2/M(2015)1/ANN3 ([https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/M\(2015\)1/ANN3/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/M(2015)1/ANN3/en/pdf)) [dostęp z 31.08.2021 r.]. Platformą wspierającą kontakty i wymianę doświadczeń pomiędzy krajowymi organami ochrony konkurencji jest w szczególności *International Competition Network* (<https://www.internationalcompetitionnetwork.org>).

1. EWOLUCJA ZBIORU NORMATYWNEGO DLA POROZUMIEŃ ŻEGLUGOWYCH W PRAWIE UE

Podjęcie współpracy o większym lub mniejszym stopniu zinstytucjonalizowania stanowi jedną z zasadniczych charakterystyk organizacji usług transportu morskiego w żegludzie liniowej. Organizowanie ściślejszej współpracy pomiędzy przewoźnikami morskimi przybrało konkretny kształt wraz z pojawieniem się w drugiej połowie XIX w. pierwszych konferencji żeglugowych¹⁵, stanowiących klasyczną formę współpracy przedsiębiorców operujących w żegludzie liniowej na określonym obszarze geograficznym.¹⁶ Specyfika sektora, charakteryzowana przez wysokie koszty stałe i konieczność zapewnienia regularnych usług przewozowych, uzasadniała utrzymywanie odrębnych regulacji przeciwdziałających destrukcyjnej konkurencji, zagrażającej stabilności sektora w perspektywie długoterminowej.¹⁷ Porozumienia między przewoźnikami zawiązywane są również w żegludzie trampowej.¹⁸

¹⁵ Zob. Z. Sawiczewska, *Konferencje żeglugowe*, Gdańsk 1986, s. 17 i n.

¹⁶ Pojęciem konferencji żeglugowej (konferencji linii żeglugowych) określa się zrzeszenie armatorów, działające na mocy porozumienia, najczęściej w oparciu o zorganizowany sekretariat, świadczące międzynarodowe regularne usługi przewozowe ładunków na poszczególnej linii lub liniach, na określonych obszarach geograficznych, stosujące jednolite lub wspólne stawki frachtowe oraz wszelkie inne uzgodnione warunki wykonywania regularnych usług przewozowych. Zob. I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Konferencje żeglugowe w dobie przemian wspólnotowego prawa konkurencji*, Prawo Morskie 2007, t. XXIII, s. 243; M.A. Nesterowicz, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Wyłączenia porozumień żeglugowych*, [w:] *Wyłączenia grupowe spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję we Wspólnocie Europejskiej i w Polsce*, A. Jurkowska, T. Skoczny (red.), Warszawa 2008, s. 520.

¹⁷ International Transport Forum, *The Impact...*, s. 72.

¹⁸ Najbardziej powszechną formą współpracy horyzontalnej w sektorze usług trampowych są konsorcja przewoźników (porozumienia poolowe). Do istoty porozumień poolowych, niezależnie od segmentu rynku, należy stworzenie puli statków podobnego typu, należących do różnych właścicieli, poddanych wspólnemu zarządowi. Do zarządzającego konsorcjum (*pool managera*) - często działającego pod nadzorem komitetu wykonawczego reprezentującego właścicieli statków - należy wspólna sprzedaż usług przewozowych, negocjowanie stawek frachtowych, scentralizowany system dystrybucji przychodów i kosztów, planowanie rejsów statków, wybór agentów w portach, przekazywanie aktualnych informacji klientom, fakturowanie przewozów, dokonywanie zamówień paliwa, inkasowanie wpływów z tytułu usług świadczonych przez statki i ich dystrybucja zgodnie z wcześniej ustalonym systemem podziału itd. Techniczna eksploatacja statku należy do każdego z właścicieli, indywidualnie wykonującego wspólnie komercjalizowane usługi przewozowe. Zob. Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 Traktatu WE do sektora usług transportu morskiego, Dz.Urz. UE Nr C 245 z 26.9.2008 r., s. 2, a także A. Lista, *The application of the EU competition rules to the marine sector*, [w:] *Maritime Law*, Y. Baatz (red.), Informa Law from Routledge 2020, s. 577.

W prawie europejskim konferencje żeglugi liniowej korzystały przez wiele lat z wyłączenia spod działania zakazu porozumień ograniczających konkurencję na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) Nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego.¹⁹ *Ratio legis* preferencyjnego traktowania działalności konferencji linii żeglugowych na gruncie wspólnotowego prawa konkurencji wynikało z przekonania o realizowanej przez system konferencyjny funkcji racjonalizacji i stabilizacji sytuacji przewozowej na rynkach morskich. Przyjmowano, że poprzez struktury konferencyjne możliwe jest utrzymywanie cen na stałym poziomie oraz promowanie niezawodnych i efektywnych usług przewozowych, z korzyścią dla ich użytkowników.²⁰ Rozporządzenie dopuszczało, po spełnieniu określonych warunków, ustalanie cen i regulowanie zdolności przewozowych oraz podział ładunków lub przychodów między konkurentami, zezwalając tym samym na uznawane za najbardziej destrukcyjne dla konkurencji praktyki. Proces przewartościowania rzeczywistego oddziaływania konferencji żeglugowych na sytuację na rynkach przewozowych znalazł swoje odzwierciedlenie w niekorzystnych decyzjach Komisji dotyczących konferencji żeglugowych. Restrykcyjna interpretacja wyłączenia grupowego i kwestionowanie podstaw wyłączenia indywidualnego na podstawie art. 101 ust. 3 TFUE (poprzednio art. 85 ust. 3 TWE) dały jasny przekaz co do stanowiska instytucji wspólnotowych w odniesieniu do antykonkurencyjnego oddziaływania konferencji żeglugowych.²¹ Opublikowany w 2002 r. raport OECD na temat funkcjonowania systemu konferencyjnego w żegludze poddał w wątpliwość zakładaną szczególną, odrębną od innych branż, strukturę kosztów w sektorze morskiej żeglugi liniowej i ujawnił negatywne skutki funkcjonowania konferencji.²² W konkluzjach znalazły się wyraźne wytyczne dla państw członkowskich, wzywające do poważnego rozważenia usunięcia wyłączeń antymonopolowych dla ustalania cen i porozumień w zakresie stawek. Z aprobatą natomiast autorzy

¹⁹ Dz.Urz. WE L 378 z 31.12.1986 r., s. 4.

²⁰ Zob. A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg (red.), *Competition and regulation in shipping and shipping related industries*, Leiden 2009; A. Pozdnakova, *Liner Shipping and EU Competition Law*, Wolters Kluwer 2008; M.A. Nesterowicz, I. Zużewicz-Wiewiórska, *Wspólna Polityka Transportowa w żegludze morskiej*, [w:] *Polityki Unii Europejskiej: polityki sektorów infrastrukturalnych. Aspekty prawne*, Warszawa 2010, s. XXVIII-100 i n.; M.A. Nesterowicz, *Niekonkurencyjne morze. Zasady stosowania europejskiego prawa konkurencji w transporcie morskim*, [w:] *Prawo i ekonomia konkurencji. Wybrane zagadnienia*, B. Kurcz (red.), Warszawa 2010, s. 247 i n.; M. J. Werner, *Application of EU Competition Rules to Maritime Sector*, [w:] *EU Maritime Transport Law*, H. Jessen, M. J. Werner (red.), C.H. Beck, 2016, s. 340 i n.

²¹ Zob. I. Zużewicz-Wiewiórska, *Konferencje żeglugowe...*, s. 241.

²² OECD, *Competition Policy in Liner Shipping. Final Report*, 16.04.2002, DSTI/DOT(2002)2 ([https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=dsti/dot\(2002\)2&doclanguage=e](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=dsti/dot(2002)2&doclanguage=e)) [dostęp 31.08.2021 r.].

raportu odnieśli się do utrzymania wyłączenia dla innych porozumień operacyjnych, o ile nie powodują one nadmiernej siły rynkowej. W odpowiedzi na negatywne skutki rynkowe funkcjonowania konferencji linii żeglugowych Komisja przeprowadziła analizę określonych w art. 101 ust. 3 TFUE (poprzednio art. 81 ust. 3 TWE) przesłanek zwolnienia spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję²³ i w oparciu o jej wyniki zarekomendowała wycofanie się ze specjalnego immunitetu przyznanego konferencjom żeglugowym. Rozporządzenie Rady (WE) Nr 1419/2006²⁴ uchyliło (ze skutkiem od dnia 18.10.2008 r.) wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych.²⁵ Rozszerzyło zakres zastosowania reguł konkurencji, obejmując nimi usługi kabotażowe i międzynarodowe usługi trampowe.²⁶ Wspólne przepisy wykonawcze określone w rozporządzeniu Rady (WE) Nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu²⁷ znalazły zastosowanie do porozumień żeglugowych w pełnym zakresie. Postępowania prowadzone przez Komisję w sektorze transportu morskiego poddane zostały takim samym zasadom, jakie funkcjonują w odniesieniu do innych obszarów działalności gospodarczej.²⁸ W celu ułatwienia przedsiębiorcom dostosowania form współpracy do nowej sytuacji prawnej Komisja wydała Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 Traktatu WE (obecnie art. 101 TFUE) do sektora usług transportu morskiego.²⁹ Wytyczne obowiązywały przez okres pięciu lat, tj. do dnia 26 września 2013 r. i po tym terminie nie zostały już przedłużone.

Pierwsze oceny dokonane przy zachowaniu neutralności wobec interesów frachtujących i przewoźników wykazywały pozytywne skutki zniesienia wyłączenia grupowego dla konferencji. Odnotowano wzmocnienie konkurencji między przewoźnikami, większą spójność w zakresie taryf frachtowych, większe zróżnicowanie oferowanych usług, większą przejrzystość w odniesieniu do stawek oraz dodatków frachtowych typu *BAF*, *CAF*, *port congestion* itd. Nastąpiło wzmocnienie kontraktowego charakteru relacji frachtujący-prze-

²³ Biała Księga z 13.10.2004 r. dotycząca przeglądu rozporządzenia Nr 4056/86, COM(2004) 675 final.

²⁴ Dz.Urz. UE L 269 z 28.09.2006 r., s. 1.

²⁵ Zob. F. Munari, *Liner Shipping and Antitrust after the Repeal of Regulation 4056/86*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2009, No. 42, s. 42 i n.

²⁶ Przyjęty w rozporządzeniu okres przejściowy obejmujący konferencje linii żeglugowych nie miał zastosowania do porozumień między przedsiębiorstwami operującymi w sektorach usług kabotażowych i trampowych, poddanych ogólnym regułom konkurencji od października 2006 r.

²⁷ Dz.Urz. UE L 1 z 4.01.2003 r., s. 1.

²⁸ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszące się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i art. 82 Traktatu WE, Dz.Urz. UE L 123 z 27.04.2004, s. 18.

²⁹ Dz.Urz. UE Nr C 245 z 26.09.2008 r., s. 2.

woźnik, wyrażającego się większą swobodą negocjacyjną przy określaniu należności przewoźnika, zakresu usług przewozowych i odpowiedzialności stron oraz większą dywersyfikacją przewoźników na lądowym odcinku trasy oraz w zakresie dodatkowych usług logistycznych.³⁰ Do aspektów negatywnych zniesienia wyłączenia zaliczono w szczególności wzrost nieprzewidywalności stawek i dodatków frachtowych (niestabilność cen stanowi dla przewoźników przeszkodę w budowaniu strategii handlowej i podejmowaniu inwestycji, a dla frachtujących wiąże się z dużymi wahaniami cen w skali roku, dużą zmiennością i brakiem zharmonizowania w zakresie dodatków frachtowych między poszczególnymi przewoźnikami). Niektórzy frachtujący krytycznie odnosili się do jakości usług przewozowych.³¹ „Delegalizacja” na obszarze UE niektórych form współpracy pomiędzy przewoźnikami morskimi w ramach konferencji, w tym należących do istoty funkcjonowania konferencji żeglugowych, porozumień taryfowych zmarginalizowała znaczenie tego typu porozumień.

2. KONSORCJA W ŻEGLUDZE LINIOWEJ. WYŁĄCZENIE GRUPOWE

Przesunięcie zainteresowania graczy rynkowych z tradycyjnych form współpracy w ramach konferencji żeglugowych na typy porozumień o charakterze konsorcjum czy aliansu globalnego (strategicznego) dyktowane było po części zmianami prawa antymonopolowego w Europie i USA³². Odstąpienie od preferencyjnego traktowania konferencji żeglugowych przez wspólnotowe prawo konkurencji, uznanie za antykonkurencyjne wspólnego ustalania taryf i zdolności przewozowych spowodowało, że konferencje straciły na znaczeniu, ustępując pola innym formom współpracy opartym na połączeniu zasobów. Konsorcja oraz alianse globalne (strategiczne) mają na celu racjonalizację działań uczestników porozumienia, osiągnięcie usprawnień operacyjnych i obniżenie kosztów, w szczególności poprzez efektywne zarządzanie przestrzenią ładunkową statków, osiągnięcie efektu skali w eksploatacji statków i wykorzystaniu urządzeń portowych. Porozumienia o ustanowieniu konsorcjum mogą przewidywać wysoki stopień zintegrowania uczestniczących w nim przedsiębiorstw i znaczne zaangażowanie kapitałowe (np. w przypadku

³⁰ Zob. L. Fédi, *L'abrogation des conferences...*, s. 699 i n.

³¹ *Ibidem*, s. 701.

³² Przyjęty w 1998 r. *Ocean Shipping Reform Act* (OSRA) wprowadził możliwość swobodnego i indywidualnego negocjowania przez uczestniczące w porozumieniu konferencyjnym podmioty kontraktów serwisowych z frachtującymi, co doprowadziło do rozpowszechnienia poufnych indywidualnych kontraktów serwisowych i osłabiło funkcję konferencji w zakresie stabilizacji cen.

konieczności zakupu czy czarteru statków wyłącznie na potrzeby konsorcjum) lub bardziej elastyczne formy współpracy mające na celu wymianę pomieszczeń na statku.³³ Przedsiębiorstwa armatorskie uczestniczące w konsorcjum opierają współpracę na relacjach kontraktowych, nienadając jej struktury spółki (np. spółki celowej) czy stowarzyszenia. W podręcznikowym ujęciu Ph. Delebecque grupuje formy współpracy w ramach konsorcjów wskazując, że mogą one przybierać postać: 1) wspólnego korzystania z kontenerów, urządzeń technicznych, suwnic; 2) *tonnage pool agreements*, polegającego na współdzieleniu kosztów eksploatacyjnych i ryzyk związanych z użytkowaniem statków; 3) VSA (*vessel sharing agreements*), opierającego się na wspólnej eksploatacji statków na określonej linii lub liniach żeglugowych, zakładającej wymianę między stronami slotów na wszystkich obsługiwanych statkach, przy zachowaniu finansowej i prawnej odrębności partnerów; 4) *Slot charters*, zakładającego dostęp do regularnych usług świadczonych przez partnera porozumienia, umożliwiający korzystanie z przestrzeni ładunkowej na statkach objętych *tonnage sharing agreement*; 5) *Swap agreement*, rozumianego jako porozumienie między armatorami, w ramach którego strony zobowiązują się do wymiany przestrzeni ładunkowej (slotów) na statkach eksploatowanych w ramach niezależnych usług w celu optymalizacji zakresu obsługiwanych portów.³⁴ Strony porozumienia tworzącego alians najczęściej wyznaczają wspólny organ, któremu powierzają bieżący zarząd sprawami konsorcjum.³⁵ Komisja Europejska kategoryzuje porozumienia o współpracy między przedsiębiorstwami żeglugowymi wskazując na ich trzy typy: *slot charter agreements*, konsorcja (również określane jako *vessel sharing agreements* - VSA) oraz alianse.³⁶ *Slot charter agreements* jest typem umowy, na podstawie którego czarterujący „bierze w najem” określoną liczbę slotów na statku należącym do innego armatora w zamian za opłatę czarterową lub sloty na swoim własnym statku (*slot-exchange*). Tego typu porozumienia zazwyczaj nie obejmują wspólnego podejmowania decyzji w zakresie marketingu, portów zawinięcia, rozkładu rejsów lub korzystania z tych samych terminali portowych. Konsorcja natomiast stanowią operacyjne porozumienia między przedsiębiorstwami żeglugowymi ustanawiane na poszczególnych szlakach w celu świadczenia wspólnych usług. W ramach konsorcjum jego uczestnicy wspólnie uzgadniają zdolności przewozowe, rozkład rejsów i porty zawinięcia. Najczęściej każda ze stron oddaje do dyspozycji konsorcjum określoną liczbę statków otrzymując w zamian określoną liczbę

³³ D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, Wyd. 2, Warszawa 2020, s. 289.

³⁴ Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz 2020, s. 394.

³⁵ Zob. omówienie Ph. Corruble, *Les alliances maritimes mondiales entre le zist et le zest*, DMF 2018, Nr 807, s. 874 i n.

³⁶ Decyzja Komisji COMP/M.8594 Cosco Shipping/Ooil z 5.12.2017, punkty 26-29.

slotów na wszystkich statkach wykorzystywanych w ramach wspólnych usług, stosownie do wniesionego do konsorcjum wkładu w zakresie zdolności przewozowych. Przydział slotów jest zazwyczaj z góry ustalony i armatorzy nie otrzymują rekompensaty w sytuacji, gdy przydzielone im sloty nie zostały wykorzystane. Koszty świadczenia usług przewozowych ponoszone są indywidualnie przez armatorów i nie są dzielone pomiędzy uczestników konsorcjum. Alianse oparte są na strukturze *vessel sharing agreements*, w przeciwieństwie jednak do konsorcjów, rozciągają się na wiele szlaków transportowych. Rozszerzenie geograficznego zakresu działania pozwala uczestnikom aliansu na wykorzystanie aktywów w najbardziej odpowiedni i opłacalny sposób. Przedsiębiorstwa żeglugowe mogą oferować klientom szerszy wybór obsługiwanych portów a także wpływać na konkurencję cenową w portach. Uczestnicy aliansu są w stanie zapewnić wystarczającą liczbę statków pozwalającą na oferowanie klientom stałych lub cotygodniowych rozkładów rejsów z korzyścią dla klientów poszukujących nie tylko obniżenia kosztów ale także określonej częstotliwości usług przewozowych. W praktyce przewoźnicy oceaniczni wykorzystują wiele z tych narzędzi współpracy jednocześnie, np. będąc zrzeszonym w tym samym globalnym aliansie zawierają umowy typu VSA z przewoźnikami z innych aliansów, lub dokonują fuzji i przejęć. Wybór najbardziej dogodnych sposobów współpracy jest elementem przyjętej przez każdego z przewoźników strategii korporacyjnej.³⁷

Współpraca w ramach konsorcjum żeglugowego podlega zwolnieniu spod działania zakazu porozumień ograniczających konkurencję na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) Nr 906/2009 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi liniowej (konsorcja).³⁸ Pierwsze rozporządzenie wyłączające dla konsorcjów przyjęto w 1995 r., a następnie kilkakrotnie je odnawiano, aby w 2009 r. poddać istotnej zmianie.³⁹ Rozporządzenie stanowi wygodne narzędzie zapewnienia zgodności z unijnym prawem konkurencji. Wypełnienie warunków wyłączenia grupowego określonych w rozporządzeniu zapewnia przedsiębiorcom żeglugowym ochronę prawną przed podważaniem legalności zawieranych porozumień. Ułatwia autoewaluację zawartego porozumienia i redukuje koszty transakcyjne. Rozporządzenie definiuje konsorcjum jako jedno lub kilka odrębnych, ale powiązanych porozumień pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi liniowej, na

³⁷ Zob. International Transport Forum, *The Impact...*, s. 10 i n.

³⁸ Dz.Urz. UE L 256 z 2009 r., s. 31. Stosowanie rozporządzenia Nr 906/2009 zostało przedłużone do 25 kwietnia 2020 r. rozporządzeniem Komisji nr 697/2014/WE. Zob. M. J. Werner, *Application of EU...*, s. 340 i n.

³⁹ A. Pozdnakova, *New liner consortia block exemption: a legislative commentary*, European Competition Law Review 2010, No. 31(10), s. 415 i n.

podstawie których strony wspólnie świadczą usługi przewozu ładunku w międzynarodowej żegludze liniowej. Celem działania konsorcjum jest usprawnienie usług, które w przypadku braku konsorcjum członkowie oferowaliby indywidualnie, poprzez wykorzystanie środków technicznych i ustaleń operacyjnych lub handlowych. Rozporządzenie dotyczy jedynie tych konsorcjów, które świadczą usługi przewozu ładunków w międzynarodowej żegludze liniowej z lub do portu unijnego i znajduje zastosowanie zarówno do przewozów skonteneryzowanych, jak i nieskonteneryzowanych. Akceptowalnym celem działania konsorcjum jest współpraca techniczna pozwalająca oferować skoordynowane usługi przewozowe, nienaruszająca niezależności członków konsorcjum w relacjach handlowych z kontrahentami.⁴⁰ Przyjęta w rozporządzeniu lista dozwolonych działań konsorcjum ma charakter zamknięty, z wyjątkiem działań o charakterze pomocniczym, niezbędnych do wdrożenia zasadniczych porozumień objętych wyłączeniem.⁴¹ Warunkiem wyłączenia jest pozytywne oddziaływanie na funkcjonowanie rynku, którego skutki w szczególności w zakresie usprawnienia transportu, poprawy wydajności i jakości dostępnych usług w żegludze liniowej, zwiększenia częstotliwości i regularności zawinięć do portów odczuwalne są przez użytkowników usług żeglugowych świadczonych przez konsorcja.⁴² Niektóre zachowania w ramach konsorcjum objęte są zakazem *per se*. Na „czarnej liście” niedozwolonych praktyk zostało umieszczone ustalanie cen świadczenia usług w przewozach liniowych; inne, niż podlegające wyłączeniu zgodnie z treścią rozporządzenia, ograniczenie ładowności lub sprzedaży usług; podział rynków lub klientów.⁴³ Uznane za najbardziej szkodliwe dla konkurencji, wykluczają możliwość korzystania z wyłączenia grupowego przez konsorcjum. Podstawowym warunkiem wyłączenia jest utrzymywanie łącznego udziału we właściwym rynku na poziomie nieprzekraczającym 30% całkowitego wolumenu przewożonych ładunków. Wyjście poza wyznaczony próg oznacza utratę korzyści wyłączenia grupowego, nie jest jednak równoznaczne z delegacją porozumienia. Uczestnicy konsorcjum, w oparciu o kryteria określone w art. 101 ust. 3 TFUE muszą udowodnić, że pomimo przekroczenia progu udziału w rynku wypełniają warunki wyłączenia indywidualnego. Drugim ważnym ograniczeniem jest

⁴⁰ Do działań dozwolonych należą w szczególności: koordynowanie lub wspólne ustalanie rozkładów rejsów oraz określanie portów zawinięć, wymiana, sprzedaż lub wzajemnie czarterowanie przestrzeni ładunkowej lub pomieszczeń na statkach, wspólne korzystanie ze statków lub urządzeń portowych, korzystanie z jednego lub kilku wspólnych biur działalności, udostępnianie kontenerów, podwozia i innego sprzętu, dostosowywanie ładowności do zmian podaży i popytu, wspólne prowadzenie lub wykorzystywanie terminali portowych oraz związanych z tym usług.

⁴¹ Art. 3 rozporządzenia Nr 906/2009.

⁴² Punkt 6 preambuły rozporządzenia Nr 906/2009.

⁴³ Art. 4 rozporządzenia Nr 906/2009.

zagwarantowanie uczestnikom konsorcjum nieskrępowanego prawa wycofania się z konsorcjum (z zastrzeżeniem dopuszczalnych obostrzeń dotyczących okresu wypowiedzenia, zwłaszcza w odniesieniu do konsorcjów silnie zintegrowanych, wymagających znacznych nakładów finansowych na swoje funkcjonowanie). Udział w konsorcjum nie wyklucza uczestnictwa również w innych konsorcjach, albo działania niezależnie od konsorcjum na innych szlakach.⁴⁴ Zarówno Komisja Europejska, jak i organy ochrony konkurencji państw członkowskich mogą wycofać przywilej wyłączenia grupowego w razie ustalenia, że porozumienia nim objęte wywołują skutki niezgodne z art. 101 ust. 3 TFUE. Korzystanie z wyłączenia nie wyklucza zastosowania do konsorcjów postanowień art. 102 TFUE, dotyczącego nadużywania pozycji dominującej, o czym Komisja wprost przypomina w Preambule rozporządzenia nr 906/2009.

Autorzy przygotowanego na forum OECD w 2018 r. raportu wyraźnie opowiedzieli się za poddaniem przedsiębiorstw żeglugi liniowej takim samym regułom antymonopolowym, jakie stosuje się w innych obszarach działalności, bez preferencyjnego traktowania, i zachęcili państwa, w których funkcjonują systemy prawne legalizujące porozumienia do ponownego rozważenia stanowiska w tej sprawie. W raporcie sugerowano odstąpienie przez Komisję Europejską od odnowienia rozporządzenia wyłączającego dla konsorcjów, z ewentualnym przyjęciem tymczasowych wytycznych dla sektora, a w razie decyzji o przedłużeniu obowiązywania rozporządzenia, wprowadzenie obowiązku konsultacji z użytkownikami usług przewozowych, a także z portami i terminalami oraz wyłączenie dopuszczalności wspólnych zakupów dokonywanych przez aliance.⁴⁵

Rozważając potrzebę utrzymania wyłączenia dla konsorcjów żeglugowych Komisja Europejska odnotowała charakterystyczną polaryzację stanowisk interesariuszy. Przewoźnicy w zdecydowanej większości opowiadali się za utrzymaniem istniejącego stanu rzeczy i przedłużeniem obowiązywania rozporządzenia wyłączającego. Partnerzy konsorcjum wskazywali na optymalizację zarządzania, obniżenie kosztów, a w konsekwencji cen świadczonych przez nich usług. Frachtujący oraz operatorzy terminali portowych optowali za zmianą istniejącego stanu i nieudzielaniem wyłączenia grupowego dla konsorcjów w obecnym kształcie, akcentując zbyt daleko idącą koncentrację sektora oraz obniżenie jakości usług przewozowych, zauważalne co do zmniejszenia liczby obsługiwanych portów, czy częstotliwości zawinięć.⁴⁶ Dla podmiotów zarządzających infrastrukturą portową problematyczna była nad-

⁴⁴ M. J. Werner, *Application of EU...*, s. 333.

⁴⁵ International Transport Forum, *The Impact...*, s. 8.

⁴⁶ Commission Staff Working Document. Evaluation of the Commission Regulation (EC) No 906/2009 of 28 September 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia), SWD(2019) 412 final, s. 20.

mierna siła negocjacyjna aliansów. Zastrzeżenia dotyczyły również obsługi portowej użytkowanych przez konsorcja mega-kontenerowców, wymuszającej zwiększone nakłady inwestycyjne oraz przyczyniającej się do powstawania kongestii i opóźnień w portach, po których następują okresy niewykorzystania zasobów. Przeprowadzona przez Komisję ocena rozporządzenia nr 906/2009 potwierdziła zdolność konsorcjów, w obecnych i prognozowanych warunkach rynkowych, do obniżania kosztów poprzez korzyści skali, racjonalizację usług i lepsze wykorzystanie statków w sposób, który będzie wyraźnie odczuwalny również przez klientów konsorcjum.⁴⁷ Komisja uznała, że rozporządzenie sprawdza się jako mechanizm zapewnienia bezpieczeństwa prawnego przedsiębiorcom funkcjonującym w ramach konsorcjum, pozwalający sprawniej dokonywać oceny zgodności porozumień z regułami konkurencji oraz przyczyniający się w dużym stopniu do redukcji kosztów z tym związanych. W konsekwencji, wyłączenie grupowe dla konsorcjów zostało po raz kolejny przedłużone do 25 kwietnia 2024 r.⁴⁸

3. ALIANSE STRATEGICZNE (GLOBALNE). KONSOLIDACJA I INTEGRACJA WERTYKALNA

Szczególny typ konsorcjum, wyróżniający się ze względu na zasięg geograficzny i skalę działania stanowią alianse strategiczne, postrzegane jako model biznesowy przewoźników liniowych na głównych szlakach żeglugowych w międzynarodowym handlu morskim.⁴⁹ Alianse strategiczne (globalne), określane także mega konsorcjami (lub mega-aliansami) stanowią formę współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi liniowej, nawiązywanej w ramach niewielkiej grupy przewoźników zainteresowanych ustanowieniem w skali globalnej porozumień kooperacyjnych, obejmujących znaczące dzielenie się aktywami oraz współpracę operacyjną, przy jednoczesnym zachowaniu tożsamości marketingowej i handlowej każdego z uczestników aliansu.⁵⁰ Budowanie aliansów między konkurentami pozwala oferować usługi o globalnym zasięgu geograficznym przy jednoczesnym redukowaniu wysokich kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych związanych z nabywaniem i wykorzystywaniem największych statków kontenerowych świata.⁵¹ Przedsiębiorcy tworzący

⁴⁷ *Ibidem*, s. 20.

⁴⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) 2020/436 z dnia 24 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 906/2009 w odniesieniu do okresu jego stosowania, Dz.Urz. UE L 90 z 25.03.2020 r., s. 1.

⁴⁹ L. Fédi, M. Tourneur, *Les consortia...*, s. 392.

⁵⁰ A. Prenti, *Liner shipping...*, s. 4.

⁵¹ Zob. Ph. Corruble, *Les alliances maritimes mondiales...*, s. 710.

alians utrzymują swoją odrębność prawną. Samodzielnie kształtują własną politykę taryfową i strategię sprzedaży. Wspólnie natomiast korzystają ze statków, określają geograficzny zasięg działania, ustalają porty i terminale, z których korzystają. W ramach współpracy mogą wspólnie zawierać umowy w zakresie zakupu, najmu czy użytkowania urządzeń, dostępu i korzystania z infrastruktury oraz związanych z nią usług. Wspólne zamówienia mogą dotyczyć także dostaw paliwa czy usług przewozowych w transporcie lądowym.⁵² Funkcjonowanie aliansów opiera się w dużej mierze na *vessel sharing agreement* oraz *slot charter agreement* lub *swap agreements*.⁵³ Alianse zapewniają użytkownikom zapewniają dostęp do zróżnicowanych usług, większą częstotliwość zawinięć, większy zasięg geograficzny i szerszy wybór kierunków, bardziej konkurencyjne stawki frachtowe.⁵⁴ Ciemną stroną funkcjonowania aliansów jest zagrożenie znową kartelową, związane z dostępem w ramach współpracy operacyjnej do istotnych danych dotyczących struktury kosztów konkurentów. W ramach aliansu wymiana informacji dotyczy nie tylko danych historycznych, ale może rozciągać się na prospektywne dane: statystyki, opracowania, studia, raporty ekspertów, przewidywania itp.⁵⁵ Szeroki zasięg geograficzny oferowanych usług i stała wymiana informacji (z wyłączeniem cen) o charakterze ekonomicznym, marketingowym i technicznym pozwala członkom aliansu lepiej poznać strategię oraz zachowania partnerów i konkurentów w odniesieniu do wszystkich obsługiwanych linii⁵⁶. Istnienie globalnych aliansów postrzegane jest także jako bariera wejścia na rynek w handlu między Wschodem a Zachodem. W wymiarze bardziej ogólnym obecność aliansów globalnych niekorzystnie oddziałuje na strukturę całego systemu transportowego jako całości. W obrębie portów siła nabywcza przewoźników zrzeszonych w aliansie może zakłócać konkurencję między operatorami terminali a podmiotami świadczącymi usługi w porcie, doprowadzając w szczególności do upadku mniejszych portów kontenerowych czy też wyeliminowania mniejszych, niezależnych operatorów terminali lub podmiotów świadczących usługi w portach⁵⁷.

Konsolidacja i racjonalizacja podaży usług przewozowych następuje nie tylko na morskim odcinku trasy, na którym współpraca między armatorami ma charakter kooperacji horyzontalnej, ale obejmuje również kooperację wertykalną na całej długości łańcucha logistycznego, w szczególności w zakresie obsługi statków i czynności przeładunkowych w portach, a także lądowego odcinka

⁵² *Ibidem*, s. 870 i n.

⁵³ Zob. omówienie L. Fédi, *Alliances stratégiques...*, s. 678 i n.

⁵⁴ L. Fédi, *L'abrogation...*, s. 708.

⁵⁵ Zob. Ph. Corruble, *Les alliances maritimes mondiales...*, s. 873-874.

⁵⁶ Ph. Corruble, *Les alliances maritimes, filles de la mondialisation et d'une gestation par antitrust*, DMF 2018, Nr 805, s. 712; L. Fédi, *Alliances stratégiques...*, s. 678-679.

⁵⁷ Zob. International Transport Forum, *The Impact...*, s. 7 i n.

trasy, poprzedzającego i następującego po przewozie drogą morską.⁵⁸ Notowany jest wzrost zaangażowania inwestycyjnego przewoźników morskich w terminale portowe, co przekłada się na wzmocnienie ich siły rynkowej i wyłączności, a w konsekwencji uzyskanie przewagi konkurencyjnej nad niezależnymi operatorami, chociaż na fenomen integracji wertykalnej w działalności morskiej i portowej od dawna zwraca się uwagę.⁵⁹ Zacieśnianie współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugowymi a portami jest środkiem zapewnienia efektywności obsługi w portach mega-kontenerowców, przekłada się na poprawę wydajności eksploatacyjnej, integracji kosztów przeładunku, kontrolowania w większym stopniu łańcucha logistycznego, czy generowania dodatkowych wpływów poprzez udostępnianie infrastruktury portowej podmiotom trzecim⁶⁰. Nabywanie terminali kontenerowych przez przewoźników pozwala im uzyskać przewagę negocjacyjną w stosunku do władz portów morskich oraz łatwiejszy dostęp do urzędzeń portowych ze szkodą dla przewoźników pozostających poza strukturą.⁶¹ W fenomenie siły przetargowej przewoźników związanych aliansem w stosunku do portów i operatorów terminali kontenerowych oraz, w wymiarze bardziej ogólnym, w stosunku do pozostałych uczestników łańcucha logistycznego komentatorzy upatrują szczególnego niebezpieczeństwa dla niezakłóconej konkurencji⁶². Istnieje także ryzyko, że „dedykowane” terminale wykluczą innych przewoźników, a inwestycje w terminale kontenerowe spowodują wzrost kosztów wejścia na rynek sprawiając, że żegluga kontenerowa stanie się mniej konkurencyjnym rynkiem⁶³. Podkreśla się przy tym, że integracja usług portowych nie jest wyłącznie strategiczną decyzją przedsiębiorstw żeglugowych, ale koniecznym wyborem portów i operatorów terminali portowych zainteresowanych utrzymaniem natężenia ruchu na poziomie zmniejszającym ryzyko przeinwestowania⁶⁴. Grupa ekspertów z OECD zwróciła uwagę na jeszcze jeden z aspektów wpływu aliansów na działalność w portach morskich, odnoszący się do finansowania ze środków publicznych inwestycji w infrastrukturę portową niezbędną do obsługi mega-kontenerowców. Presja budowy i modernizacji portów oraz infrastruktury powinna opierać się na rzetelnych prognozach

⁵⁸ L. Fédi, M. Tourneur, *Les consortia...*, s. 392; L. Fédi, *Alliances stratégiques...*, s. 677.

⁵⁹ E. Van de Voorde, T. Vanelslander, *Puissance de marché et intégration horizontale et verticale des activités maritimes et portuaires*, OECD 2009; Ph. Corruble, *Les alliances maritimes...*, s. 712; L. Fédi, *Alliances stratégiques...*, s. 679. Zob. jedną z ostatnich decyzji Komisji wyrażającą zgodę na nabycie przez CMA CGM szwajcarskiego przedsiębiorstwa logistyczno-spedycyjnego CEVA (decyzja Komisji COMP/M.9221 CMA-CGM/CEVA z 06.02.2019 r.).

⁶⁰ Ph. Corruble, *Les autorités de concurrence face aux alliances maritimes mondiales*, DMF 2017, Nr 798, s. 13.

⁶¹ OECD, *Executive Summary*.

⁶² Ph. Corruble, *Les autorités de concurrence...*, s. 14.

⁶³ International Transport Forum, *The Impact...*, s. 8.

⁶⁴ Ph. Corruble, *Les autorités de concurrence...*, s. 13.

przepływu ładunków oraz uwzględnić wprowadzenie mechanizmów zabezpieczających przed niepełnym wykorzystaniem nowych obiektów, wynikającym ze zmiany popytu na usługi portowe lub siły nabywczej wywieranej przez alianse. Wskazuje się, że przeciwwagą dla pozycji aliansów powinno być ustanowienie spójniejszej polityki portowej pozwalającej w większym stopniu minimalizować ryzyko nadmiernej zdolności przeładunkowej portów kontenerowych.⁶⁵ Z raportu OECD można odczytać zachętę do wzmocnienia współpracy między portami i terminalami, pozwalającej na lepsze wykorzystanie infrastruktury portowej i skrócenie czasu oczekiwania na obsługę oraz wyrównania w ten sposób, ocenianego jako asymetryczny, układu sił pomiędzy żeglugą liniową a portami.⁶⁶

Alianse globalne korzystają z wyłączenia grupowego na podstawie rozporządzenia Nr 906/2009, o ile wypełniają warunki w nim określone. Zasadniczą trudność może jednak stanowić utrzymanie się na granicy 30% udziału w niektórych rynkach. Wyjście poza próg udziału w rynku otwiera drogę do rozważania dopuszczalności skorzystania z wyłączenia indywidualnego na podstawie art. 101 ust. 3 TFUE, w tym jednak przypadku szczególną trudność może powodować spełnienie warunku braku wyeliminowania konkurencji albo wykazanie nieodzownego charakteru wymiany informacji w ramach aliansu.⁶⁷

Podzielone są zdania na temat możliwości zakwalifikowania w świetle unijnego prawa konkurencji aliansów strategicznych do kategorii wspólnego przedsiębiorstwa pełniącego w sposób trwały wszystkie funkcje samodzielnego podmiotu gospodarczego w rozumieniu rozporządzenia 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw. Dla niektórych komentatorów przykład uznania przez chiński MOFCOM (*Ministry of Commerce of the PRC*) aliansu P3 zawiązanego przez Maersk, MSC i CMA CGM za fuzję jest czytelnym sygnałem dopuszczalności rekwizycji przez Komisję Europejską zintegrowanego aliansu jako wspólnego przedsiębiorstwa⁶⁸. Wsparciem merytorycznym takiego założenia jest zawarta w rozporządzeniu Rady nr 246/2009 definicja porozumień żeglugowych wskazująca, że mają one charakter *joint-ventures*⁶⁹. Niektórzy autorzy wyraźnie jednak opowiadają się za niestosowaniem unijnego rozporządzenia dotyczącego kontroli koncentracji do konsorcjów uznając, że skoro Rada powierzyła Komisji udzielenie wyłączenia grupowego dla tego typu porozumień, to można przyjąć, że nie tworzą one wspólnego przedsiębiorstwa pełniącego w sposób

⁶⁵ International Transport Forum, *The Impact...*, s. 9.

⁶⁶ *Ibidem*, s. 80 i n.

⁶⁷ Ph. Corruble, *Les alliances maritimes...*, s. 713.

⁶⁸ *Ibidem*, s. 714.

⁶⁹ Rozporządzenie Rady (WE) Nr 246/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy kompaniami żeglugi liniowej (konsorcja), Dz. Urz. UE L 79, 25.03.2009, s. 1.

trwały wszystkie funkcje samodzielnego podmiotu gospodarczego⁷⁰. Tym bardziej, że Komisja w rozporządzeniu wyłączającym nie powtórzyła użytego przez Radę sformułowania „*joint-ventures*” mając zapewne na uwadze chęć uniknięcia ewentualnego przekwalifikowania konsorcjum w przedsiębiorstwo wspólne⁷¹.

Niewątpliwie jednak udział przedsiębiorstw żeglugowych w konferencjach linii żeglugowych, konsorcjach i porozumieniach pulowych jest przedmiotem szczególnej uwagi Komisji przy ocenie efektów skoordynowanych planowanej koncentracji na rynku żeglugowym.⁷² Koncentracja wprawdzie nie zmieniłaby całkowitego udziału w rynku konferencji czy konsorcjum, jednak z uwagi na ich strukturę mogłaby doprowadzić do wzmocnienia wewnętrznej spójności i przejęcia kontroli nad konferencją przez podmiot powstały w wyniku połączenia⁷³. Podobną rekomendację można odnaleźć w raporcie OECD opowiadającym się za uwzględnieniem przy ocenie fuzji i przejęć wpływu funkcjonujących konsorcjów i aliansów na warunki konkurencji na określonych szlakach transportowych tak, aby uniknąć sytuacji nadmiernej koncentracji i współzależności.⁷⁴ Praktyka decyzyjna Komisji w przedmiocie kontroli koncentracji przedsiębiorstw potwierdza znaczenie czynnika udziałów w rynkach aliansów i konsorcjów, w których uczestniczą strony notyfikowanej transakcji.⁷⁵ Komisja przyjmuje założenie, że nie jest właściwe ocenianie skutków koncentracji wyłącznie na podstawie indywidualnych udziałów w rynku zainteresowanych podmiotów, skoro poprzez uczestnictwo w aliansie czy konsorcjum strony mogą wywierać znaczący wpływ na podejmowane w jego ramach decyzje operacyjne, w szczególności co do zdolności przewozowej. Prawdziwy obraz presji konkurencyjnej wobec stron notyfikowanego porozumienia powinien być oceniany przez pryzmat sytuacji rynkowej całego konsorcjum czy aliansu. W wielu przypadkach ocenianych przez Komisję zezwolenie na połączenie lub przejęcie warunkowane było wycofaniem się zainteresowanych z uczestnictwa w niektórych konsorcjach lub aliansach, lub powstrzymaniem się od udziału w konsorcjach określonego typu przez okres wyznaczony w decyzji.⁷⁶ Komentatorzy upatrują

⁷⁰ Ph. Delebecque, *Droit maritime...*, s. 394.

⁷¹ *Ibidem*, s. 395.

⁷² Zob. przykładowo decyzję Komisji COMP/M.9221 CMA CGM/CEVA z 06.02.2019; decyzję Komisji COMP/M.8472 Nippon Yusen Kabushiki Kaisha/Mitsui Osk Lines/Kawasaki Kisen Kaisha/JV z 28.06.2017; decyzję Komisji COMP/M.8330 Maersk Line/HSDG z 10.04.2017; decyzję Komisji COMP/M.8120 Hapag-Lloyd/UASC z 23.11.2016; decyzję Komisji COMP/M.7908 CMA-CGM/NOL z 29.04.2016; decyzję Komisji COMP/M.7268 CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG z 11.09.2014.

⁷³ Na taki skutek zwraca uwagę A. Lista, *The application of the EU competition...*, s. 603-604.

⁷⁴ OECD, *Executive Summary*.

⁷⁵ Zob. w szczególności decyzję Komisji COMP/M.8594 Cosco Shipping/Ooil z 5.12.2017.

⁷⁶ Zob. przykładowo decyzję Komisji COMP/M.7268 CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG z 11.09.2014, decyzję Komisji COMP/M.7908 CMA-CGM/NOL z 29.04.2016, decyzję

uzasadnienia dla przychylności Komisji w udzielaniu zezwoleń na koncentrację w sektorze żegludowym w akceptowanej przez Komisję fragmentacji rynku właściwego wynikającej ze wzajemnej elastyczności pomiędzy różnymi rodzajami transportu, ze szczególnym uwzględnieniem rynku transportu multimodalnego.⁷⁷

4. WPŁYW TRANSFORMACJI CYFROWEJ NA KONKURENCJĘ W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

Szczególną rolę w rozwoju konkurencji w transporcie morskim odegrała digitalizacja procesów zachodzących w łańcuchach logistycznych. Początkowo wszystko wskazywało, że mamy do czynienia po prostu z cyfryzacją czynności („digityzacją”, a nie „digitalizacją”⁷⁸), które wcześniej miały miejsce w świecie analogowym i w zasadzie jedyną poważniejszą zmianą będzie wzrost znaczenia systemów informacyjnych *e-Maritime*⁷⁹ tworzonych i oferowanych użytkownikom przez administracje poszczególnych krajów bądź przez porty lub zespoły portów.⁸⁰ Rozwój tych systemów może również powodować pojawienie się nowych aspektów gry konkurencyjnej pomiędzy portami, pomiędzy brokerami usług czy administratorami zewnętrznych platform informatycznych. Wiele z tych kwestii zapewne wymagało będzie innowacyjnego podejścia do obecnych

Komisji COMP/M.8120 Hapag-Lloyd/UASC z 23.11.2016 r., decyzję Komisji COMP/M.8330 Maersk Line/HSDG z 10.04.2017 r.

⁷⁷ A. Lista, *The application of the EU competition...*, s. 600.

⁷⁸ K. Śledziwska, R. Włoch, *Gospodarka cyfrowa. Jak nowe technologie zmieniają świat*, Warszawa 2020, s. 67.

⁷⁹ W szerokim znaczeniu systemy informacyjne *eMaritime* rozumiane są jako systemy przetwarzające informację związaną z transportem morskim, w których z informacji wejściowej, obecnie często w postaci dokumentów elektronicznych, tworzących zbiór informacyjny, tworzy się odpowiednio ustrukturalizowany zbiór wyszukiwawczy, a następnie dokonuje się na nim dalszych transformacji (edycji, wyszukiwania, łączenia) celem utworzenia informacji wyjściowej użytecznej w procesach gospodarczych lub administracyjnych związanych z gospodarką morską. Rozbudowane systemy informacyjne z zakresu *eMaritime* i obsługujące je systemy teleinformatyczne łączą funkcjonalności elektronicznej administracji z obsługą czynności prawnych w obrocie gospodarczym. Systemy służą jednocześnie do nawiązywania stosunków prawnych, ich realizacji oraz wypełniania obowiązków publiczno-prawnych związanych z obrotem gospodarczym i wymaganiami prawa poszczególnych państw, z których pochodzą strony stosunku, bądź na których obszarze dochodzi do realizacji poszczególnych etapów stosunku. Szerzej na ten temat: D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska (red.), *Leksykon...*, s. 102-105 oraz W. Wiewiórowski, I. Zużewicz-Wiewiórska, *Proces przetwarzania danych z dokumentów elektronicznych w systemach teleinformatycznych e-Maritime*, *Prawo Morskie* 2014, t. XXX, s. 27-52.

⁸⁰ Najczęściej określane zbiorczą nazwą *Port Community Systems* (PCS).

rozwiązań prawnych (np. w zakresie dostępu do urządzeń kluczowych). Nie wydaje się jednak, aby podważały one fundamenty dotychczasowego prawa ochrony konkurencji.⁸¹

Tymczasem na przełomie drugiej i trzeciej dekady XXI w. okazało się, że wywołane cyfryzacją i danetyzacją⁸² zmiany w zakresie konkurencji na rynku przewozów morskich będą miały znacznie większy zasięg⁸³ i poddadzą w wątpliwość całą dotychczasową konstrukcję rynku konkurencyjnego dla przewozu towarów drogą morską oraz – nieco niezależnie – przewozu pasażerów⁸⁴. Postawią również poważne pytania co do przygotowania Komisji Europejskiej do sprawowania roli nadzorcy zdrowej konkurencji na rynku unijnym.

Najistotniejsze znaczenie z punktu widzenia prawa konkurencji w transporcie morskim ma swoisty wyścig o dominację na rynku prowadzony przez platformy⁸⁵ oferujące możliwość zawierania różnego rodzaju umów wykorzysta-

⁸¹ Programy pilotażowe w zakresie zdalnego elektronicznego nadzoru dostępu i przebywania na terenie portu wraz z dostępem do urządzeń oraz zarządzania incydentami dotyczącymi zdrowia w porcie opisują O. Vermesan, J. Bacquet, *Next Generation Internet of Things: Distributed Intelligence at the Edge and Human Machine-to-Machine Cooperation*, Gisturp-Delft 2018, s. 158-162. Szerzej o digitalizacji portów: L. Heilig, E. Lalla-Ruiz, S. Voss, *Digital transformation in maritime ports: analysis and a game theoretic framework*, Netnomics: Economic Research and Electronic Networking 2017, https://www.researchgate.net/publication/321853773_Digital_transformation_in_maritime_ports_analysis_and_a_game_theoretic_framework, [dostęp 29.5.2021 r.].

⁸² Danetyzacją (datafikacją) w nauce o informacji nazywa się fenomen kwantyfikowania i przekładania wszelkich elementów rzeczywistości na dane, by móc poddać je agregowaniu i algorytmizacji. Zob.: V. Mayer-Schoenberger, K. Cukier, *Big data. Rewolucja, która zmieni nasze myślenie, pracę i życie*, Warszawa 2014, s. 31 i 109; K. Śledziewska, R. Włoch, *Gospodarka cyfrowa*, s. 67 datafikacją nazywają pozyskiwanie danych poprzez tworzenie cyfrowych reprezentacji świata rzeczywistego w wyniku digityzacji, integrację (przetwarzanie i łączenie zbiorów danych) i analizę danych z wykorzystaniem algorytmów oraz czerpanie wartości ekonomicznej, społecznej i politycznej z pozyskanych w ten sposób informacji.

⁸³ O tym na ile nowy jest temat platform omawianych w tej pracy świadczy najlepiej fakt, że opracowania dotyczące przyszłości konkurencji w handlu morskim – nawet najważniejsze i najbardziej wnikliwe – jeśli pochodzą sprzed 2018 r., o problemie w ogóle nie wspominają, a omawiając platformy cyfrowe odnoszą się jedynie do projektów typu *eMaritime*. Zob. Monitor Deloitte. *EU Shipping Competitiveness Study International benchmark analysis: Study commissioned by the European Community Shipowners' Associations*, luty 2017. Rok później systemy oparte o rozproszone rejestry są już podawane jako jedno z najważniejszych wyzwań przyszłości. Zob. L. Kirstein, *Information Sharing For Efficient Maritime Logistics*, OECD/ITF Paryż 2018, s. 14 oraz P. Crist, *Blockchain and Beyond: Encoding 21st Century Transport*, OECD/ITF, Paryż 2018, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/blockchain-and-beyond-encoding-21st-century-transport.pdf>, [dostęp 29.5.2021 r.].

⁸⁴ Omówienie wpływu platform cyfrowych na rozwój konkurencji w przewozie pasażerów pozostaje poza zakresem niniejszej pracy.

⁸⁵ Nie istnieje jedna powszechnie przyjęta definicja platformy cyfrowej (lub sieciowej). Dla potrzeb niniejszej pracy za miarodajny przyjmujemy opis podawany przez K. Śledziewską,

tywanych w transporcie morskim i multimodalnym⁸⁶. Platformy te jednocześnie umożliwiają kontrolę ładunku – a docelowo poszczególnych produktów – w całym łańcuchu logistycznym. Stosunek do tego zjawiska organów regulacyjnych w tym przede wszystkim Komisji Europejskiej, powinien stać się w najbliższym czasie tematem zainteresowania doktryny prawa morskiego i prawa konkurencji.

Pojawiają się również pierwsze próby wprowadzenia rozwiązań *quasi*-społecznościowych do transportu morskiego. Jest to często reakcja portów na działania podejmowane przez największych przewoźników w zakresie platform i choć niewiele osób uważa, że rzeczywiście nadchodzą czasy serwisów

R. Włoch, *Gospodarka cyfrowa*, s. 99 „nowy model biznesowy wirtualnego pośrednictwa między co najmniej dwiema odrębnymi, ale współzależnymi (usieciowionymi) grupami użytkowników, tworzącymi strony rynku w ramach rynków wielostronnych”, uzupełniając go rozważaniami Komisji Europejskiej z komunikatu z 25.05.2016 pt. *Platformy internetowe i jednolity rynek cyfrowy. Szanse i wyzwania dla Europy* (COM(2016) 288 final), gdzie Komisja również nie definiuje pojęcia „platformy”, lecz wskazuje na jego bardzo szerokie zastosowanie oraz na wdrażanie rozwiązań tego typu na bardzo wielu rynkach. Pojęciem tym Komisja obejmuje szeroką gamę działań, w tym internetowe platformy reklamowe, giełdy, wyszukiwarki, portale społecznościowe i rynki kreatywnych treści, platformy dystrybucyjne aplikacji, platformy usług łączności, platformy systemów płatniczych oraz platformy gospodarki współpracy. Komisja zwraca uwagę, że platformy internetowe mają pewne ważne i specyficzne cechy wspólne. W szczególności: a) posiadają zdolność do tworzenia i kształtowania nowych rynków, rzucenia wyzwania tradycyjnym oraz organizowania nowych form uczestnictwa w działalności lub jej prowadzenia w oparciu o gromadzenie, przetwarzanie i edytowanie dużych ilości danych; b) działają na wielostronnych rynkach, jednak z różnym stopniem kontroli nad bezpośrednimi relacjami między grupami użytkowników; c) korzystają z „efektów sieciowych”, jeżeli, ogólnie rzecz biorąc, wartość usługi wzrasta w miarę wzrostu liczby użytkowników; d) często zdają się na technologie informacyjne i komunikacyjne, aby natychmiast i bez trudu dotrzeć do swoich użytkowników; e) odgrywają one kluczową rolę w tworzeniu wartości cyfrowych, zwłaszcza dzięki osiągnięciu znacznej wartości (w tym poprzez gromadzenie danych), ułatwianiu podejmowania nowych przedsięwzięć biznesowych oraz wytwarzaniu nowych strategicznych zależności. Kwestie wpływu platform cyfrowych na najbardziej zmienione rynki omawiają m.in. G. Parker, M. Van Alstyne, *Platform Revolution: How Networked Markets Are Transforming the Economy - and How to Make Them Work for You*, Londyn-Newy Jork 2016, s. 204-228 oraz A. Gawer, N. Smicek, *Online platforms: Economic and societal effects*, Bruksela 2021, s. 18-61, [https://www.europarl.europa.eu/stoa/en/document/EPRS_STU\(2021\)656336](https://www.europarl.europa.eu/stoa/en/document/EPRS_STU(2021)656336) [dostęp 2.06.2021 r.].

⁸⁶ Maritime Trend Report: *Observations and perspectives on the future of the maritime industry by Danish Ship Finance and Rainmaking*, Kopenhaga 2018, s. 5. To samo opracowanie ocenia, że około 40% startupów działających w sektorze przewozowym oferuje sprzętowe urządzenia Internetu Rzeczy (IoT) połączone z cyfrowymi - często opartymi na chmurze - interfejsami, dzięki którym użytkownicy mogą śledzić dane. Prawie wszystkie pozostałe 60% startupów dostarcza rozwiązania wspierane przez *blockchain*, które umożliwiają użytkownikom śledzenie pochodzenia określonych towarów, wymianę danych, śledzenie produktów w łańcuchu dostaw.

bookingowych i społecznościowych dla podmiotów pragnących skorzystać z przewozu ładunków drogą morską⁸⁷, to zwolennicy porównań do *booking.com* czy Ubera przypominają, że społecznościowa platforma konkurencyjna wobec taksówek (Uber) była długo traktowana co najwyżej jako ciekawostka internetowa, a tymczasem przekonstrowała całą koncepcję transportu miejskiego. *Booking.com* był zaś początkowo traktowany jako oryginalna konkurencja dla porównywarek cenowych, podczas gdy dziś możemy powiedzieć, że zdominował on rynek zamawiania usług turystycznych, „demolując” dotychczasową równowagę pomiędzy indywidualnymi podmiotami, sieciami hotelowymi i wielkimi brokerami usług turystycznych, jedyne go poważnego konkurenta znajdując w – również nowym na rynku – serwisie *TripAdvisor.com*.

5. PLATFORMY OPARTE O BLOCKCHAIN

Rok 2021 może być przełomowy dla konkurencji pomiędzy platformami usługowymi opartymi na technologii *blockchain*. Tworzony od 2018 r. projekt *TradeLens* osiągnął punkt, w którym może uzyskać zdecydowany wpływ na stosunki pomiędzy największymi graczami na rynku przewozów morskich. We wrześniu 2020 r. operatorzy platformy poinformowali, że 5 z 6 największych przewoźników morskich połączyło swe siły w tym projekcie, jako że do jego twórców – *Maerska* – dołączyli *MSC*, *CMA CGM*, *Hapag-Lloyd* i *ONE*⁸⁸. Poszczególni przewoźnicy co prawda potwierdzili, że uczestniczą w swoistym pilotażu udziału w *TradeLens*, ale nie wyrazili ostatecznego zdania na temat jego wyniku i przyszłego udziału w platformie. Jeśli jednak miałyby dojść do trwałej współpracy pomiędzy wszystkimi tymi podmiotami, należy uznać, że właśnie nastąpiło swoiste tąpnięcie na rynku pośrednictwa w zawieraniu umów w przewozie ładunków drogą morską. Zdarzenie to nie było całkowitym zaskoczeniem dla ekspertów rynkowych. Już w końcu 2019 r. wiadomo było, że *Maersk* i *IBM* w końcu zwerbowały do współpracy dwóch głównych przewoźników *Mediterranean Shipping Company* (*MSC*) i *CMA-CGM*, a porozumienie wstępne zawarte z całą wcześniej wymienioną piątką zostało

⁸⁷ Trudno np. ocenić, czy opracowanie A. Roukouni, *Port of Rotterdam: Booking.com for Container Transport. Multi-Sided Platforms in Europe's Logistics Sector (Case 4)*, RSM Erasmus University, Rotterdam 2020 należy traktować jako ciekawostkę akademicką, czy jako rzeczywistą propozycję start-upu wywodzącego się z projektu finansowanego przez UE w ramach programu Horizon 2020.

⁸⁸ C. Carlsen, *Tradelens is well on its way to integrate Maersk rivals on the platform*, *ShippingWatch*, 10.09.2020, <https://shippingwatch.com/logistics/article12403436.ece> [dostęp 3.06.2021 r.].

zaakceptowane przez Federalną Komisję Morską (FMC) Stanów Zjednoczonych na podstawie amerykańskiej ustawy o żegludze z 1984 r. (*U.S. Shipping Act*) „Umowa *TradeLens*”, która „upoważnia strony do współpracy w zakresie dostarczania danych do opartego na *blockchainie*, globalnego rozwiązania digitalizacji handlu, umożliwiającego spedytorom, władzom i innym zainteresowanym stronom wymianę informacji na temat zdarzeń i dokumentów w łańcuchu dostaw”, została przez FMC opublikowana 23.12.2019 r.

Trudno dziś ocenić, czy takie porozumienie 5 z 6 największych przewoźników na świecie brane było pod uwagę, gdy w marcu 2018 r. Komisja Europejska zezwoliła na powołanie przez IBM i *Maersk* spółki *joint venture* GTD JV, której głównym celem było stworzenie platformy *TradeLens*⁸⁹. W ramach tej spółki stworzono platformę, która oferuje zarejestrowanym użytkownikom rozproszony system rejestrów⁹⁰ przeznaczony do przechowywania i przekazywania dokumentów niezbędnych do obsługi obrotu morskiego. Jest również jedną z pierwszych znaczących implementacji technologii *blockchain*⁹¹ w platformach obsługujących spedycję towarów⁹².

Ponieważ przyjmuje się, że w przyszłości platforma będzie w stanie obsłużyć wszystkie rodzaje transportu oraz tym samym będzie mogła służyć do przekazywania danych dotyczących transportu multimodalnego, problem może dotyczyć nie tylko rynku przewozów morskich. Ze względu na skomplikowaną sytuację prawną na innych rynkach i całkiem duże – przy wszystkich zastrzeżeniach – ujednoczenie dokumentacji w transporcie morskim wybrano właśnie sektor morski do wdrożenia w pierwszej fazie⁹³. Jednocześnie twórcy

⁸⁹ Decyzja Komisji z dnia 23.03.2018 r. uznająca koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem (sprawa COMP/M.8742 - IBM / MAERSK / GTD JV) zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004.

⁹⁰ D. Szostek, *Blockchain a prawo*, Warszawa 2018, s. 27-32.

⁹¹ *Ibidem*, s. 36-41. O braku formalnych definicji: K. Werbach, *The Blockchain and the New Architecture of Trust*, Cambridge MA 2018, s. 180.

⁹² Szczegółowe omówienie tego zagadnienia [w:] W. Wiewiórowski, I. Zużewicz-Wiewiórska, *Konosament a blockchain. Możliwości wykorzystania technologii rozproszonego rejestru dla celów „elektronicznego indosu” przy przenoszeniu praw z papierów wartościowych na zlecenie*, [w:] K. Flaga-Gieruszyńska, J. Gołaczyński, D. Szostek (red.) *Sztuczna inteligencja, blockchain, cyberbezpieczeństwo oraz dane osobowe. Zagadnienia wybrane*, Warszawa 2019, s. 125-153.

⁹³ O problemie informacyjnej „synchronodalności” w transporcie kontenerowym, czyli optymalnie wydajnym i zrównoważonym transporcie multimodalnym, polegającym na dynamicznym wykorzystaniu wszystkich opcji transportowych w najbardziej elastyczny sposób, co wymaga zastosowania technologii informacyjno-komunikacyjnych do planowania w czasie rzeczywistym i aktualizowania trybów i tras w miarę napływu nowych informacji, piszą m.in.: L. Kirstein, *Information*, s. 9; B. van Riessen, R. Negenborn, R. Dekker, *Synchromodal Container Transportation: An Overview of Current Topics and Research Opportunities*, [w:] F. Corman, S. Voss, R. Negenborn (red.) *Computational Logistics. ICCL 2015. Lecture Notes in Computer*

platformy przewidywali, że ze względu na ogromną rolę *Maerska* wpływ rozwiązania na ten sektor rynku transportowego będzie najłatwiejszy do oceny.

Głównym celem praktycznym wdrożenia platformy jest wyłączenie konieczności stosowania różnych rozwiązań technologicznych dla komunikacji między poszczególnymi uczestnikami ekosystemów i zastąpienie tych transferów danych, bazującą na technologii *blockchain*, platformą umożliwiającą jednocześnie doprowadzenie do niezaprzeczalności zdarzeń (lub dokumentacji zdarzeń⁹⁴) następujących w ramach łańcucha dostaw. Ma to doprowadzić do przetwarzania w ramach jednej platformy informacji o milionach kontenerów przemieszczanych na całym świecie, jednocześnie umożliwiając połączenie się z systemami *eMaritime* służącymi do obsługi zdarzeń administracyjnych oraz z systemami instytucji celnych.

System umożliwia nie tylko wypełnienie wszystkich tych dokumentów *online*, lecz także dokonanie tego przy użyciu urządzeń mobilnych oraz podpisanie ich na tychże urządzeniach. Podmiot inicjujący eksport wprowadza do systemu dane dotyczące ładunku, co powoduje uruchomienie samowykonywalnej aplikacji *smart contract*⁹⁵ doprowadzającej do rozpatrzenia zezwoleń na eksport przez odpowiednie instytucje publiczne oraz wymuszającej wymianę dokumentów między tymi agencjami (tak jak w innych systemach CRM jesteśmy w stanie przeglądać na bieżąco, na jakim etapie postępowania znajdują się dokumenty). Informacje o kontroli fitosanitarnej, o zaplombowaniu chłodni kontenerów z towarem oraz o zatwierdzeniu ze strony inspekcji celnej są komunikowane wszystkim uczestnikom obrotu oraz nowemu uczestnikowi operacji, jakim jest port. W porcie zaś mogą automatycznie rozpocząć się czynności umożliwiające załadunek towaru na odpowiedni statek. Podobny proces można prześledzić w przypadku drugiej znaczącej, nowej i opartej o *blockchain* platformy wspomagającej obrót morski – *CargoX*, którą uruchomiono 14.11.2018 r. Platforma – obsługiwana przez konsorcjum zarejestrowane w Słowenii – ma stać się pierwszą otwartą, neutralną i dostępną platformą *blockchain* w całej branży spedycyjnej, przeznaczoną dla przedsię-

Science, vol. 9335, Springer 2015, s. 386-395, https://doi.org/10.1007/978-3-319-24264-4_27 [dostęp 29.05.2021 r.] oraz R. Van Duin i in. *Synchromodal Transport: From Theory To Practice. Case study Port of Rotterdam: Identifying the success/fail factors - The 98th Annual Meeting Transportation Research Board*, Waszyngton 2019, dostępny w serwisie ReasearchGate: https://www.researchgate.net/publication/330579559_SYNCHROMODAL_TRANSPORT_FROM_THEORY_TO_PRACTICE_CASE_STUDY_PORT_OF_ROTTERDAM_IDENTIFYING_THE_SUCCESSFAIL_FACTORS [dostęp 29.05.2021 r.].

⁹⁴ Może chodzić tak o zdarzenia w całości możliwe do digitalizacji, np. zmiany własności, praw rzeczowych lub praw do ładunku, jak i o dokumentację zdarzeń zachodzących w świecie rzeczywistym (od załadunku po zniszczenie mienia).

⁹⁵ P. De Filippi, A. Wright, *Blockchain and the Law: The Rule of Code*, Cambridge MA 2018, s. 74-76.

biorstw dowolnej wielkości. Oferuje ona zdecentralizowane i bezpieczne pod względem kryptograficznym środowisko *BCTS* (ang. *Blockchain Document Transaction System*) służące do przesyłania dokumentacji cyfrowej, umożliwiając tworzenie, zbywanie i potwierdzanie własności informacji lub dokumentacji, w tym różnych rodzajów morskich dokumentów przewozowych. System przechowuje dokumenty i dane bezpiecznie zaszyfrowane w globalnie dostępnej sieci węzłów *blockchain*. Dzięki takiemu rozwiązaniu użytkownicy nie muszą wdrażać żadnej nowej infrastruktury teleinformatycznej.

Współpraca stworzonej przez IBM i Maersk platformy z kolejnymi wielkimi graczami na rynku przewozów morskich ujawniona w 2020 r. zmieniła – lub może raczej wzbogaciła – optykę prawa konkurencji wobec *TradeLens*. Dotychczas sugerowano, że IBM i Maersk dążą do osiągnięcia pozycji monopolistów odpowiednio na rynku usług IT dla platform morskich i na rynku przewoźników, a swoista „brutalność” tych działań wskazuje, że będą tej pozycji nadużywać⁹⁶. Teraz – po ujawnieniu projektów prowadzonych z MSC, CMA CGM, *Hapag-Lloyd* i *ONE* – zaczyna się mówić raczej o zмовie kartelowej.

Warto zauważyć również, że platforma włącza w swe działania podmioty z kolejnych obszarów rynkowych. W czerwcu 2021 r. poinformowano o dołączeniu kolejnych dziesięciu chińskich podmiotów – w tym dwóch grup portowych (*Xiamen Port* i *Zhejiang Seaport*) oraz ośmiu dostawców usług logistycznych takich jak państwowa firma *China Unicom Digital Tech*.

Możne jednak – o czym świadczą mogą bardzo wstrzemięźliwe wypowiedzi pozostałych partnerów – chodzi jedynie o „zasłonę dymną” dla monopolistycznych praktyk twórców *TradeLens*, którzy próbują przedstawić swe działania jako niewykluczające konkurentów z korzystania z nowego „urządzenia kluczowego” jakim będzie platforma.

6. PRAKTYCZNY WPŁYW TECHNOLOGII *BLOCKCHAIN* I ROZWIĄZAŃ CHMUROWYCH NA POZYCJĘ KONKURENCYJNĄ TWÓRCÓW PLATFORM

Mimo ciągłego powoływania się na to, że nowe rozwiązania oparte są na technologii *blockchain* i tym samym zapewniają, że tworzony system może być jednocześnie transparentny, żadne z tych rozwiązań nie przypomina pierwotnej

⁹⁶ Pierwsze zastosowania koncepcji anty-trustowych na rynkach cyfrowych najpełniej w polskiej literaturze omawiają T. Skoczny, D. Miąsik, M. Surdek (red.), *Sprawa Microsoft - Studium przypadku - Prawo konkurencji na rynkach nowych technologii*, Warszawa 2009. O ich współczesnym odbiorze piszą m.in.: V. Mayer-Schoenberger, T. Ramge, *Reinventing Capitalism in the Age of Big Data*, Londyn 2018, s. 164-165 oraz K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 189.

koncepcji łańcucha bloków realizowanego na przykład przez kryptowalutę *Bitcoin*, a wszystkie mają charakter określany popularnie jako: „*permissioned*”. Grupując platformy blockchainowe w oparciu o zakres dostępu do bloków, a nie ze względu na sposób przechowywania bloków⁹⁷, możemy stwierdzić, że *blockchain* może być udostępniany uczestnikom sieci za uprzednią zgodą zarządców platformy (*permissioned*) lub udostępniany każdemu zainteresowanemu (*permissionless*)⁹⁸. Z pierwszym przypadkiem mamy do czynienia w zastosowaniach korporacyjnych, gdzie liczba członków sieci może być ograniczona⁹⁹. Drugie rozwiązanie oparte jest na demokratycznym konsensusie – 51% członków sieci (węzłów) ma rację, a głos każdego z nich jest odpowiedni do jego udziału w mocy obliczeniowej sieci. Wszystkie dziś proponowane rozwiązania dla transportu morskiego mają formę *permissioned* i, rozsądnie myśląc (choćby ze względów bezpieczeństwa), trudno oczekiwać, że spotkamy się w sektorze morskim z innym rozwiązaniem¹⁰⁰.

Pierwsze systemy wymiany informacji między uczestnikami rynku oparte na technologii *blockchain*, które są wdrażane obecnie w obrocie morskim, nie mają więc charakteru w pełni otwartego. Wygląda na to, że praktycznie wszystkie węzły będą kontrolowane przez głównych partnerów projektów (lub wręcz przez głównego partnera technologicznego). To każe zapytać, czy rzeczywiście mamy w tym przypadku do czynienia z *blockchain'em*, czy raczej z zastosowaniem bardziej rozwiniętej kryptografii do zwykłych usług chmurowych¹⁰¹?

⁹⁷ W drugim – znacznie popularniejszym – podziale opartym na sposobie przechowywania bloków mówimy o trzech podstawowych rodzajach *blockchain'ów*: a) publicznym, w którym każdy węzeł może pobrać dowolny fragment lub całość bazy danych oraz zazwyczaj ma prawo udostępniać swoją kopię innym węzłom; b) prywatnym, którego bloki może pobierać i udostępniać jedynie wybrana grupa podmiotów – zazwyczaj stosowany, gdy sieć biznesowa zawiera poufne dane lub gdy regulacje prawne nie pozwalają poszczególnym członkom na korzystanie z *blockchain'a* publicznego (to właśnie z tym rozwiązaniem mamy do czynienia w przypadku platform morskich) lub c) hybrydowym (jako teoretyczny przykład podaje się sieć prywatną z własnym protokołem konsensusu i mechanizmami kontroli dostępu do rejestru, ale korzystającą z *blockchain'a* publicznego w celach rozliczeniowych – potwierdzenie istnienia danego stanu w danym czasie lub do wykorzystania kryptowaluty).

⁹⁸ P. De Filippi, A. Wright, *Blockchain...*, s. 31-32.

⁹⁹ K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 59. Bardziej szczegółowe omówienie: W. Wiewiórowski, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Konosament a blockchain...*, s. 148-149.

¹⁰⁰ Co ciekawe, IBM poinformował na przełomie lat 2018 i 2019 o wdrożeniu dwóch innych podobnych projektów opartych na technologii *blockchain* – określanych jako „platformy e-BL” (czyli obsługujące elektroniczne konosamenty) – ze swoimi partnerami w Azji – odpowiednio z Pacific International Lines i z singapurskim oddziałem Bank of China. Sugerowałyby to kopiowanie przez IBM logiki rozwiązań z TradeLens do współpracy z innymi partnerami niż Maersk.

¹⁰¹ A. Krasuski, *Chmura obliczeniowa. Prawne aspekty zastosowania*, Warszawa 2018, s. 35-60 i s. 75-77.

IBM i Maersk nie ukrywają, że tworzą środowisko zamknięte. *CargoX* natomiast – nawet jeśli jest platformą w dużym stopniu neutralną technologicznie¹⁰² – nie jest również rozwiązaniem w pełni otwartym. Aby cały proces przebiegał sprawnie, wszyscy uczestnicy procesu muszą się zarejestrować jako użytkownicy platformy. *CargoX* oparta jest na schemacie *Ethereum*¹⁰³ i tym samym każdy z użytkowników otrzymuje adres *Ethereum*. Uczestnicy zamkniętego procesu mogą zawsze zobaczyć, kto jest właścicielem dokumentu, a kradzież, uszkodzenie lub utrata dokumentu jest praktycznie niemożliwa.

W obu platformach za każdym razem, gdy użytkownik dokonuje transakcji, jej szczegóły są przekazywane przez sieć i czekają w puli niepotwierdzonych transakcji, które mają być zatwierdzone przez węzły walidatora. Węzły te najpierw – niezależnie od siebie – sprawdzają historię *blockchainu*. Gdy transakcja zostaje zweryfikowana, każdy węzeł grupuje ją w proponowany blok. Blok generowany przez dany węzeł dodawany jest do łańcucha bloków. W ten sposób we wszystkich węzłach powinna znaleźć się pełna kopia każdej ważnej transakcji kiedykolwiek przeprowadzonej przez tę sieć. Po dodaniu nowego bloku do łańcucha nie można go modyfikować. W przeciwieństwie do scentralizowanych baz danych *blockchain* może być aktualizowany przez nową transakcję przesłaną przez dowolny węzeł sieci i weryfikowaną przez sieć jako całość¹⁰⁴.

Dwaj liderzy rynku nie działają w próżni. Zamiary tworzenia własnej platformy zdradza, mający kilkunastoletnie doświadczenie na rynku *e-commerce*, dostawca platform handlu elektronicznego *essDocs*¹⁰⁵, współpracujący ze spółką córką *Swisscom*. Niektórzy znaczący gracze tworzący w przeszłości rozbudowane systemy obrotu informacją w handlu morskim próbują podjąć flirt z wielkimi graczami na rynku handlu detalicznego przez sieć. Do takich inicjatyw należy zaliczyć rozpoczęty w 2018 r. wspólny projekt nowozelandzkiej firmy *Fronterra*¹⁰⁶ i chińskiego *Alibaby* w ramach platformy *Tmall Global*.

Konkurentów próbuje gonić również znacznie starszy uczestnik rynku – *Bolero* (założone w 1998 r.) – które w 2017 r. nawiązało strategiczne partnerstwo

¹⁰² O neutralności technologicznej: G. Wierczyński, W. Wiewiórowski, *Informatyka prawnicza...*, s. 332-334.

¹⁰³ P. Vigna, M. Casey, *Cryptocurrency: Future of the Money?* Londyn 2016, s. 231-233 oraz D. Tapscott, A. Tapscott, *Blockchain Revolution*, Londyn 2016, s. 87-88 i s. 279-280.

¹⁰⁴ J. Neuberger, W. Choy, J. Mollod, *Blockchain and Supply Chain Management, Practical Law* 2018, <https://ca.practicallaw.thomsonreuters.com/> [dostęp 29.05.2021 r.].

¹⁰⁵ O wcześniejszych inicjatywach ESS-Databridge pisze M. Goldby, *Electronic Documents*, s. 256 i 300-304 oraz M. Goldby, *Legislating to facilitate the use of electronic transferable records: A case study* (Paper prepared for the UNCITRAL Colloquium on Electronic Commerce New York 14th to 16th February 2011), s. 6-7, <https://www.scribd.com/document/207919899/Legislating-to-Facilitate-the-Use-of-Electronic-Transferable-Records-A-Case-Study> [dostęp 2.06.2021 r.].

¹⁰⁶ O znaczeniu inicjatyw Fronterry w pierwszym okresie elektronicznej obrotu morskiego: M. Goldby, *Electronic Documents...*, s. 250-251.

z firmą R3, planując umożliwienie korzystania ze swych elektronicznych listów przewozowych przy pomocy technologii *blockchain*. Tym samym Bolero wzięło udział w pilotażach platformy Voltron, projektu *blockchainowego* prowadzonego przez R3 z sektorem bankowym, a mającego na celu ułatwienie wymiany dokumentacji dotyczącej finansowania handlu¹⁰⁷. Elektroniczna wersja konosamentów Bolero została zastosowana w transakcjach handlowych opartych na Voltron dla banków HSBC, ING, *Reliance Industries* i *Tricon Energy*¹⁰⁸.

W październiku 2020 r. Bolero ogłosiło nawiązanie współpracy z australijską firmą *CommChain* i działającą głównie w Ameryce Łacińskiej platformą *Envoy* w celu osadzenia swych elektronicznych konosamentów¹⁰⁹ w ich cyfrowych platformach handlowych opartych na *blockchainie* i zbudowanych na bazie rozwiązań R3 *Corda*. Choć informacja ta wskazuje na skierowanie działań Bolero przede wszystkim na rynek południowego Pacyfiku, weteran rynku elektronicznych konosamentów podkreśla, że nadal inwestuje w globalne partnerstwa z wszystkimi wiodącymi platformami *blockchain*, takimi jak *Hyperledger*¹¹⁰, *Corda* i *Ethereum*¹¹¹. Bolero uczestniczy w sieciach finansowania handlu i kapitału obrotowego *Contour* i *Marco Polo Network*¹¹².

¹⁰⁷ K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 59-60 i s. 62.

¹⁰⁸ Inne przykłady: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2018*, s. 87–88. O możliwościach wykorzystania *blockchain* poza klasycznymi usługami finansowymi i o wybranych problemach z tym związanych piszą G. Patrick, A. Bana, *Rule of Law Versus Rule of Code: A Blockchain-Driven Legal World*, IBA Legal Policy & Research Unit Legal Paper, Londyn 2017, s. 30-31. Listę ciekawych wdrożeń można znaleźć również np. w N. Singh, *Real World Blockchain Use Cases – 46 Blockchain Applications*, 101Blockchains, <https://101blockchains.com/blockchain-applications/> [dostęp 29.05.2021 r.] oraz w S. Fuerstenberg, *Solutions that can't be hacked – Examples of real applications of blockchain that could change the world of transport and logistics* (prezentacja) 2017, <https://svth.is/wp-content/uploads/2017/08/Global-Maritime-Blockchain-Hub-Sofia-Fuerstenberg.pdf> [dostęp 29.05.2021 r.]. Duże znaczenie praktyczne może mieć również zapowiadana w maju 2018 r. inicjatywa *The International Port Community Systems Association (IPCSA): IPCSA Information Sheet*: maj 2018, <https://ipcsa.international/armoury/resources/ipcsa-blockchain-solution-for-bol-21-05-2018-1.pdf> [dostęp 29.05.2021 r.].

¹⁰⁹ Prawne aspekty rozwiązań proponowanych przez Bolero dla elektronicznych konosamentów omawiają: M. Dragun-Gertner, *Konosament elektroniczny a akredytywa dokumentowa*, [w:] Europeizacja prawa prywatnego, t. 1, M. Pazdan, W. Popiołek, E. Rott-Pietrzyk, M. Szpunar (red.), Warszawa 2008, s. 247 oraz M. Goldby, *Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice*, Oxford 2013, s. 282-283.

¹¹⁰ J. Czarnecki, *Prawne aspekty zastosowań technologii blockchain na rynkach finansowych*, [w:] W. Rogowski (red.), *Regulacje finansowe. FinTech – nowe instrumenty finansowe – resolution*, Warszawa 2017, s. 54.

¹¹¹ P. Vigna, M. Casey, *Cryptocurrency...*, s. 231-233; D. Tapscott, A. Tapscott, *Blockchain Revolution...*, s. 87-88 i s. 279-280 oraz K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 65.

¹¹² Bolero to provide electronic bill of lading as-a-service to R3 Corda based trade platforms in Latin America and Australia, Bolero News 22.10.2020, <https://www.bolero.net/news/bolero->

Propozycje wykorzystania technologii *DLT* dla potrzeb obrotu morskiego, które pojawiły się na rynku na przełomie drugiej i trzeciej dekady XXI w., rozwiązujące wiele praktycznych problemów występujących w transporcie morskim poprzez wprowadzenie technologii *blockchain*, mają również charakter bardzo brutalnej walki konkurencyjnej między dużymi graczami, którymi są nie tylko przewoźnicy i porty, lecz także globalne koncerny informatyczne próbujące zdobyć rynek, na którym dotychczas nie były wyraźnie widoczne¹¹³. Jednocześnie trwa walka między wielkimi przewoźnikami morskimi, którzy widzą możliwość – co najmniej – tworzenia standardów światowych, za którymi podążają inni. Jest to najlepsza okazja do stworzenia platformy, na której będzie się handlować w przyszłości. W tle trwa tradycyjny spór o to, czy działaniami związanymi z dystrybucją towarów dostarczonych drogą morską powinni zajmować się przewoźnicy morscy, lądowi bądź multimodalni, czy powinny to czynić porty.

Mimo entuzjastycznych ocen teoretyków, spora grupa specjalistów jest ostrożna w kreowaniu zbyt dużych oczekiwań wobec *blockchainu* w obrocie morskim, wskazując, że nie rozwiąże on wszystkich problemów, z którymi spotykamy się w dokumentowaniu transakcji związanych z tym rodzajem transportu, a jeszcze trudniej będzie włączyć inne rodzaje transportu do *blockchainowego* – *nomen omen* – łańcucha dostaw. I nie chodzi tu jedynie o to, że statki wciąż będą tonąć, a kontenery wypadać za burtę czy uszkadzać się podczas załadunku. Wciąż pozostanie problem współpracy (*de facto* interoperacyjności) różnych stosowanych systemów, dotąd „zszywanych” przy pomocy archaicznego EDI¹¹⁴, a wcale nienapotykanego w *blockchainie* panaceum na

provides-electronic-bill-of-lading-to-r3-corda-based-trade-platforms-in-latin-america-and-australia [dostęp: 3.06.2021 r.].

¹¹³ O swoim „kontraktaku Imperiów”: D. Tapscott, A. Tapscott, *Blockchain Revolution...*, s. 12-13, s. 284.

¹¹⁴ Pierwsze systemy teleinformatyczne obsługujące czynności gospodarcze i administracyjne tworzone były w oparciu o tzw. elektroniczną wymianę danych (*electronic data interchange* - EDI), czyli ustandaryzowaną wymianę dokładnie określonych co do formatu komunikatów pomiędzy komputerami stron, w których definiowane są sekwencje komunikatów między stronami transmisji, przy czym każda ze stron może być nadawcą lub odbiorcą komunikatu. Systemy oparte o EDI, działały początkowo (lata 70. i 80. ubiegłego wieku) w wyodrębnionej zaufanej sieci, a komunikacja odbywała się na podstawie generalnej umowy, do której przystępowali użytkownicy systemu. Rozwój komunikacji internetowej doprowadził do zarzucenia budowy wyodrębnionych fizycznie sieci na potrzeby EDI i zastąpienie ich wirtualnymi sieciami prywatnymi (VPN), bądź szyfrowaną komunikacją w Internecie, wciąż jednak opartą o automatyczne metody i standardy wykształcone dla oryginalnego EDI. Do popularności rozwiązań internetowych przyczyniło się opracowanie na przełomie wieków standardów przesyłu komunikatów EDI przez Internet. Na wczesnych rozwiązaniach EDI oparty był w początkowej fazie SafeSeaNet, o czym wprost mówi nawet dyrektywa 2002/59/WE.

brak prawnej, semantycznej i organizacyjnej interoperacyjności¹¹⁵. Gdyby stosowane były zasady otwartego *blockchainu*, mogłoby to wymuszać interoperacyjność, ale zapewne ze szkodą dla zaufania, jakim darzeni są dostawcy platformy (np. *IBM* i *Maersk*)¹¹⁶. Jednocześnie, jeśli zaufanie w zamkniętych platformach opiera się na działalności tzw. zaufanej trzeciej strony, to co różni *blockchain* od różnych systemów chmurowych *CRM*? Czy jedyną różnicą jest rodzaj zastosowanych zabezpieczeń kryptograficznych? Jeśli to ostatnie twierdzenie jest prawdziwe, mamy po prostu do czynienia z technologiczną zmianą, i to *de facto* znacznie mniej znaczącą niż wcześniejsze przesunięcie *CRM* do chmury.

Nie dziwi zainteresowanie programami pilotażowymi wśród dużych graczy, ale faktem jest mniejsze, niż oczekiwano, zainteresowanie ze strony drobniejszych podmiotów w przyłączaniu się do platform stworzonych przez owych dużych graczy¹¹⁷. Wszystkich nurtuje również pytanie, czy – tak jak to miało miejsce w przypadku handlu elektronicznego lub w przypadku sieci społecznościowych – pojawią się na rynku nowi gracze: *eBuy*, *Amazon* czy *Facebook* obrotu morskiego, którzy być może w przyszłości zajmą zbliżoną pozycję do platform sieciowych.

Podążając tym samym tropem trzeba zastanowić się, czy stosowane dziś procedury anty-trustowe mogą być traktowane¹¹⁸ jako wystarczające zabezpieczenie przed pojawieniem się nowych graczy mających od początku charakter monopolistów *de facto*. Jak wspomniano wcześniej, Komisja Europejska zezwoliła w 2018 r. na stworzenie przez *IBM* i *Maersk* spółki *joint venture* *GTD JV*, której głównym celem było stworzenie platformy *TradeLens*. Komisja wydała swą decyzję (brak sprzeciwu wobec zamiaru koncentracji) w procedurze uproszczonej bazując na formalnie wymaganych danych przekazanych przez obu gigantów. Takie postępowanie należy uznać za poprawne z punktu widzenia obecnie obowiązujących przepisów proceduralnych. Publicznie nie wiadomo

¹¹⁵ O różnych poziomach interoperacyjności: G. Wierczyński, W. Wiewiórowski, *Informatyka prawnicza...*, s. 332-334, B. Szafranski, *Interoperacyjność rejestrów publicznych...*, s. 57-86.

¹¹⁶ Niektórzy obserwatorzy łączą szczególną popularność platform typu *permissioned* z długotrwałą zapaścią wartości Bitcoina w latach 2014-16 i pokładaniem przez klientów zaufania raczej w markach takich jak *IBM*, *Microsoft*, *PWC*, *Oracle* czy *HPE* stojących za „prywatnymi” platformami niż samej idei rozproszonych rejestrów. Wieszczą oni, że odwrócenie trendu w kolejnych latach skutkować będzie ponownym wzrostem popularności rozwiązań otwartych zgodnie z popularnym trendem w gospodarce cyfrowej, wiodącym od anarchistycznej otwartości przez instytucjonalizację i pojawienie się „wysp porządku”, po stabilną otwartość dojrzałych systemów. Zob. K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 63.

¹¹⁷ I. Allison, *IBM and Maersk Struggle to Sign Partners to Shipping Blockchain*, *CoinDesk* 26.10.2018 r., <https://www.coindesk.com/ibm-blockchain-maersk-shipping-struggling> [dostęp 29.05.2021 r.].

¹¹⁸ *Maritime Trend Report...*, s. 35.

jednak, czy skutkowało ono jakimikolwiek dodatkowymi działaniami Komisji w zakresie oceny wpływu produktu (produktów) tworzonych przez GTD na rynek przewozów morskich.

Trochę przewrotnie można postawić pytanie, czy za kilka lub kilkanaście lat nie okaże się, że konkurencja w przewozach morskich stała się co najwyżej jednym z aspektów branż pod uwagę w ocenianiu gry konkurencyjnej na rynku gigantów informatycznych? Może okaże się, że usługi świadczone przez podmioty takie jak IBM doprowadziły do przejścia przez nie decydującej roli na rynku, a ich konwersacja z przewoźnikami morskimi przypomina spór Google z wydawcami prasy.

7. PREWENCJA I REGULACJA W ŚRODOWISKU *BLOCKCHAIN*

Innym wyzwaniem dla prawa konkurencji w zakresie platform opartych o *blockchain* jest fundamentalnie inne podejście środowiska *blockchainowego* do samej idei „zgodności z zasadami” (w tym z prawem). Ten problem nie dotyczy jedynie transportu morskiego. Jest on obecny w całości zmaganiach regulacyjnych z łańcuchami bloków. W klasycznym prawie ochrony konkurencji i w prawie anty-trustowym przyjmuje się, że aktywną rolę odgrywać powinien regulator tak poprzez kontrolę *ex ante*, jak przez klasyczną działalność śledczą i nadzór *ex post*.¹¹⁹ Tymczasem takie myślenie jest zupełnie obce ideologom *blockchain*, którzy – za swym legendarnym protoplastą *Satoshi Nakamoto*¹²⁰ – twierdzą, że łańcuchy bloków nie są uzależnione od żadnej wstecznie wymierzonej sprawiedliwości, a wszystko opiera się wyłącznie na prewencji i technicznym niedopuszczaniu do łamania zasad¹²¹. Nikt już dziś nie stawia tego problemu jako wykluczającego zaangażowanie państwa, organów administracji, organów ścigania czy też sądów. Mimo wszystko jednak dla organów regulacyjnych

¹¹⁹ K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 160.

¹²⁰ Realne istnienie i ewentualna tożsamość autora manifestu „*Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System*” ogłoszonego 31.10.2008 r., będącego podstawą koncepcji łańcucha bloków oraz legendarnego twórcy oprogramowania SourceForge ze stycznia 2009 r. obsługującego pierwszą iterację kryptowaluty Bitcoin, posługującego się w obu przypadkach pseudonimem Satoshi Nakamoto, nie została nigdy ustalona. Stanowi to jeden z najbardziej niesamowitych aspektów samej koncepcji *blockchainu*, która z perspektywy 12 lat udowodniła swą zaskakującą spójność. Jest to również istna kopalnia miejskich legend dla wszystkich zwolenników teorii spiskowych.

¹²¹ S. Nakamoto, *Re: Bitcoin P2P e-cash paper*, 17.10.2008 r. <https://www.mail-archive.com/cryptography@metzdowd.com/msg10006.html> [dostęp 29.05.2021 r.] oraz K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 160.

platformy *bitcoinowe* nie są przyjaznym środowiskiem, a drogę, którą podążają regulatorzy wyznacza zazwyczaj administracja skarbową¹²².

Wciąż pamiętać należy, że Unia Europejska – nie zwracając większej uwagi na omawiane zjawiska – promuje rozwój systemów *eMaritime* opartych o konstrukcję jednego okienka mając nadzieję, że staną się one nie tylko platformą do wypełniania obowiązków administracyjnoprawnych, ale oferować będą również wsparcie dla rozwoju stosunków umownych. Pozytywnie oceniając dotychczasowy rozwój tych systemów przede wszystkim w rozwiązywaniu problemów administracyjnych, ich znaczenie dla rozwoju stosunków umownych pomiędzy partnerami w transporcie morskim trzeba uznać za niezbyt znaczące. Unia Europejska wspiera wprowadzanie elektronicznej wymiany informacji na potrzeby transportu morskiego przez realizację inicjatyw w zakresie *eMaritime* oraz tworzenie krajowych systemów jednego okienka (*National Single Window*) dla statku, ładunku i dla pasażera. Jedno okienko rozumiane jest przy tym jednocześnie jako integracja lub co najmniej interoperacyjność systemów teleinformatycznych oraz jako rozwiązanie organizacyjne po stronie administracji morskiej w państwach członkowskich (w Polsce realizowane przez Urząd Morski w Gdyni).

8. STATKI AUTONOMICZNE

Choć zagadnienia cyfryzacji łączy się bardzo często z rozwojem statków autonomicznych¹²³, rzeczywisty wpływ tej technologii na zagadnienia konkurencji w handlu morskim jest w tej chwili znikomy. Być może dziś zachodzą – nie do końca uświadomione przez samych graczy rynkowych – procesy, które będą decydowały o kształcie rynków konkurencyjnych w przyszłości (takie jak

¹²² K. Werbach, *The Blockchain...*, s. 180-182.

¹²³ Zob. na temat statków autonomicznych: E. Van Hooydonk, *The law of unmanned merchant shipping - an exploration*, *The Journal of International Maritime Law* 2014, vol. 20, s. 403-423; R. Veal, M. Tsimplis, *The integration of unmanned ships into the lex maritima*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 2017, s. 303-335; P.W. Pritchett, *Ghost Ships: Why the Law Should Embrace Unmanned Vessel Technology*, *Tulane Maritime Law Journal* 2015, vol. 40, issue 1, s. 197-226; H. Ringbom, *Legalizing Autonomous Ships*, *Ocean Yearbook* 2020, vol. 34, s. 431-460; C.H. Allen, *Determining the Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles: Formalism vs Functionalism*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2018, vol. 49, issue 4, s. 477-514; M. Bartlett, *Game of Drones: Unmanned Maritime Vehicles and the Law of the Sea*, *Auckland University Law Review* 2018, vol. 24, s. 66-91; H. Ringbom, *Regulating Autonomous Ships - Concepts, Challenges and Precedents*, *Ocean Development and International Law* 2019, vol. 50, issue 2-3, s. 141-169; R. Li, *On the Legal Status of Unmanned Ships*, *China Oceans Law Review* 2019, s. 165-190; R. Veal, *The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles*, *Ocean Development and International Law* 2019, vol. 50, issue 1, s. 23-48.

wybór technologii, pewne aspekty normalizacji technicznej¹²⁴, czy budowa podstawowej infrastruktury technicznej¹²⁵), ale trudno przewidywać, aby autonomiczne statki wpływały znacząco na kształt rynku w ciągu najbliższych kilkunastu lat. Oczywiście, niektóre rozwiązania autonomiczne (nie tylko statki, bo również pojazdy kołowe i szynowe używane do obsługi portów) będą odgrywały rolę w zmianach pozycji konkurencyjnej portów, bądź w kształcie rynku na akwenach szczególnych takich, jak kanały czy cieśniny, jednak trudno wyobrazić sobie, aby spowodowało to pojawienie się nowych graczy rynkowych bądź znaczące przewartościowanie pozycji tych, którzy dziś uczestniczą w rynku.

Prawdą jest również, że pojazdy autonomiczne oraz autonomiczne statki będą produkowały bardzo dużą ilość danych dostępnych w systemach opartych na Internecie rzeczy¹²⁶. Jednak w tym zakresie ilość danych służących do obsługi samego ładunku wytwarzanych przez urządzenia zamontowane w ładunku lub przez urządzenia i systemy do rozmieszczania – sztautowania – ładunku, jest nieporównywalnie większa od tej dotyczącej działania pojazdów autonomicznych. Jeśli zaś mówimy o części wspólnej obu zbiorów – czyli o danych dotyczących ładunku istotnych dla pojazdów autonomicznych – pojazdy i statki autonomiczne należy traktować jedynie jako jeden z rodzajów narzędzi wykorzystywany do obsługi ładunku.

9. IDEA SUPERPLATFORM

Bardziej istotne natomiast wydaje się połączenie systemów służących do obsługi statku (autonomicznego i klasycznego), obsługi portu, e-nawigacji, systemów bezpieczeństwa i platform logistycznych w ramach tzw. „zintegrowanych systemów logistycznych i transportowych”, które stanowiąc mają produkt

¹²⁴ B. Fischer, *Prawne aspekty norm technicznych. Normalizacja jako wsparcie legislacji administracyjnej*, Warszawa 2017, s. 62-74 i s. 199-210.

¹²⁵ Maritime Agenda 2025: *The future of Germany as a maritime industry hub*, Federal Ministry of Economic Affairs and Energy, Berlin 2017, s. 20-22 i s. 24.

¹²⁶ R. Gonzales-Usach i in., *Use Cases, Applications and Implementation Aspects for IoT Interoperability*, [w:] O. Vermesan, J. Bacquet (red.), *Next Generation Internet of Things. Distributed Intelligence at the Edge and Human Machine-to-Machine Cooperation*, Delft-Gistrup 2018, s. 139-167. Zob. również: D. Benduch, *Wpływ Internetu rzeczy na podnoszenie konkurencyjności przedsiębiorstw* [w:] G. Szpor (red.) *Internet rzeczy. Bezpieczeństwo w smart-city*, Warszawa 2015, s. 57-68; Ł. Sułkowski, D. Kaczorowska-Spychalska, *Internet of Things – W poszukiwaniu przewagi konkurencyjnej* [w:] Ł. Sułkowski, D. Kaczorowska-Spychalska (red.) *Internet of Things. Nowy paradygmat rynku*, Warszawa 2018, s. 80-105 oraz R.H. Weber, R. Weber, *Internet of Things: Legal Perspectives*, Berlin-Heidelberg 2010, s. 20-22.

ostatecznej fazy integracji nowopowstającego systemu transportu wodnego z innymi systemami transportowymi oraz łańcuchami dostaw i produkcji. Lepsze wykorzystanie dostępnych danych oraz technologii informacyjno-komunikacyjnych w transporcie i logistyce może przynieść wiele potencjalnych korzyści, takich, jak lepsze zarządzanie ruchem w portach i na morzu oraz zmniejszenie kosztów administracyjnych związanych z dostosowaniem się do różnych reżimów prawnych w różnych państwach. Połączenie transportu morskiego z innymi rodzajami transportu, w tym z transportem śródlądowym, ma wówczas stać się bezproblemowe. Inteligentne statki mają zaś komunikować się z inteligentnymi portami, ograniczając zatory, czas oczekiwania, a tym samym koszty. Inteligentne statki będą następnie automatycznie dostosowywać prędkość żeglugi do możliwości wejścia do portu, kanału czy śluzy i wyjścia z nich¹²⁷. Wszystkie te stwierdzenia – choć zapewne prawdziwe – są dla konkurencji w sektorze morskim „pieśnią przyszłości”.

10. TRANSFORMACJA CYFROWA I WYKORZYSTANIE DANYCH W POSTPANDEMICZNEJ RZECZYWISTOŚCI

Pandemia wywołana przez koronawirusa SARS-CoV-2 nadała nowego znaczenia postępującej digitalizacji, cyfryzacji i dematerializacji dokumentacji handlowej w systemie łańcuchów dostaw i ich sieci dystrybucji, w transporcie i logistyce. Podmioty korzystające z zaawansowanych technologii informatycznych (w szczególności z platform handlowych i internetowych, platform wykorzystujących rozwiązania *blockchain*) przy narzuconych ograniczeniach wymuszonych ścisłym reżimem sanitarnym były w stanie w lepszym stopniu utrzymać ciągłość operacji transportowych i procesów handlowych¹²⁸. Warto odnotować, że UNCTAD zaliczyła transformację cyfrową oraz wykorzystanie danych do grupy sześciu priorytetowych obszarów działań politycznych w sektorze transportu morskiego w postpandemicznej rzeczywistości. Szczególnie jest to widoczne w priorytetach trzecim i czwartym, dotyczących szerszego zastosowania technologii cyfrowych i cyfryzacji oraz wykorzystania zasobów *big data* do monitorowania rynku i oceny trendów. Pandemia uwypukliła potencjał danych (np. o ruchu statków i ruchu w portach), do których dostęp w czasie rzeczywistym umożliwi stworzenie systemów wczesnego informowania o możliwościach wzrostu gospodarczego i tendencjach w rozwoju handlu morskiego. Należy zwrócić uwagę, że dziś informacje o statkach w systemach informacyj-

¹²⁷ *Maritime Technology Challenges 2030: New Technologies And Opportunities*, ECMAR, Bruksela 2018, s. 8.

¹²⁸ *Review of Maritime Transport...*, s. XIII i n.

nych to nie tylko informacje o jednostce ale również o ładunku statku. Nowoczesne systemy informacyjne odgrywają istotną rolę w tworzeniu globalnej gospodarki i łańcuchów dostaw obejmujących cały świat. Transformacja cyfrowa powinna poprawić odporność łańcuchów dostaw, zwiększyć efektywność energetyczną oraz wydajność transportu (np. inteligentne porty i żegluga)¹²⁹.

Kryzys spowodowany przez COVID-19 doprowadził do poważnego wzrostu liczby incydentów bezpieczeństwa, w których wykorzystywano m.in. złośliwe oprogramowanie (głównie *ransomware*) i wiadomości *phishingowe*. Problem ten dotknął również żeglugi morskiej, w coraz większym stopniu wykorzystującej technologie cyfrowe w celu zapewnienia ciągłości funkcjonowania łańcuchów dostaw.¹³⁰ Skoncentrowanie transportu morskiego, operacji w terminalach portowych oraz transportu lądowego w rękach kilku graczy podnosi ryzyko ataków cybernetycznych, w szczególności w sytuacji, gdy poszczególne ogniwa zintegrowanej usługi przewozowej są połączone cyfrowo. Atak *NotPetya* z 27 czerwca 2017 r., który uderzył w statki i terminale *Maerska* unaoczniał możliwości cyberprzestępców i skutki ich działań, rozciągające się nie tylko na ruch statków, ale również działania w portach morskich.¹³¹ Ścisłe powiązanie między przewoźnikami i operatorami terminali oraz ograniczone możliwości dywersyfikacji ryzyka wpływają na zmniejszenie odporności cybernetycznej systemu. Wprawdzie ekonomicznie inwestycje w cyberbezpieczeństwo rozwiązań globalnych są bardziej opłacalne, ale jednocześnie ewentualna awaria lub atak na globalny system informacyjny mogą mieć znacznie szersze skutki niż taki sam atak, którego celem jest system pojedynczego portu czy armatora.

Wdrożenie i wzmocnienie środków bezpieczeństwa cybernetycznego postrzegane jest jako zadanie priorytetowe, w którego realizację zaangażowane są najważniejsze żeglugowe gremia międzynarodowe. Już w 2017 r. IMO włączyła zarządzanie ryzykiem cybernetycznym do systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS)¹³². Pod egidą BIMCO zostały przygotowane wytyczne ułatwiające zainteresowanym podmiotom przygotowanie właściwej strategii zarządzania ryzykiem cybernetycznym na statku, w zgodności z odpowiednimi przepisami i najlepszymi praktykami.¹³³ Grupa kluczowych przewoźników kontenerowych

¹²⁹ *Ibidem*, s. XV.

¹³⁰ *Ibidem*, s. 121.

¹³¹ International Transport Forum, *The Impact...*, s. 34 i n.

¹³² Zob. rezolucję IMO MSC.428(98) z 16 czerwca 2017 r. Zarządzanie bezpieczeństwem cybernetycznym dla systemów zarządzania bezpieczeństwem, MSC 98/23/Add.1. Annex 10, wskazującą na potrzebę uwzględnienia w systemach zarządzania bezpieczeństwem zarządzania ryzykiem cybernetycznym, zgodnie z celami i wymogami funkcjonalnymi kodeksu ISM i zachęcającą Administrację do podjęcia działań ze skutkiem od 1.01.2021 r. a także MSC-FAL.1/Circ.3 *on Guidelines on maritime cyber risk management*, 5.07.2017 r.

¹³³ BIMCO, *The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships*, Version 4.

zrzeszonych w *Digital Container Shipping Association* (DCSA) przygotowała przewodnik wdrażania cyberbezpieczeństwa na statkach zgodnie z wytycznymi BIMCO i wskazaniem rezolucji IMO MSC.428(98), określający strukturę zarządzania, która może być stosowana w celu zmniejszenia ryzyka incydentów cybernetycznych.¹³⁴ W Unii Europejskiej podobne przewodniki wydała dla portów agencja ENISA¹³⁵.

11. REWIZJA UNIJNYCH REGUŁ KONKURENCJI. IMPLIKACJE DLA PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH

Dla Komisji Europejskiej zagadnienia związane z reformą prawa konkurencji są częścią większego projektu, jakim jest strategia przemysłowa na najbliższe dziesięciolecie ogłoszona pierwotnie w marcu 2020 r.¹³⁶ Strategia została uzupełniona w 2021 r.¹³⁷, stając się zbiorem kierunków, w których Komisja Europejska chce podążać w okresie postpandemicznym. Komunikat Komisji można odczytać jako listę wszystkich działań, które zainicjowano na rzecz przemysłu, od polityki w zakresie MŚP po oddzielną strategię w zakresie danych, przy jednoczesnym podkreśleniu pilności tych działań. W komunikacie jednocześnie przypomniano, że Komisja pracuje nad przeglądem unijnych zasad konkurencji, aby zmaksymalizować ich korzyści dla ogólnej strategii przemysłowej.

W istocie w strategii dokonano swoistej krytycznej oceny znacznej liczby instrumentów wpływających na działanie rynku takich jak: zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii, wytyczne dotyczące pomocy państwa w zakresie pomocy szerokopasmowej oraz – najbardziej nas interesujące – przepisy antymonopolowe dotyczące porozumień horyzontalnych i prokonkurencyjnych porozumień w sprawie udostępniania i łączenia danych. Komisja podkreśliła, że wciąż trwa przegląd rozporządzenia w sprawie wyłączeń

¹³⁴ DCSA, *Implementation Guide for Cyber Security on Vessels v1.0*, 10.03.2020 r. (<https://dcsa.org/wp-content/uploads/2020/03/DCSA-Implementation-Guideline-for-BIMCO-Compliant-Cyber-Security-on-Vessels-v1.0.pdf>) [dostęp 31.08.2021 r.].

¹³⁵ *Port Cybersecurity - Good practices for cybersecurity in the maritime sector*, ENISA, Ateny 2019 oraz *Guidelines - Cyber Risk Management for Ports*, ENISA, Ateny 2020.

¹³⁶ Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Nowa strategia przemysłowa dla Europy*, COM(2020) 102 final z 10.03.2020 r.

¹³⁷ Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy* {SWD(2021) 351 final} - {SWD(2021) 352 final} - {SWD(2021) 353 final} z 5.05.2021 r.

grupowych stosowanych do porozumień wertykalnych oraz wytycznych wertykalnych dotyczących handlu internetowego. Wspomniała również o swych pracach w sprawie definicji rynku, uwzględniających czynniki takie jak digitalizacja i globalizacja.¹³⁸ Komentatorzy sugerują, że nowe podejście powinno w większym stopniu uwzględniać, przy analizie skutków funkcjonowania aliansów o zasięgu globalnym operujących z lub do portów UE, wpływ czynników zewnętrznych w stosunku do tego rynku geograficznego, w szczególności legalność praktyk antykonkurencyjnych w innych częściach świata (np. w Singapurze).¹³⁹ W przypadku rynków o zasięgu globalnym większe znacznie będzie miała konkurencja zewnętrzna, spoza rynku właściwego.

Wpisanie unijnych reguł konkurencji w koncepcję polityki zrównoważonego rozwoju jest częścią strategii Europejskiego Zielonego Ładu. Przygotowując pole dla niej Komisja umożliwiła zainteresowanym podmiotom przedstawienie swoich propozycji i uwag na temat aktualnych przepisów antymonopolowych, kontroli koncentracji przedsiębiorstw i kontroli pomocy państwa w kontekście realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu¹⁴⁰. Przeprowadzenie publicznych konsultacji na temat funkcjonowania wyłączenia blokowego dla konsorcjów zostało przewidziane przez Komisję na czwarty kwartał 2021 r. zgodnie z harmonogramem przeglądów polityki łączenia przedsiębiorstw oraz przeciwdziałania praktykom ograniczającym konkurencję i nadużywaniu pozycji dominującej (2020-2024)¹⁴¹.

WNIOSKI

Globalne alianse żeglugowe świadczące skonteneryzowane przewozy na liniach regularnych, eksploatujące imponujące kontenerowce, obecne są we wszystkich liczących się portach świata. Wysoki poziom zintegrowania największych graczy na rynku żeglugowym istotnie wpływa na relacje handlowe z innymi uczestnikami łańcucha transportowego oraz operatorami terminali

¹³⁸ Zob. *Support study accompanying the evaluation of the Commission Notice on the definition of relevant market for the purposes of Community competition law final report*, European Union 2021, https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-06/kd0221712enn_market_definition_notice_2021_1.pdf [dostęp 31.08.2021 r.].

¹³⁹ Ph. Corruble, *Prolongation du réglemant...*, s. 107.

¹⁴⁰ Polityka konkurencji wspierająca Europejski Zielony Ład. Zaproszenie do przedkładania uwag https://ec.europa.eu/competition/information/green_deal/call_for_contributions_pl.pdf [dostęp 31.08.2021 r.].

¹⁴¹ Tabela z planowanym harmonogramem przeglądów polityki łączenia przedsiębiorstw oraz przeciwdziałania praktykom ograniczającym konkurencję i nadużywaniu pozycji dominującej (2020-2024). https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-04/timeline_policy_review_mergers_antitrust.pdf [dostęp 31.08.2021 r.].

portowych. Głosy krytyczne kumulują się wokół utrzymywania w niezmiennym brzmieniu wyłączenia dla konsorcjów w sytuacji, gdy na rynku żegludowym daje się odczuć wyraźną dominację mega-aliansów, wzmocnioną integracją wertykalną oraz silne powiązania poprzez wspólne rozwiązania cyfrowe dla potrzeb działalności operacyjnej w żegludzie morskiej¹⁴². Podjęty na forum OECD w 2015 r. dialog na temat prawa konkurencji w żegludze liniowej potwierdził, że konsorcja i alianse strategiczne, choć uznawane za rozwiązania przekładające się na znaczny wzrost wydajności, niosą za sobą istotne wzmocnienie współpracy i koncentracji w tym sektorze. Szczególne ryzyko związane jest z wykorzystywaniem struktur konsorcjów i aliansów jako platform wymiany informacji, dostosowywania kosztów i strategii oraz dyskusji na temat zdolności przewozowych pomiędzy konkurentami. Ryzyko cichej zmowy wzrasta wraz ze zwiększeniem przejrzystości i zakresu danych wymienianych w ramach porozumień między przewoźnikami¹⁴³.

Postępująca digitalizacja i budowanie struktur typu *TradeLens* wpływa na pozycję rynkową największych graczy. W konsekwencji słusznie podnosi się potrzebę rewizji reguł wyznaczania rynku właściwego i sposobu przeprowadzania analizy w odniesieniu do skonteneryzowanych usług transportu morskiego na liniach regularnych.¹⁴⁴ Negatywnym skutkiem dominacji przyjmowanych przez największych graczy rynkowych technologii może być wykluczenie z rynku konkurentów niezdolnych do zaadoptowania jej. Na podstawie obecnych przepisów nie ma jasności, czy tego typu przeszkody można traktować jako nadużycie pozycji dominującej. Komisja Europejska w swoich dotychczasowych decyzjach nie wypowiedziała się w tej sprawie, tym bardziej trudno mówić o istnieniu jakiegokolwiek orzecznictwa sądowego w tej kwestii. Przyszłość pokaże, jakie konkretnie ramy prawne w UE zostaną przygotowane w odpowiedzi na zmieniające się warunki społeczno-gospodarcze, geopolityczne i technologiczne tak, aby wypełniać poprzez politykę konkurencji zasady wynikające ze strategii przemysłowej dla Europy.

EU COMPETITION LAW PERSPECTIVE TOWARDS AGREEMENTS IN THE MARITIME SECTOR AT THE TURN OF THE DECADE

Keywords: liner consortia, global (strategic) alliances, competition law in the shipping sector, consortia block exemption, digital transformation, information systems, logistic platforms, electronic documents, blockchain

¹⁴² Ph. Corruble, *Prolongation du règlement...*, s. 100-104.

¹⁴³ OECD, Executive Summary.

¹⁴⁴ Ph. Corruble, *Prolongation du règlement...*, s. 105.

Abstract

The article presents EU law perspective on current functional problems of agreements in the maritime transport sector. The high level of integration of the shipping market largest players significantly affects their trade relations with other participants of transport chains and with port terminal operators. The rapid digital transformation of transport and logistics is a new phenomenon facilitating co-operation between competitors on an unprecedented scale, but also posing serious risks. The big players adopting specific technological solutions force smaller contractors in logistics chain to use the same IT systems and software they chose. The authors discuss the impact of digital transformation and new technologies on the competition in the maritime transport. Such analysis is done in the light of comprehensive review of EU competition law in the context the super platforms data processing in a post-pandemic reality.

BIBLIOGRAFIA

- Allen C.H., *Determining the Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles: Formalism vs Functionalism*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2018, vol. 49, issue 4
- Allison I., *IBM and Maersk Struggle to Sign Partners to Shipping Blockchain*, *CoinDesk* 26.10.2018 r., <https://www.coindesk.com/ibm-blockchain-maersk-shipping-struggling>
- Antapassis A., Athanassiou L., Rosaeg E. (red.), *Competition and regulation in shipping and shipping related industries*, Leiden 2009
- Bartlett M., *Game of Drones: Unmanned Maritime Vehicles and the Law of the Sea*, *Auckland University Law Review* 2018, vol. 24
- Benduch D., *Wpływ Internetu rzeczy na podnoszenie konkurencyjności przedsiębiorstw* [w:] G. Szpor (red.) *Internet rzeczy. Bezpieczeństwo w smart-city*, Warszawa 2015
- Biała Księga z 13.10.2004 r. dotycząca przeglądu rozporządzenia Nr 4056/86, COM (2004) 675 final
- BIMCO, *The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships*, Version 4.
- Bolero to provide electronic bill of lading as-a-service to R3 Corda based trade platforms in Latin America and Australia*, *Bolero News* 22.10.2020, <https://www.bolero.net/news/bolero-provides-electronic-bill-of-lading-to-r3-corda-based-trade-platforms-in-latin-america-and-australia>
- Carlsen C., *Tradelens is well on its way to integrate Maersk rivals on the platform*, *ShippingWatch*, 10.9.2020, <https://shippingwatch.com/logistics/article12403436.ece>
- Commission Staff Working Document. Evaluation of the Commission Regulation (EC) No 906/2009 of 28 September 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia), SWD(2019) 412 final
- Corruble Ph., *Les alliances maritimes mondiales entre le zist et le zest*, *DMF* 2018, Nr 807
- Corruble Ph., *Les alliances maritimes, filles de la mondialisation et d'une gestation par antitrust*, *DMF* 2018, Nr 805

- Corruble Ph., *Les autorités de concurrence face aux alliances maritimes mondiales*, DMF 2017, Nr 798, s. 13.
- Corruble Ph., *Prolongation du règlement d'exemption des consortiums: un tromp-l'oeil à l'heure de l'intégration et de la digitalisation du transport maritime*, DMF z 2020, Nr 821
- Crist P., *Blockchain and Beyond: Encoding 21st Century Transport*, OECD/ITF, Paryż 2018, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/blockchain-and-beyond-encoding-21st-century-transport.pdf>
- Czarnecki J., *Prawne aspekty zastosowań technologii blockchain na rynkach finansowych*, [w:] W. Rogowski (red.), *Regulacje finansowe. FinTech – nowe instrumenty finansowe – resolution*, Warszawa 2017
- DCSA, *Implementation Guide for Cyber Security on Vessels v1.0*, 10.03.2020 r. (<https://dcsa.org/wp-content/uploads/2020/03/DCSA-Implementation-Guideline-for-BIMCO-Compliant-Cyber-Security-on-Vessels-v1.0.pdf>)
- De Filippi P., Wright A., *Blockchain and the Law: The Rule of Code*, Cambridge MA 2018
- Decyzja Komisji COMP/M.7268 CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG z 11.09.2014
- Decyzja Komisji COMP/M.7908 CMA-CGM/NOL z 29.04.2016 r.
- Decyzja Komisji COMP/M.8120 Hapag-Lloyd/UASC z 23.11.2016 r.
- Decyzja Komisji COMP/M.8330 Maersk Line/HSDG z 10.04.2017 r.
- Decyzja Komisji COMP/M.8472 Nippon Yusen Kabushiki Kaisha/Mitsui Osk Lines/Kawasaki Kisen Kaisha/JV z 28.06.2017 r.
- Decyzja Komisji COMP/M.8594 Cosco Shipping/Ooil z 5.12.2017 r.
- Decyzja Komisji COMP/M.8742 - IBM/MAERSK/GTD JV z 23.03.2018 r.
- Decyzja Komisji COMP/M.9221 CMA-CGM/CEVA z 06.02.2019 r.
- Delebecque Ph., *Droit maritime*, Dalloz 2020
- Dragun-Gertner M., *Konosament elektroniczny a akredytywa dokumentowa*, [w:] *Europeizacja prawa prywatnego*, t. 1, M. Pazdan, W. Popiołek, E. Rott-Pietrzyk, M. Szpunar (red.), Warszawa 2008
- Fédi L., M. Tourneur, *Les consortia et les alliances (géo)stratégiques face aux nouveaux enjeux du transport maritime conteneurisé*, DMF 2015, Nr 769
- Fédi L., *Alliances stratégiques dans l'industrie des liners: les voies de réponses du droit de la concurrence européen et international*, DMF 2019, Nr 816
- Fédi L., *L'abrogation des conférences maritimes dans l'Union Européenne: premiers bilans et perspectives d'évolution*, DMF 2013, Nr 750
- Fischer B., *Prawne aspekty norm technicznych. Normalizacja jako wsparcie legislacji administracyjnej*, Warszawa 2017
- Fuerstenberg S., *Solutions that can't be hacked – Examples of real applications of blockchain that could change the world of transport and logistics* (prezentacja) 2017, <https://svth.is/wp-content/uploads/2017/08/Global-Maritime-Blockchain-Hub-Sofia-Furstenberg.pdf>
- Gawer A., Smicek N., *Online platforms: Economic and societal effects*, Bruksela 2021, s.18-61, [https://www.europarl.europa.eu/stoa/en/document/EPRS_STU\(2021\)656336](https://www.europarl.europa.eu/stoa/en/document/EPRS_STU(2021)656336)
- Goldby M., *Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice*, Oxford 2013

- Goldby M., *Legislating to facilitate the use of electronic transferable records: A case study* (Paper prepared for the UNCITRAL Colloquium on Electronic Commerce New York 14th to 16th February 2011) <https://www.scribd.com/document/207919899/Legislating-to-Facilitate-the-Use-of-Electronic-Transferable-Records-A-Case-Study>
- Gonzales-Usach R. i in., *Use Cases, Applications and Implementation Aspects for IoT Interoperability*, [w:] O. Vermesan, J. Bacquet (red.), *Next Generation Internet of Things. Distributed Intelligence at the Edge and Human Machine-to-Machine Cooperation*, Delft-Gistrup 2018
- Guidelines - Cyber Risk Management for Ports*, ENISA, Ateny 2020
- Heilig L., Lalla-Ruiz E., Voss S., *Digital transformation in maritime ports: analysis and a game theoretic framework*, Netnomics: Economic Research and Electronic Networking 2017, https://www.researchgate.net/publication/321853773_Digital_transformation_in_maritime_ports_analysis_and_a_game_theoretic_framework
- International Transport Forum, *The Impact of Alliances in Container Shipping*, OECD 2018
- Kirstein L., *Information Sharing For Efficient Maritime Logistics*, OECD/ITF Paryż 2018
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Platformy internetowe i jednolity rynek cyfrowy. Szanse i wyzwania dla Europy*, COM(2016)288 final
- Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Nowa strategia przemysłowa dla Europy*, COM(2020) 102 final z 10 marca 2020 r.
- Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. –tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy* {SWD(2021) 351 final} - {SWD(2021) 352 final} - {SWD(2021) 353 final} z 5 maja 2021 r.
- Krasuski A., *Chmura obliczeniowa. Prawne aspekty zastosowania*, Warszawa 2018
- Li R., *On the Legal Status of Unmanned Ships*, China Oceans Law Review 2019
- Lista A., *The application of the EU competition rules to the marine sector*, w: *Maritime Law*, Y. Baatz (red.), Informa Law from Routledge 2020
- Maritime Agenda 2025: The future of Germany as a maritime industry hub*, Federal Ministry of Economic Affairs and Energy, Berlin 2017
- Maritime Technology Challenges 2030: New Technologies And Opportunities*, ECMAR, Bruksela 2018
- Maritime Trend Report: Observations and perspectives on the future of the maritime industry by Danish Ship Finance and Rainmaking*, Kopenhaga 2018
- Mayer-Schoenberger V., Cukier K., *Big data. Rewolucja, która zmieni nasze myślenie, pracę i życie*, Warszawa 2014
- Mayer-Schoenberger V., Ramge T., *Reinventing Capitalism in the Age of Big Data*, Londyn 2018
- Monitor Deloitte. *EU Shipping Competitiveness Study International benchmark analysis: Study commissioned by the European Community Shipowners' Associations*, luty 2017
- MSC-FAL.1/Circ.3 on Guidelines on maritime cyber risk management, 5.07.2017
- Munari F., *Liner Shipping and Antitrust after the Repeal of Regulation 4056/86*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2009, No. 42

- Nakamoto S., *Re: Bitcoin P2P e-cash paper*, 17.10.2008 r. <https://www.mail-archive.com/cryptography@metzdowd.com/msg10006.html>
- Nesterowicz M.A., *Niekonkurencyjne morze. Zasady stosowania europejskiego prawa konkurencji w transporcie morskim*, [w:] *Prawo i ekonomia konkurencji. Wybrane zagadnienia*, B. Kurcz (red.), Warszawa 2010
- Nesterowicz M.A., Zużewicz-Wiewiórowska I., *Wspólna Polityka Transportowa w żegludze morskiej*, [w:] *Polityki Unii Europejskiej: polityki sektorów infrastrukturalnych. Aspekty prawne*, Warszawa 2010
- Nesterowicz M.A., Zużewicz-Wiewiórowska I., *Wyłączenia porozumień żeglugowych*, w: *Wyłączenia grupowe spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję we Wspólnocie Europejskiej i w Polsce*, A. Jurkowska, T. Skoczny (red.), Warszawa 2008
- Neuburger J., Choy W., Mollod J., *Blockchain and Supply Chain Management, Practical Law 2018* [ID: w-017-3806], <https://ca.practicallaw.thomsonreuters.com/>
- OECD, *Competition Policy in Liner Shipping. Final Report*, 16.04.2002, DSTI/DOT (2002)2 ([https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?co-te=dsti/dot\(2002\)2&doclanguage=e](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?co-te=dsti/dot(2002)2&doclanguage=e))
- OECD, *Executive Summary of the Roundtable on Competition Issues in Liner Shipping*, 27.11.2015, DAF/COMP/WP2/M(2015)1/ANN3 ([https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/M\(2015\)1/ANN3/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/M(2015)1/ANN3/en/pdf))
- Parker G., Van Alstyne M., *Platform Revolution: How Networked Markets Are Transforming the Economy-and How to Make Them Work for You*, Londyn-Nowy Jork 2016
- Patrick, G., Bana A., *Rule of Law Versus Rule of Code: A Blockchain-Driven Legal World*, IBA Legal Policy & Research Unit Legal Paper, Londyn 2017
- Polityka konkurencji wspierająca Zielony Ład. Zaproszenie do przedkładania uwag, https://ec.europa.eu/competition/information/green_deal/call_for_contributions_pl.pdf
- Port Cybersecurity - Good practices for cybersecurity in the maritime sector*, ENISA, Ateny 2019
- Pozdnakova A., *Liner Shipping and EU Competition Law*, Wolters Kluwer 2008
- Pozdnakova A., *New liner consortia block exemption: a legislative commentary*, *European Competition Law Review* 2010, No. 31(10)
- Premti A., *Liner shipping: is there a way for more competition?*, UNCTAD Discussion Papers 2016, No. 224, https://unctad.org/system/files/official-document/osgdp2016-d1_en.pdf
- Pritchett P.W., *Ghost Ships: Why the Law Should Embrace Unmanned Vessel Technology*, *Tulane Maritime Law Journal* 2015, vol. 40, issue 1
- Pyć D., Zużewicz-Wiewiórowska I. (red.), *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2020
- Review of Maritime Transport 2020*, UNCTAD, Geneva 2020, UNCTAD/RMT/2020
- Rezolucja IMO MSC.428(98) z 16 czerwca 2017 r. Zarządzanie bezpieczeństwem cybernetycznym dla systemów zarządzania bezpieczeństwem, MSC 98/23/Add.1. Annex 10
- Ringbom H., *Legalizing Autonomous Ships*, *Ocean Yearbook* 2020, vol. 34
- Ringbom H., *Regulating Autonomous Ships - Concepts, Challenges and Precedents*, *Ocean Development and International Law* 2019, vol. 50, issue 2-3
- Roukouni A., *Port of Rotterdam: Booking.com for Container Transport. Multi-Sided Platforms in Europe's Logistics Sector (Case 4)*, RSM Erasmus University, Rotterdam 2020

- Rozporządzenie Komisji (UE) 2020/436 z dnia 24 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 906/2009 w odniesieniu do okresu jego stosowania, Dz.Urz. UE L 90 z 25.03.2020, s. 1
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszące się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i art. 82 Traktatu WE, Dz.Urz. UE L 123 z 27.04.2004, s. 18
- Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 906/2009 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi liniowej (konsorcja), Dz.Urz. UE L 256 z 2009 r., s. 31
- Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 4056/86 z 22.12.1986 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego, Dz.Urz. WE L 378 z 1986 r., s. 4
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu, Dz.Urz. UE L 1 z 4.01.2003, s. 1
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw, Dz. Urz. UE L 24, 29.01.2004, s. 1
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r. uchylające rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1/2003 w zakresie rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe, Dz. Urz. UE L 269, 28.09.2006, s. 1
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 246/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy kompaniami żeglugi liniowej (konsorcja), Dz. Urz. UE L 79, 25.03.2009, s. 1
- Sawiczewska Z., *Konferencje żeglugowe*, Gdańsk 1986
- Singh N., *Real World Blockchain Use Cases – 46 Blockchain Applications*, 101Blockchains, <https://101blockchains.com/blockchain-applications/>
- Skoczny T., Miąsik D., Surdek M. (red.), *Sprawa Microsoft - Studium przypadku - Prawo konkurencji na rynkach nowych technologii*, Warszawa 2009
- Śledziwska K, Włoch R., *Gospodarka cyfrowa. Jak nowe technologie zmieniają świat*, Warszawa 2020
- Sułkowski Ł, Kaczorowska-Spychalska D., *Internet of Things – W poszukiwaniu przewagi konkurencyjnej* [w:] Ł. Sułkowski, D. Kaczorowska-Spychalska (red.) *Internet of Things. Nowy paradygmat rynku*, Warszawa 2018
- Support study accompanying the evaluation of the Commission Notice on the definition of relevant market for the purposes of Community competition law final report, European Union 2021, https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-06/kd0221712enn_market_definition_notice_2021_1.pdf
- Szafrański B., *Interoperacyjność rejestrów publicznych*, [w:] A. Gryszczyńska (red.), *Rejestry publiczne: jawność i interoperacyjność*, Warszawa 2016
- Szostek D., *Blockchain a prawo*, Warszawa 2018
- Tabela z planowanym harmonogramem przeglądów polityki łączenia przedsiębiorstw oraz przeciwdziałania praktykom ograniczającym konkurencję i nadużywaniu

- pozycji dominującej (2020-2024). https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-04/timeline_policy_review_mergers_antitrust.pdf
- Tapscott D., Tapscott A., *Blockchain Revolution*, Londyn 2016
- The International Port Community Systems Association (IPCSA): *IPCSA Information Sheet*: maj 2018, <https://ipcsa.international/armoury/resources/ipcsa-blockchain-solution-for-bol-21-05-2018-1.pdf>
- Van de Voorde E., Vanelslander T., *Puissance de marché et intégration horizontale et verticale des activités maritimes et portuaires*, OECD 2009
- Van Duin R. i in., *Synchromodal Transport: From Theory To Practice. Case study Port of Rotterdam: Identifying the success/fail factors - The 98th Annual Meeting Transportation Research Board*, Waszyngton 2019, dostępny w serwisie ReasearchGate: https://www.researchgate.net/publication/330579559_SYNCHROMODAL_TRANSPORT_FROM_THEORY_TO_PRACTICE_CASE_STUDY_PORT_OF_ROTTERDAM_IDENTIFYING_THE_SUCCESSFAIL_FACTORS
- Van Hooydonk E., *The law of unmanned merchant shipping - an exploration*, The Journal of International Maritime Law 2014, vol. 20
- Van Riessen B., Negenborn R., Dekker R., *Synchromodal Container Transportation: An Overview of Current Topics and Research Opportunities*, [w:] F. Corman, S. Voss, R. Negenborn (red.) *Computational Logistics. ICCL 2015. Lecture Notes in Computer Science*, vol. 9335, Springer 2015, https://doi.org/10.1007/978-3-319-24264-4_27
- Veal R., *The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles*, Ocean Development and International Law 2019, vol. 50
- Veal R., Tsimplis M., *The integration of unmanned ships into the lex maritima*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2017
- Vermesan O., Bacquet J., *Next Generation Internet of Things: Distributed Intelligence at the Edge and Human Machine-to-Machine Cooperation*, Gisturp-Delft 2018
- Vigna P., Casey M., *Cryptocurrency: Future of the Money?* Londyn 2016
- Weber R.H., Weber R., *Internet of Things: Legal Perspectives*, Berlin-Heidelberg 2010
- Werbach K., *The Blockchain and the New Architecture of Trust*, Cambridge MA 2018
- Werner M. J., *Application of EU Competition Rules to Maritime Sector*, [w:] *EU Maritime Transport Law*, H. Jessen, M. J. Werner (red.), C.H. Beck, 2016
- Wierczyński G., Wiewiórowski W., *Informatyka prawnicza. Nowoczesne technologie informacyjne w pracy prawników i administracji publicznej*, Warszawa 2016
- Wiewiórowski W., Zużewicz-Wiewiórowska I., *Konosament a blockchain. Możliwości wykorzystania technologii rozproszonego rejestru dla celów „elektronicznego indosu” przy przenoszeniu praw z papierów wartościowych na zlecenie*, [w:] K. Flaga-Gieruszzyńska, J. Gołaczyński, D. Szostek (red.) *Sztuczna inteligencja, blockchain, cyberbezpieczeństwo oraz dane osobowe. Zagadnienia wybrane*, Warszawa 2019
- Wiewiórowski W., Zużewicz-Wiewiórowska I., *Proces przetwarzania danych z dokumentów elektronicznych w systemach teleinformatycznych e-Maritime*, Prawo Morskie 2014, t. XXX
- Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 Traktatu WE do sektora usług transportu morskiego, Dz.Urz. UE C 245 z 26.09.2008 r.
- Zużewicz-Wiewiórowska I., *Konferencje żeglugowe w dobie przemian wspólnotowego prawa konkurencji*, Prawo Morskie 2007, t. XXIII