

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Vonalhajózási konferenciák – ENSZ-egyezmény

COM(2006) 869 final – 2006/0308 (COD)

(2007/C 256/12)

2007. március 20-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

Az EGSZB Elnöksége 2007. február 14-én megbízta a „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekciót a bizottsági munka előkészítésével.

A munka sürgősségére való tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. július 11-12-én tartott, 437. plenáris ülésén (a 2007. július 11-i ülésnapon) főelőadót jelölt ki Dr. Anna BREDIMA-SAVO-POULOU személyében, továbbá 86 szavazattal, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 Az EGSZB egyetért a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezésével, mivel az elkerülhetetlen következménye a vonalhajózási konferenciák csoportmentességét előíró 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezésének. Az EGSZB megállapítja, hogy ez a két rendelet jogi csomagot alkotott.

1.2 A 954/79/EGK rendelet a vonalhajózási konferenciák magatartási kódexéről szóló ENSZ-egyezmény (a továbbiakban: UNCTAD vonalhajózási magatartási kódex vagy kódex) tagállamok által történő megerősítéséről vagy ahhoz való csatlakozásáról szól. Az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódexet 81 ország ratifikálta, köztük a világkereskedelem új motorjai (így például Kína, India, Oroszország és Brazília), valamint Ausztrália, Kanada, Japán, Nigéria, Mexikó, Indonézia, Szaúd-Arábia és Szingapúr. A kódexet 16 uniós tagállam is ratifikálta. Ezenkívül a vonalhajózási biztosítja a nemzetközi kereskedelem összértékének 60 %-át, főként konténerszállítás révén. Ezért a 954/79/EGK (valamint a 4056/86/EGK) rendelet hatályon kívül helyezése vitathatatlanul olyan következményekkel fog járni, amelyeket nem szabad alábecsülni.

1.3 Az EGSZB kifejezetten kéri az Európai Bizottságot, hogy tisztázza az EU nemzetközi vonalhajózásának jogi helyzetét a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezését követően. Tekintettel arra, hogy mennyire fontos egy integrált uniós tengerpolitika az EU világgazdaságban betöltött szerepével kapcsolatban, valamint tekintettel a hajózás – ideértve az uniós hajózást az EU-ban és a világkereskedelemben – fontosságára, az EGSZB úgy ítéli meg, hogy kiemelt figyelemmel kell kísérni a hatályon kívül helyezés kezelését és a következmények gondos mérlegelése szükséges mind európai, mind pedig nemzetközi szinten. Ami a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezésére vonatkozó európai bizottsági javaslatot illeti, az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az nem veszi tekintetbe a következő két paramétert: a) az uniós vonalhajózási fuvarozók közötti megkülönböztetést, mely a hatályon kívül helyezésből következhet és amelyet el kellene kerülni (az EK-Szerződés 12. cikkének megfelelően) és b) az uniós vonalhajózási fuvarozók (köztük a rövid távú tengeri szállítást működtetők) versenyképességét, melyet meg kellene őrizni (a felülvizsgált lisszaboni stratégiának megfelelően).

1.4 Az Európai Parlament, illetve saját korábbi véleményeivel összhangban az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy foglalkozzon a 4056/86/EGK, valamint a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséből eredő (politikai, jogi és gyakorlati) következményekkel annak érdekében, hogy elkerülhetőek legyenek az európai hajózási érdekekkel ellentétes hatások nemzetközi szinten.

1.5 Az iránymutatás az EK-versenyszabályok tengeri szállításra történő alkalmazását világítja meg, mely 2008. október 18-án – a vonalhajózási szállítás tekintetében az EU-ba irányuló vagy onnan kiinduló vonalhajózási konferenciák tilalmával – lép hatályba a vonalhajózási szolgáltatásokra vonatkozóan, és elsősorban azt teszi lehetővé a vonalhajózási üzemeltetők számára, hogy elvégezzék megállapodásaik EK-versenyjog tekintetében történő önértékelését. Ezért az EGSZB úgy véli, hogy nem valószínű, hogy ezek az iránymutatások foglalkozni fognak a 4056/86/EGK és a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséből eredő nemzetközi (politikai, jogi és gyakorlati) következményekkel. Márpedig korábbi véleményeiben mind az EGSZB, mind pedig az Európai Parlament több alkalommal is kérte az Európai Bizottságot, hogy elemezze ezeket a következményeket, és a jövőben vegye figyelembe azokat az új rendszer felállításakor. Az EGSZB ezért szeretné, ha kellő időben konzultálnának vele az EK-versenyszabályok tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó iránymutatás-tervezetről, és lehetőséget szeretne kapni arra, hogy véleményt nyilváníthasson a tárgyban.

1.6 Jóllehet egyetért a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezésével, az EGSZB nem érti a hatályon kívül helyezéshez való fordulás sürgősségét, mielőtt a vonalhajózásra vonatkozó legutóbbi európai politikák nemzetközi következményeinek megfelelő felmérése és tanulmányozása megtörtént volna.

2. Bevezetés

2.1 A konténeres vonalhajózási ipar alapvető fontosságú tényező az európai gazdaság számára. A tengeri konténerforgalom értékét tekintve az EU-25-ök külkereskedelmének megközelítőleg 40 %-át képviseli. Az egész világon a három legnagyobb vonalhajózási üzemeltető társaság európai, és az Ázsiát és Európát összekötő utak az Ázsiát és az USA-t összekötő utakkal

együtt messze a legfontosabb kereskedelmi utak ⁽¹⁾. Ezen túlmenően jelenleg közel 150 nemzetközi vonalhajózási konferencia működik a világon, közülük 28 foglalkozik az EU-ba irányuló és onnan kiinduló kereskedelemmel. A menetrend szerinti vonalhajózási szolgáltatásokban részt vevő tagállamok többek között a következők: Dánia, Németország, Franciaország, Olaszország, Egyesült Királyság, a balti államok és Ciprus. A legfrissebb adatok szerint ⁽²⁾ a nemzetközi tengeri kereskedelem összértékének 60 %-át és a tengeren szállított 5,9 milliárd tonna 25 %-át a menetrend szerinti szolgáltatások, köztük a vonalhajózási konferenciák biztosítják.

2.2 A javaslat célja a vonalhajózási konferenciák magatartási kódexéről szóló ENSZ-egyezmény tagállamok által történő megerősítéséről vagy ahhoz való csatlakozásáról szóló 1979. május 15-i 954/79/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezése. A javaslat a 2006. szeptember 25-i 1419/2006/EK tanácsi rendelet elfogadását követően a vonalhajózási konferenciák csoportmentességét előíró 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséből következik. Az 1419/2006/EK rendelet az 1/2003/EK rendelet hatályát is módosítja azzal, hogy kiterjeszti azt a kabotázsra és a nemzetközi trumphajózási szolgáltatásokra.

2.3 A vonalhajózási konferenciák magatartási kódexéről szóló ENSZ-egyezményt (Genf, 1974. április 6.) az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája (UNCTAD) keretében dolgozták ki azzal a céllal, hogy összehangolt nemzetközi rendszert teremtsenek a hajózási konferenciák működésére. Az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódex elfogadásával eleget kívántak tenni a fejlődő országok arra irányuló legitím törekvéseinek, hogy fuvarozótársaságaik nagyobb mértékben vehessenek részt a vonalhajózási rakományok szállításában. Elfogadása a fejlett és a fejlődő országok közötti, elhúzódó többoldalú tárgyalások eredménye volt ⁽³⁾. A kereskedelem két végpontján lévő országok fuvarozótársaságai és harmadik országok fuvarozótársaságai között a rakományok elosztásakor a protekcionista tendenciák letörését tartották szem előtt. A 954/79/EGK rendelet azt célozta, hogy a kódex mechanizmusai összhangban legyenek az EK-Szerződés elveivel.

2.4 Azok a tagállamok, amelyek ratifikálták vagy csatlakoztak az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódexéhez: Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Dánia, Finnország, Franciaország, Németország, Olaszország, Málta, Hollandia, Portugália, Románia, Szlovákia, Spanyolország, Svédország és az Egyesült Királyság. Norvégia EGT-tagként szintén csatlakozott a kódexhez.

2.5 A vonalhajózási konferenciák rendszerének az EU-ban történő hatályon kívül helyezése tárgyában az Európai Parlament két (2005-ös és 2006-os) véleményében a következőket emelte ki: „Mivel e rendelet alkalmazása ⁽⁴⁾ (a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése) jogi kollíziót idéz elő bizonyos tagállamoknak az UNCTAD vonalhajózási konferenciáinak magatartási

kódexéhez való csatlakozása tekintetében, ajánlott, hogy e tagállamok lépjenek ki, mindazonáltal erre nem kötelezhetők. E helyzetből következően szükség van egy pontos eljárásra, amely lehetővé teszi az esetlegesen felmerülő nemzetközi jogi kollíziók kezelését. A Bizottság átlátható áttekintést nyújt az Európai Parlamentnek a harmadik országokban (Kína, USA, Kanada, Japán, Szingapúr és India) a vonalhajózási szolgáltatásokról szóló új EU-politikával kapcsolatban kialakított álláspontról (elfogadás, alkalmazkodás, ellenzés, negatív hatások stb.), illetve azon hajlandóságukról, hogy átalakítsák saját rendszerüket. A Bizottságnak alaposan meg kell vizsgálnia az UNCTAD-kódex felmondásának kereskedelmi és politikai vonzatait. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy szükséges-e módosítani vagy hatályon kívül helyezni más EK-jogszabályokat, mint például a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendeletet.” ⁽⁵⁾ Ezen túlmenően az Európai Parlament „felhívja a Bizottságot ⁽⁶⁾, hogy ne folytassa a 4056/86/EK rendeletnek a közösségi jog és harmadik országok joga közötti kollízió esetén tárgyalások tartását előíró 9. cikke megszüntetésének javaslatát, különösen a Bizottság azon szándékának fényében, hogy felülvizsgálja a versenyjogot a tengeri szállítás tekintetében.” Az Európai Parlament ajánlásaival szemben a 9. cikket mégis hatályon kívül helyezték a 4056/86/EGK rendelettel együtt, míg a vonalhajózási konferenciák rendszerének az EU-ban történő hatályon kívül helyezéséből eredő jogi és politikai hatások tárgyában kért gondos tanulmányozás, úgy látszik, még mindig nem történt meg.

2.6 Az EGSZB is megvitatta a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezését, és e témában két véleményt fogadott el: 2004-ben, illetve 2006-ban. Emellett 2006-ban az EGSZB fenntartotta arra vonatkozó álláspontját, hogy a 4056/86/EGK rendelet javasolt hatályon kívül helyezésének lesz-e hatása hosszútávra. E szerint: „A konferenciarendszerre még mindig az EU tagállamai és a Közösség között létrejött többoldalú és kétoldalú megállapodások az irányadók”. Az EGSZB azt is megjegyezte, hogy „az Európai Bizottság elismerte, hogy e megállapodások következményeként a 4056/86/EGK rendelet következő rendelkezéseinek (az 1. cikk (3) bekezdésének b) és c) pontja, a 3–8. cikk és a 26. cikk) hatályon kívül helyezését két évre el kell halasztani, hogy lehetőség nyíljon e harmadik országokkal kötött megállapodások megszüntetésére vagy felülvizsgálatára”. Az EGSZB úgy vélte továbbá, hogy „a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése során az Európai Bizottságnak figyelembe kell vennie a kis- és középvállalkozások érdekeit is. A kis- és középvállalkozások az EU gazdaságának gerincét alkotják, és fontos szerepet játszanak a felülvizsgált lisszaboni stratégiában is. A piacnak nyitottnak kell maradnia a jelenlegi és a potenciális versennyel szemben, amelybe a kis- és középvállalkozások is beletartoznak.” Az EGSZB végül fenntartotta azt az álláspontját, mely szerint „a konszolidáció ugyan pozitív hatást gyakorolhat az EU iparára (hatékonyságnövekedés, méretgazdaságosság, költségmegtakarítás), azonban óvatosságra van szükség annak elkerülése érdekében, hogy a konszolidáció – amelyhez a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése vezethet – következtében kevesebb szereplő, és ezáltal kisebb verseny legyen a szóban forgó piacokon.”

⁽¹⁾ *Global Insight final report on the application of competition rules to liner shipping*, 2005. október.

⁽²⁾ UNCTAD – 2003, Clarksons – 2003.

⁽³⁾ HL C 157., 2005.6.28.

⁽⁴⁾ Európai parlamenti jelentés: A6-0217/2006., 2006.6.22.

⁽⁵⁾ HL L 378., 1986.12.31., 1. o.

⁽⁶⁾ Európai parlamenti jelentés: A6-0314/2005., 2005.10.24.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 A javasolt rendelet csupán két cikket tartalmaz, az 1. cikk a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezését, a 2. cikk az új rendelet 2008. október 18-i hatályba lépését írja elő.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB több mint két évtizede kíséri figyelemmel a tengeri közlekedés versenyszabályait, ezen belül pedig a vonalhajózási konferenciák kérdését; ez idő alatt eltérő nézetek jutottak kifejezésre a vonalhajózási konferenciák csoportmentessége visszavonásának előnyeiről. Azonban a 4056/86/EGK rendeletnek az 1419/2006/EK rendelettel történő hatályon kívül helyezését követően 2008. október 18-tól a vonalhajózási konferenciák tilossá válnak mind az EU-ból kifelé, mind az EU irányába.

4.2 A 4056/86/EGK és a 954/79/EGK rendelet jogi csomagot képez; utóbbit az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódex bizonyos uniós tagállamok általi ratifikálásának köszönhetően fogadták el. Következésképp a 4059/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése miatt a 954/79/EGK rendeletet is hatályon kívül kell helyezni. Ebből következik, hogy az EGSZB – amely eredetileg ellenezte a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezését, de később kénytelen volt elfogadni annak következményei miatt – nem ért egyet a 954/79/EGK rendeletnek az uniós jogalkotás egyszerűsítése céljából javasolt hatályon kívül helyezésével. Mindazonáltal a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezésével kapcsolatban az EGSZB újfent hangsúlyozni kívánja, hogy komolyan át kell gondolni a 954/79/EGK rendelet javasolt hatályon kívül helyezésének minden egyes lehetséges jogi, illetve politikai (várhatóan negatív) következményét. Az EGSZB ugyanakkor megjegyzi, hogy a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezését célzó javaslat esetén úgy tűnik, hogy – megint csak – nem történt meg a hatályon kívül helyezésből adódható politikai, jogi és gyakorlati problémák értékelése. Jóllehet a hatályon kívül helyezés szükségességét nem kérdőjelezi meg – hiszen az elkerülhetetlen a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése miatt –, az EGSZB fenntartja és megismétli azt a nézetét, mely szerint az EU-nak bármely lehetséges – politikai, jogi vagy gyakorlati – következménnyel foglalkoznia kell.

4.3 Az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódex és a vonalhajózási konferenciák egyaránt szerepelnek az *acquis communautaire*-ben és az EU által elfogadott más jogi eszközökben. Például ez az elv adja a vonalhajózási konzorciumokról szóló 4055/86/EGK, 4058/86/EGK (?) és 823/2000/EGK rendelet alapját. Ezenkívül a kódexet külön említi néhány kétoldalú

(?) Az 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendelet (a szolgáltatásnyújtás szabadságának tagállamok, valamint tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításra történő alkalmazása) az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódexen alapul. A 4. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja a létező rakománymegosztási megállapodások megszüntetéséről intézkedik a vonalhajózási kódexre történő közvetlen hivatkozással. – Az 1986. december 22-i 4058/86/EGK rendelet (az óceánokon lebonyolódó kereskedelemben a rakományokhoz való szabad hozzáférés biztosítását szolgáló összehangolt intézkedésekről) a vonalhajózási kódexen alapul. Az 1. cikk az intézkedések szempontjából megkülönbözteti azokat a járatokat, amelyekre vonatkozik a kódex, és azokat, amelyekre nem. – HL L 378., 1986.12.31., 4. o.

egyezmény, mint például az EU-Oroszország Egyezmény (39. cikk (1) bekezdés a) pont) és a 2005-ös EU-Algéria Társulási Megállapodás (34. cikk (3) bekezdés).

4.4 A 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezésekor az Európai Bizottság jelezte, hogy iránymutatást fog kiadni arra vonatkozóan, hogy az uniós versenyszabályok miként alkalmazandók a tengeri közlekedésre, ezen belül pedig a vonalhajózási szolgáltatásokra. 2008. október 18. után (vagyis miután a vonalhajózási konferenciák tilossá válnak mind az EU-ból kifelé, mind az EU irányába) az iránymutatásnak segítséget kellene nyújtania a vonalhajózási üzemeltetők számára, hogy elvégezzék megállapodásaik uniós versenyjog tekintetében történő önértékelését. Ugyanakkor még nem egyértelmű, hogy az iránymutatás kínál-e majd megoldást a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséből adódható összes nemzetközi szintű jogi problémára. Amíg ez kiderül, az EGSZB megértéssel fogadja, hogy az iránymutatás-tervezet igen általános természetű, és így nem biztosítja azt a jogi bizonyosságot, amelyre a hajóiparnak szüksége lenne az önértékelés elvégzéséhez. Sőt, azt is elfogadja, hogy az iránymutatás-tervezet nem foglalkozik a 4056/86/EGK vagy a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezésének nemzetközi következményeivel. Éppen ezért szeretné, ha megfelelő időben felkérnék a további fejlemények figyelemmel kísérésére, és amennyiben szükséges, arra, hogy nyújtson segítséget, illetve szakértelmet a végleges iránymutatás megfogalmazásához.

4.5 Az EGSZB úgy véli, hogy a kulcskérdés, amelyet meg kell vizsgálni, az, hogy a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezése miatt fennáll-e jogi kötelezettség az UNCTAD vonalhajózási kódex érvénytelenítésére is. Az EGSZB megjegyzi, hogy az Európai Bizottság nem vizsgálta ezt a kérdést a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezését célzó javaslat *Általános háttér* fejezetében. Ugyanakkor érthető, hogy az Európai Bizottság nézete szerint azoknak a tagállamoknak, amelyek a magatartási kódex szerződő felei, nincs jogi kötelezettségük a kódex érvénytelenítésére. Ebben az esetben a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezését követően a következő lenne a jogi helyzet: az EU-tagállamoknak nem kellene érvényteleníteniük a magatartási kódexet, de nem alkalmazhatnák azt az EU-ból és az EU-ba irányuló kereskedelemre. Más országokban viszont továbbra is alkalmazható lenne a kódex. Ugyanakkor a magatartási kódexet még nem ratifikáló EU-tagállamok 2008. október 18. után már nem erősíthetik azt meg, ahogyan az *Általános háttér* fejezet és a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezését célzó javaslat (5) preambulumbekzdése írja. Következésképp egy olyan tagállam, amely nem tartozik az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódex szerződő felei közé, és e dátum után szeretne hozzá csatlakozni az Unión kívüli kereskedelemben tevékenykedő vonalhajózási fuvarozói érdekeinek védelmében, ezt már nem teheti meg.

4.6 Ilyen háttér mellett a következő jogi ellentmondás fordulhat elő 2008. október 18. után: azon tagállamok fuvarozói, amelyek aláírták a vonalhajózási kódexet, és nem érvénytelenítették azt, továbbra is élvezik azon rendelkezések előnyeit, amelyek a 2. cikk (4) bekezdésének a) és b) pontja, valamint a 2. állásfoglalás alapján a harmadik országok hajózási társaságaira vonatkoznak. Másrészt pedig a kódexet alá nem író tagállamok fuvarozói, akik 2008. október 18. után már nem is erősíthetik

azt meg és nem csatlakozhatnak hozzá, nem lennének e rendelkezések haszonélvezői. Így felmerül a következő kérdés: lehetséges-e olyan javaslat elfogadása, amely – az EK-Szerződés 12. cikkével ellentétben – diszkriminációt vezetne be az uniós fuvarozók között? Ezenkívül – a megújított lisszaboni stratégiával ellentétes szellemben – az ilyen helyzet nem befolyásolná-e az uniós vállalkozások versenyképességét Európában és a világon? Egy ilyen helyzet nem példázna-e jól az uniós politikák horizontális megközelítésének szükségességét, különösen a közlekedési és a versenypolitikát illetően a tengeri szállítás tekintetében, ahogyan azt a jövőbeli tengerészeti politikáról szóló zöld könyv is előirányozza?

4.7 Az EGSZB nyomatékosan figyelmezteti az EU-t, hogy ne becsülje alá a vonalhajózási konferenciák rendszerének hatályon kívül helyezéséből adódó nemzetközi következményeket. Megjegyzi, hogy más joghatóságok fenntartják a kartelltilalom elleni mentességre vonatkozó rendszereiket. Néhány Unión kívüli ország kifejezte aggodalmát az EU vonalhajózási konferenciákra vonatkozó rendszerének hatályon kívül helyezésével kapcsolatban. Ezzel kapcsolatban utalhatunk az Ázsiai Hajótulajdonosok Fórumának legutóbbi kijelentéseire (Bussan, Korea, 2007. május 29.):

„A tagok tudomásul vették a legfrissebb ausztráliai, kínai, hongkongi, japán és szingapúri fejleményeket, de aggodalommal tölti el őket az EU döntése a vonalhajózási konferenciák csoportmentességének eltörléséről. A küldöttek megerősítették az ASF régóta fenntartott álláspontját, mely szerint a kartelltilalom alóli mentességre vonatkozó rendszer elkerülhetetlen a hajóipar megfelelő működése szempontjából, és a nemzetközi kereskedelem növekvő igényeinek kielégítése érdekében szükség van a befektetésekre gyakorolt jótékony hatására, továbbá a kereskedelem egésze profitál a rendszerből. Megállapodás született arról, hogy a fuvarozóknak folyamatos erőfeszítéseket kell tenniük azért, hogy az érdekelt felek (hajótulajdonosok és kormányok) megértsék a fuvarozási megállapodások szerepét a kereskedelem támogatásában. Az ASF megjegyezte, hogy tagszervezetei, nevezetesen a KSA, a JSA és az SSA írásban fordultak az Európai Bizottsághoz és az érintett szervekhez, és kifejezésre juttatták ellenzésüket a kartelltilalom alóli mentességre vonatkozó rendszer eltörlésével kapcsolatban. A KSA választ kapott az Európai Bizottságtól, mely szerint az hatályon kívül helyezi ugyan a 4056/86/EGK rendeletet, de alternatívát készít elő, és változatlanul hagyja a konzorciumra vonatkozó

rendeletet, amely a kartelltilalom alóli mentességre vonatkozó rendszerek két fő tengelye közül az egyik.” Az EGSZB úgy tekinti az Ázsiai Hajótulajdonosok Fórumának kijelentéseit, mint annak illusztrációját, hogy értékelni kell, vagy legalábbis megfelelően át kell gondolni a vonalhajózási konferenciák rendszere EU-beli hatályon kívül helyezésének nemzetközi következményeit a globalizált gazdaságra. Számos hasonló kérés érkezett már az EGSZB-től és az Európai Parlamenttől.

4.8 A fenti megfontolások fényében az EGSZB határozottan úgy véli, hogy ez a kérdés nem vizsgálható kizárólag a versenyjog szemszögéből. Nem becsülhetők alá a vonalhajózási konferencia rendszere és ebből következően a 954/79/EGK rendelet EU-beli hatályon kívül helyezésének politikai és a tengeri szállításra vonatkozó következményei. Ezért az EGSZB nem érti, miért olyan sürgős a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezésére vonatkozó európai bizottsági javaslat, hiszen az EU tengeri szállításra vonatkozó versenypolitikájának, azon belül is a vonalhajózási konferenciák rendszere hatályon kívül helyezésének nemzetközi következményeivel nem foglalkoztak még megfelelően az eddig – köztük az EGSZB-től is – érkezett számos kérés ellenére.

5. Részletes megjegyzések

5.1 A vonalhajózási kódex ratifikálásának jelenlegi helyzetével kapcsolatban az EGSZB megjegyzi, hogy a 954/79/EGK rendelet hatályon kívül helyezésére irányuló bizottsági javaslat *Általános háttér* fejezete tizenhárom EU-tagállamról beszél mint az UNCTAD vonalhajózási kódex szerződő feleiről, holott a valóságban – a Románia, Bulgária és Málta által történt megerősítést követően – tizenhat ilyen tagállamról beszélhetünk.

A 954/79/EGK rendelet tartalmazott bizonyos kitételeket a harmadik országok hajózási társaságai érdekeinek védelmében. Az e rendelkezés hatályon kívül helyezésére irányuló javaslat ugyanakkor nem vezet be ilyen védelmi intézkedéseket. E tekintetben nem szabad alábecsülni a más kontinensek között (ahol a vonalhajózási kódex alkalmazható) működő EU-fuvarozók vonalhajózási érdekeit. Érdemes megjegyezni, hogy az UNCTAD vonalhajózási magatartási kódexet 81 ország ratifikálta, köztük a világkereskedelem új motorjai, így például Kína, India, Oroszország és Brazília, csakúgy mint Ausztrália, Kanada, Japán, Nigéria, Mexikó, Indonézia, Szaúd-Arábia és Szingapúr.

Kelt Brüsszelben, 2007. július 11-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS