

Kiss Krisztina Otília

Nemzetközi Magánjogi és Európai Gazdasági Jogi Tanszék

Témavezető: Király Miklós

A KÖZÖS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA A HAJÓZÁS TÜKRÉBEN A TENGERI ÉS A FOLYAMI HAJÓZÁS NÉHÁNY KERESKEDELMI ÉS FUVARJOGI KÉRDÉSÉNEK ÁTTEKINTÉSE AZ EURÓPAI UNIÓS SZABÁLYOZÁS FÉNYÉBEN

„Non erit ali lex Romae, alia Athenis;
Alia nunc, alia posthac;
Sed et apud omnes gentes et omni
tempore,
Una eademque lex obtinebit.”
Cicero, De Republica 3.22.33.

A civilizáció kezdete óta a közlekedés – különös tekintettel annak tengeri és folyami hajózási alágazatára – kulcsszerepet játszott egyfelől az emberiség túlélésében, másrészt elsőrendű eszközként szolgált a hatalomszerzésre, a különböző ideák és eszmék elterjesztésére és a természet erőinek megzabolázására, mint a tudásszerzés egyik elengedhetetlen eleme. Az antikvitás korától kezdve egészen az ipari forradalom időszakáig a hajózás a birodalomépítés egyik nélkülözhetetlen pillére volt. E nagy múltra visszatekintő közlekedési alágazat gyakorlata olyan alapvető magánjogi fogalmakat dolgozott ki, mint a hajó jelzalog, a hajómentés és a közös hajókár felelősségi szabályai, a hajóbérleti szerződés szerteágazó rendszere, valamint a hajózási biztosítás. Ugyanakkor a közlekedési szektor természetéből eredően nemzetközi jellegre tekintettel igen hamar megjelent a különböző partikuláris jogok összeütközésének problematikája is, amelyre természetes válaszként megjelent a nemzetközi egyezmények nyomán történő szabályozás gyakorlata. Az európai jog – figyelemmel annak kiinduló motivációira és sajátos jellegére – e nemzetközi és nemzeti jogrend által meghatározott környezetbe kívánja a maga szabályait és értékeit belehelyezni, némelykor kiegészítő rendelkezések, máskor pedig a korábban kialakult szabályok és gyakorlat felülírása nyomán.

1. Expozíció

Az Európai Unió kereskedelmének megközelítőleg 80 %-át a tengeri hajózási szektor bonyolítja és hozzávetőlegesen a tagállamok közötti áruáramlás harmada tengeri vagy belvízi úton történik. Mindemellett a hajózás és a hajóépítés – figyelemmel valamennyi olyan kapcsolódó foglalkozásra, mint a hajózási bankárok, jogászok, a kikötői munkások és acélgyártók vagy a hajózási ügynökök és utazás-

szervezők – az Európai Unió egyik legnagyobb foglalkoztatója. Ekképpen a kereskedelmi hajózás kiterjedt európai uniós szabályozási környezetet tudhat magáénak tekintettel annak kereskedelmi, szociális, közlekedés biztonsági, környezetvédelmi, technikai és versenyjogi aspektusaira. Mindemellett, a kereskedelmi hajózás *ipso facto* határokon átvívelő, több száz éves múltra visszatekintő és – a későbbiek folyamán egyezményes formában is rögzített – jellemzően kereskedelmi szokásokon és szokványokon alapuló gyakorlatát az európai jog pusztán részben tudja a maga arcképre formálni. E *sui generis* közlekedési alágazat maga is markánsan különbözik a többi közlekedési alágazattól, ugyanakkor – a számos kapcsolódási pont és a közös hagyományok ellenére – a kereskedelmi belvízi- és tengeri hajózás szabályrendszere, valamint annak személy- illetve áru fuvarozási vetülete is koncepcionális eltéréseket mutat.

A fentiek nyomán jelen tanulmány kizárólag az európai tengeri kereskedelmi hajózás európai uniós szabályozási környezetét kívánja vizsgálni az európai jog legalapvetőbb rendelkezései fényében. A Közös Közlekedéspolitika történetének és rendelkezéseinek bemutatását követően a szerző a tengeri kereskedelmi hajózás sajátjaiból eredő eltéréseket elemzi a szolgáltatásnyújtás, a versenyjog és az állami támogatások rendszerében.

2. A Közös Közlekedéspolitika megalapozása, története és dogmatikai rendszere

Napjainkban az Európai Unió GDP-jének megközelítőleg 7 %-a a közlekedési szektorból ered, továbbá a közlekedés a maga 5 %-os arányával az egyik legnagyobb foglalkoztatási ágazat.

Az Európai Szén és Acélközösséget életre hívó 1951. évi Párizsi Szerződés közlekedéssel kapcsolatos rendelkezései – noha szektor specifikusak és első olvasatban formális jellegűek – előrevetítik egy majdani közös közlekedéspolitika alapjait azzal, hogy *expressis verbis* deklarálják, hogy a szén és acél fuvarozásához kapcsolódó fuvardíjak és kikötések szabályozása a közös piac létrehozásának elengedhetetlen feltételei. Bármely fuvarozási¹ alágazatban a fuvardíj és a fuvarozási felté-

¹ Az európai jog hazai fordítása nem egységes a magyar jogban kialakult jogi terminológiával akkor, amikor általános jelleggel szállításként fordítja a meghatározott dolognak a feladótól/eladótól a megrendelőhöz/címzetthez/vevőhöz történő eljuttatással kapcsolatos szerződéseket. A Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 379. § (1) bekezdésében meghatározott definíció értelmében a szállítási szerződés az adásvételi szerződés halasztott változata. Ehhez képest a fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldeményt rendeltetési helyére továbbítani és a címzettnek kiszolgáltatni. [Ptk. 488. § (1) bek.] A szállítmányozási szerződés alapján pedig a szállítmányozó köteles valamely küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb szerződéseket a saját nevében és megbízója számlájára megkötni, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendőket elvégezni, a megbízó pedig köteles az ezért járó díjat megfizetni. [Ptk. 514. § (1) bek.] Jelen tanulmány – a kifejtettek okán – követke-

telek meghatározása során alkalmazott, a származási országon vagy a célországon alapuló bárminemű megkülönböztetés tilalmazott. Továbbá a szén és acél közös piacával ellentétes – és mint ilyen a Közösségen belül tilos és eltörrendő – minden olyan rendelkezés vagy gyakorlat, amely különbséget tesz a gyártók, az eladók vagy a vevők között különös tekintettel az árak, a fuvarozási feltételek vagy a fuvarozási díjszabás vagy kikötések tekintetében. Mindazonáltal, a közlekedési politika meghatározása, valamint a különböző közlekedési alágazatok és útvonalak közötti versengés továbbra is nemzeti hatáskörben marad.²

Az Európai Gazdasági Közösségek létrehozásáról szóló 1957. évi Római Szerződés továbbviszi, kibontja és általános jellegűvé emeli a Párizsi Szerződés rendelkezéseit megteremtve ezzel a *de facto* Közös Közlekedéspolitika alapjait. A Római Szerződés eredeti szövegezése a szakpolitikák területén kizárólag a kereskedelem, a mezőgazdaság és a közlekedés tekintetében irányozta elő közös politika létrehozását,³ továbbá e szakpolitikák közül is csak a közlekedési és mezőgazdasági szakpolitika nyert önálló fejezeti státust. Az eredeti rendelkezésekhez képest az elsődleges jogforrások terrénumában – a Lisszaboni Szerződés hatályba lépését megelőzően – némi változást kizárólag az Európai Uniót létrehozó 1992. évi Maastrichti Szerződés hozott, annyiban, hogy a közös közlekedéspolitika területén is bevezette az együttdöntési eljárást és növelte a Gazdasági és Szociális Bizottság, valamint a Régiók Bizottságának szerepét.⁴ Az Európai Unióról és az Európai Unió működéséről szóló 2008. évi Lisszaboni Szerződés mind a közlekedés, mind a transzeurópai hálózatok politikája tekintetében megosztott hatáskört ruház az Európai Unióra, amelynek értelmében e területeken mind az Unió, mind pedig a tagállamok alkothatnak és elfogadhatnak kötelező erejű jogi aktusokat. Ugyanakkor a tagállamok e hatáskörüket csak olyan mértékben gyakorolhatják, amilyen mértékben az Unió hatáskörét nem gyakorolja; illetve a tagállamok olyan mértékben gyakorolhatják újra a hatáskörüket, amilyen mértékben az Unió úgy határozott, hogy e területeken lemond hatáskörének gyakorlásáról.⁵

A Lisszaboni Szerződés 56 – 62. Cikkei rendelkeznek a szolgáltatás nyújtásának szabadságáról, azzal a kitételrel, hogy a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás

zetesen a fuvarozás kifejezést használja, tekintettel arra, hogy az adásvételi szerződéshez képest járulékos szerződéstípus jogi- és gyakorlati környezetét kívánja vizsgálni, és nem az adásvételi szerződés teljesedésbe menéséhez szükséges mozzanatként, hanem önállóan.

² Az Európai Szén- és Acélközösség létrehozásáról szóló 1951. évi Párizsi Szerződés 4. Cikk b) pont és 70. Cikk

³ Az Európai Gazdasági Közösségek létrehozásáról szóló 1957. évi Római Szerződés 3. Cikk

⁴ Tekintettel a tényre, hogy az elsődleges jogforrások rendszerében az Európai Uniót létrehozó Maastrichti Szerződés rendelkezéseitől eltekintve lényeges változások nem álltak be, így a tanulmány a továbbiakban az Európai Unióról és annak működéséről szóló 2008. évi Lisszaboni Szerződést tekinti viszonyítási pontnak a Közös Közlekedéspolitikáról szóló rendelkezések elemzése folyamán

⁵ Az Európai Unióról és az Európai Unió működéséről szóló 2008. évi Lisszaboni Szerződés 2. Cikk (2) bekezdése és 4. Cikk (2) bekezdésének g)-h) pontjai

szabadságára a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései az irányadók. A Közös Közlekedéspolitika VI. Címében meghatározott direkt alkalmazási körét tovább szűkíti a 100. Cikk annyiban, hogy a Cím rendelkezéseit a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre rendeli alkalmazni azzal, hogy az Európai Parlament és a Tanács – a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően – rendes jogalkotási eljárás keretében megfelelő rendelkezéseket állapíthat meg a tengeri és légi közlekedés tekintetében. Főszabály szerint az Európai Unión belüli közlekedést illetően tilos minden olyan megkülönböztetés, amely abban nyilvánul meg, hogy a fuvarozók azonos áru azonos viszonylatban történő fuvarozása esetén különböző díjakat és feltételeket állapít meg az áru származási országa vagy rendeltetési helye alapján. E rendelkezés azonban nem akadályozza meg, hogy az Európai Parlament és a Tanács egyéb intézkedéseket fogadjon el figyelemmel a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokra; azokra a feltételekre, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet; a közlekedés biztonságát javító intézkedésekre; valamint, bármely egyéb megfelelő rendelkezésekre.⁶ A 95. Cikk rendelkezései képezik a másodlagos jogforrások alapját; továbbá adott esetben speciális derogációs lehetőséget biztosítanak, amelyekre kizárólag a tagállamok hivatkozhatnak. Az ilyen irányú és tárgyú döntések meghozataláig azonban eltérést biztosító intézkedés hiányában egyetlen tagállam sem változtathatja meg oly módon, hogy azok más tagállamok fuvarozóit a belföldi fuvarozóknál – akár közvetlenül, akár közvetve – hátrányosabban érintsék. E rendelkezéssel a 92. Cikk egyfajta nevesített standstill klauzulát vezet be a Közös Közlekedéspolitikába. A Szerződések keretei között a fuvarozási díjakra és feltételekre vonatkozóan elfogadott intézkedéseknek figyelembe kell venniük a fuvarozók gazdasági körülményeit.

Az állami támogatásokról szóló rendelkezésekkel összhangban, a 93. Cikk értelmében a Szerződésekkel összeegyeztethetők mindazon a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják. A tagállamok az Európai Unión belüli közlekedés tekintetében nem állapíthatnak meg olyan díjat vagy feltételt, amely egy vagy több vállalkozás vagy iparág támogatásának vagy védelmének valamely elemét foglalja magában, kivéve, ha a Bizottság ezt engedélyezi, figyelemmel különösen a megfelelő regionális gazdaságpolitika követelményeire, a gazdasági fejlődésben elmaradt területek szükségleteire és a politikai körülmények által súlyosan érintett területek problé-

⁶ Az Európai Unióról és az Európai Unió működéséről szóló 2008. évi Lisszaboni Szerződés 91., 95. és 100. Cikkei. A 91. Cikk (2) bekezdése hangsúlyozza, hogy az ilyen jellegű intézkedések elfogadásakor tekintettel kell lenni arra, hogy adott esetben az egyes régiókban súlyosan befolyásolhatja az életszínvonalat, a foglalkoztatási szintet, illetve a közlekedési eszközök és az infrastruktúra működtetését

máira, valamint a díjaknak és feltételeknek a különböző közlekedési módok közötti versenyre gyakorolt hatására. E tilalom nem vonatkozik a versenytarifákra.

A fuvarozók által a határátlépéssel összefüggésben a fuvardíjakon felül felszámított költségek vagy díjak nem léphetnek túl egy ésszerű szintet, figyelembe véve a határátlépéssel ténylegesen felmerült költségeket is. A tagállamoknak törekedniük kell ezeknek a költségeknek a fokozatos csökkentésére.

Noha a fenti rendelkezések kifejezetten lehetőséget nyitnak és kívánatosá teszik a Közös Közlekedéspolitika részletes szabályainak másodlagos jogforrási rendszerben történő kibontását, arra a '80-as évekig nem került sor. A mérföldkövet az Európai Parlament v. EK Tanács eset jelentette, amelyben az Európai Bíróság kimondta, hogy a Tanács elmulasztotta biztosítani a szolgáltatások szabadságát a nemzetközi közlekedés területén és lefektetni azokat e feltételeket, amely lehetővé teszi, hogy egy tagállamban nem honos fuvarozó is ugyanolyan feltételek mellett nyújthasson szolgáltatásokat, mint a honos fuvarozási társaságok.⁷ Az Európai Bizottság v. Francia Köztársaság ügyben született döntés értelmében pedig a Római Szerződés általános rendelkezései – figyelemmel a Szerződés 74. Cikkében és 84. Cikk (2) bekezdésében foglaltakra – a tengeri hajófuvarozás és a légit közlekedés területén is alkalmazandóak.⁸

Az elsődleges jogi rendelkezések és a két hivatkozott Európai Bírósági döntés olyan intenzív és kiterjedt másodlagos jogforrási rendszer megalkotásához nyitott utat, amelynek bemutatása túllép jelen tanulmány tartalmi keretein. Napjainkig a másodlagos jogforrási jogalkotás preferenciái a nemzetközi kereskedelmi hajózási piacra való kijutás és a tisztességes verseny elősegítése; a szociális, környezetvédelmi és közlekedés biztonsági körülmények alkalmazása,⁹ valamint, a foglalkoztatási és szociális körülmények javítása voltak.

3. Az európai jog néhány sarokpontjának alkalmazása a tengeri kereskedelmi hajózás területén

A fuvarozandó áru jellege és mennyisége, illetve a fuvarozási szerződés, mint az adásvételi szerződés teljesedésbe menésének egyik lényeges eleme nyomán a tengeri áru fuvarozási szerződéseknek két egymástól jelentős mértékben eltérő fajtáját alakította ki a kereskedelmi hajózási gyakorlat. Ekképpen különböztethetünk vonal- és tramphajózás között. A tramphajózás *per definitionem* áruk ömlesztett vagy egységgrakományként egy vagy több feladó részére egészben vagy részben út- vagy időbérletbe adott hajóval vagy bármely más szerződéses formában nem menetrendszerű, vagy meg nem hirdetett járatban való fuvarozása, ahol a fuvardíjakat eseten-

⁷ 13/83. sz. eset European Court Reports 1985, 01513. o., az Ítélet 70. pontja

⁸ 167/73. sz. eset European Court Reports 1974, 00359. o., az Ítélet 3. és 4. pontjai

⁹ Elegendő e körben az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) létrehozásáról szóló 1406/2002/EK Európai Parlamenti és Tanácsi Rendeletre utalni

ként szabadon alkudják ki a kereslet és a kínálat által megszabott feltételekkel összhangban.¹⁰ Ehhez képest a vonalhajózás egy olyan menetrendszerű, a meghatározott szerződési feltételeket előre és mindenki számára hozzáférhető módon meghirdető, jellemzően a raktér egy részének foglalására irányuló és kis volumenű áru fuvarozására szolgáló szerződésfajta, ahol a fuvarozó – egyéb feltételek hiányában – nem utasíthatja vissza az áru fuvarozását és az esetek többségében hajóraklevél vagy egyéb az átvétel tényét igazoló és a fuvarozás teljesítésére vállalt tartalom hajózási fuvarjogi okmány kiállítására kerül sor.¹¹ Amíg, tehát, a trambahajózás gyakorlatában egymással egyenlő erejű piaci pozíciót képviselő, következőképpen egyéb jogi beavatkozásra nem szoruló felek állnak, addig a vonalhajózás terepében szerteágazó nemzetközi egyezményes környezetnek lehetünk tanúi a gyengébb fél védelme érdekében.¹² A vonalhajózás múlt századi gyakorlata életre hívta és egyeduralgódóvá tette a konzorciumok és vonalhajózási konferenciák rendszerét, amely formák elsődleges célja a kapacitásszabályozás és az árörögzés. Mindemellett az állami támogatások sokszínű formái lehettek fel a nemzetgazdaság számára e kiemelkedően fontos közlekedési alágazatban.

E tények ismeretében és figyelemmel a Közös Közlekedéspolitikai ambíciózus célkitűzésre szükségesnek mutatkozik néhány az Európai Unió alappilléreként szolgáló rendelkezés vizsgálata a kereskedelmi tengeri hajózás európai gyakorlatában.

3.1. A Lisszaboni Szerződés versenyjogi rendelkezései és a Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 1/2003/EK rendelet hatályának a kabotázsra és a nemzetközi trambahajózási szolgáltatásokra való kiterjesztéséről szóló 1419/2006/EK Tanácsi Rendelet szabályainak összevetése

3.1.1. A vonalhajózás múltbéli versenyjogi kívülállásának 'alapokmánya': A Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet

A Lisszaboni Szerződés 101. Cikkének (1)-(3) bekezdései értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen és tilos – továbbá semmis – minden olyan vállalkozások közötti megállapodás, vállalkozások társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amely hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, és amelynek célja vagy hatása a belső piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása vagy

¹⁰ A Szerződés 85. és 86. Cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet 1. Cikk (3) a) pont

¹¹ HERBER, Rolf: Law of Transport. 14. o.

¹² Ld. például A hajóraklevelekre vonatkozó bizonyos rendelkezések egységesítéséről szóló 1924. évi Hágai Egyezmény és az azt kiegészítő 1968. évi Visby Jegyzőkönyv, A tengeri áru fuvarozásról szóló 1978. évi Hamburgi Egyezmény

torzítása, így különösen: a beszerzési vagy eladási árak, illetve bármely egyéb üzleti feltétel közvetlen vagy közvetett rögzítése; a termelés, az értékesítés, a műszaki fejlesztés vagy a befektetés korlátozása vagy ellenőrzése; a piacok vagy a beszerzési források felosztása; egyenértékű ügyletek esetén eltérő feltételek alkalmazása az üzletfelekkel szemben, ami által azok hátrányos versenyhelyzetbe kerülnek; a szerződések megkötésének függővé tétele olyan kiegészítő kötelezettségeknek a másik fél részéről történő vállalásától, amelyek sem természetüknél fogva, sem a kereskedelmi szokások szerint nem tartoznak a szerződés tárgyához. E rendelkezések alkalmazásától azonban el lehet tekinteni olyan esetekben, amikor a vállalkozások közötti megállapodás vagy megállapodások csoportja; a vállalkozások társulásai által hozott döntés vagy döntések csoportja; illetve, az összehangolt magatartás vagy összehangolt magatartások csoportja hozzájárul az áruk termelésének vagy forgalmazásának javításához, illetve a műszaki vagy gazdasági fejlődés előmozdításához, ugyanakkor lehetővé teszi a fogyasztók méltányos részesedését a belőle eredő előnyből anélkül, hogy az érintett vállalkozásokra olyan korlátozásokat róna, amelyek e célok eléréséhez nem nélkülözhetetlenek; vagy lehetővé tenné ezeknek a vállalkozásoknak, hogy a kérdéses áruk jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt.

Az Európai Unió tengeri kereskedelmi hajózásban érintett valamennyi tagállama elfogadta az UNCTAD égisze alatt 1974-ben életre hívott vonalhajózási konferenciák magatartási Kódexét. A Kódex céljai és alapelvei között szerepel a világ tengeri kereskedelmének szabályos növekedése; a rendszeres és hatékony vonalhajózás fejlődésének elősegítése összhangban az érintett kereskedelemmel; a vonalhajózási szolgáltatók és a szolgáltatást igénybe vevők közötti egyensúly fenntartása; bármely a hajótulajdonosokkal, a fuvarozókkal vagy egy ország külkereskedelmi gyakorlatával szembeni diszkriminatív rendelkezés eliminálása; valamint információszolgáltatás és konzultáció valamennyi érintett fél számára. A Kódex számos rendelkezése – különös tekintettel az árrögzítési és kapacitásra vonatkozó szabályokra – a kezdetektől fogva nem volt összeegyeztethető a közösségi joggal.

Amint arra a Bizottság egy Informális Memorandumában rámutatott, a közösségi versenyjogi szabályok tengeri áru fuvarozásban történő alkalmazásáról szóló rendelet hiánya értelmezési problémákhoz vezethet, amely felismerést az Európai Bíróság a fentiekben hivatkozott döntései is erősítették. Végül 1987. július 1-jén hatályba lépett a Szerződés 85. és 86. Cikkének a tengeri fuvarozásra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK Tanácsi Rendelet, amely mind anyagi, mind eljárási szempontból szabályozza a kérdést.

A 4056/86/EGK Rendelet 1. Cikkének (2) bekezdése által definiált hatály értelmében annak alkalmazási köre kizárólag egy vagy több közösségi kikötőből vagy oda irányuló nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatásokra¹³ terjed ki, kivéve a

¹³ Ruttley öt olyan tengeri áru fuvarozási megállapodást említ, amely feltétlenül a Rendelet hatálya alá esik. Ilyennek tekinti a vegyesvállalati és más konzorciális megállapodást, a kizárólagos kikötő használati megállapodásokat, az irányítási és közös útvonal megállapodásokat, a konténer slot bérleteket és a hajófedélzeti slot csere megállapodásokat, valamint a vonalhajózási konferen-

tramphajózási szolgáltatásokat. A Rendelet meghatározza a vonalhajózási konferencia és a szállítási szolgáltatást igénybe vevő fogalmát is. *Per definitionem* a vonalhajózási konferencia¹⁴ vízi járműveket üzemeltető két vagy több fuvarozótársaság olyan csoportját jelenti, amely nemzetközi vonalhajózási szolgáltatásokat nyújt rakományok szállítására meghatározott útvonalon vagy útvonalakon megadott földrajzi határok között, s amely valamely olyan jellegű megállapodással vagy egyezséggel rendelkezik, amelynek keretében azok vonalhajózási szolgáltatások nyújtására vonatkozó egységes vagy közös fuvardíjak és más, egyeztetett feltételek szerint működnek. A szállítási szolgáltatást igénybe vevő¹⁵ pedig bármely olyan vállalkozást jelent (pl. feladó, címzett, szállítványozó stb.), amely áruk szállítására szerződéses vagy más megállapodást kötött egy vonalhajózási konferenciával vagy vonalhajózási társasággal, vagy erre irányuló szándékot tanúsított, illetve jelenti a feladók bármilyen társulását.

Az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó 1957. évi Római Szerződés 85. Cikk (3) [Lisszaboni Szerződés 101. Cikk (3) bek.] bekezdésében biztosított felhatalmazás alapján a Rendelet 2. Cikke kiveszi az olyan megállapodásokat, döntéseket vagy összehangolt magatartásokat, amelyek kizárólagos célja és hatása a műszaki fejlesztés vagy műszaki együttműködés megvalósítása a Rendeletben meghatározott célokra tekintettel. Amennyiben a kérdéses megállapodás, döntés vagy összehangolt magatartás nem kizárólagosan műszaki fejlesztési célú, úgy nem esik a mentességet megállapító rendelkezések hatálya alá.

A Rendelet 3. Cikke csoportmentességet biztosít a fuvarozók közötti, menetrendszerű tengeri szállítási szolgáltatások működtetésére vonatkozó megállapodások tekintetében, amennyiben egy vagy több vonalhajózási konferencia összes vagy néhány tagjának megállapodásainak, döntéseinek vagy összehangolt magatartásainak kitűzött célja a fuvardíjak és feltételek rögzítése, és a szállítási menetrendek, járatok vagy kikötések időpontjának összehangolása; a járatok vagy kikötések gyakoriságának meghatározása; a járatok vagy kikötések összehangolása vagy felosztása a vonalhajózási konferencia tagjai között; az egyes tagok által kínált fuvarozási kapacitás szabályozása; vagy a rakomány vagy bevétel megosztása a tagok között.

A Rendelet 6. Cikke csoportmentességet biztosít továbbá a szállítási szolgáltatást igénybe vevők és vonalhajózási konferenciák közötti, menetrendszerű tengeri szállítási szolgáltatások igénybevételével kapcsolatos megállapodások tekintetében, feltéve,

ciák és a független fuvarozók között létrejövő ún. külső megállapodásokat. (hivatkozva POWER, Vincent: EC Shipping Law. 301. o.)

¹⁴ Noha a tengeri utasforgalom elméletileg a Rendelet hatálya alá esik, azonban az 1. Cikk (3) b) pontjában meghatározott vonalhajózási konferencia nem tartalmazza az utasfuvarozási konferenciákra történő utalást

¹⁵ Kiemelendő, hogy a tengeri áru fuvarozás domináns jegyeihez képest járulékos szolgáltatást teljesítők – úgymint biztosítók, hajózási ügynökök vagy rakodó munkások – nem esnek a Rendelet hatálya alá

hogy vonalhajózási szolgáltatások díjszabására, feltételeire és minőségére vonatkoznak és konzultációk vagy lojalitási egyezségek formájában kerültek meghatározásra.

A fentiekben hivatkozott mentességek további feltétele, hogy az adott megállapodás, döntés vagy összehangolt magatartás a közös piacon nem okoz kárt egyes kikötőknek, szállítási szolgáltatásokat igénybe vevőknek vagy fuvarozóknak azáltal, hogy ugyanazoknak az árucikkeknek a szállítására a megállapodás, döntés vagy összehangolt magatartás alá tartozó területen belül olyan fuvardíjakat és feltételeket alkalmaz, amelyek változnak a származási vagy rendeltetési ország, vagy a berakó, illetve kirakó kikötő szerint, hacsak ezek a fuvardíjak és feltételek gazdaságilag nem indokoltak. A csoportmentességhez a következő 5. Cikkben meghatározott kötelezettségek kapcsolódnak: konzultációk, lojalitási egyezségek, a fuvardíjban nem foglalt szolgáltatások, a díjtételek hozzáférhetősége, továbbá a választott bírósági ítéletek és ajánlások közlésének kötelezettsége a Bizottsággal.

A 7. Cikk részletes anyagi és eljárási szabályokat állapít meg a 3. és 5. Cikkben meghatározott kötelezettségek megszegése, a 85. Cikk (3) bekezdésével [Lisszaboni Szerződés 101. cikk (3) bek.], illetve a 86. Cikkkel (Lisszaboni Szerződés 102. Cikk) összeegyeztethetetlen hatások tekintetében.

Végül a nemzetközi jogi kollízió lehetőségére figyelemmel a 9. Cikk lehetőséget nyit a Bizottság számára, hogy a közösségi jog szem előtt tartásával konzultációt kezdeményezzen, ha a Rendelet egyes versenykorlátozó magatartásokra vagy kikötésekre történő alkalmazása összeütközéshez vezethet egyes harmadik országok törvényeiben, rendeleteiben vagy közigazgatási intézkedéseiben meghatározott rendelkezésekkel, és ez fontos közösségi kereskedelmi és szállítási érdekeket sértene.

3.1.2. Sic transit gloria mundi: A 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 1/2003/EK rendelet hatályának a kabotázsra és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra való kiterjesztéséről szóló 1419/2006/EK Tanácsi Rendelet

A Szerződés 81. és 82. Cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló 1/2003/EK tanácsi rendelet 2004. május 1-jétől a valamennyi szektorra irányadó versenyszabályok alá vonta a tengeri kereskedelmi hajózást, megtartva a kabotázs és tramphajózás különállását. A vonalhajózás fenti csoportmentességi szabályainak indokaként az a feltevés szolgált, hogy e konferenciák stabilitást eredményeznek, továbbá olyan megbízható szolgáltatást nyújtanak az exportőröknek, amely más, kevésbé korlátozó módon nem megvalósítható. A korábbi 81. Cikk (3) bekezdése négy kumulatív feltételt határoz meg a csoportmentességi szabályok alkalmazhatósága tekintetében. Egyfelől, megköveteli, hogy a kérdéses korlátozás hozzájáruljon az áruk termelésének vagy forgalmazásának javításához, illetve a műszaki vagy gazdasági fejlődés előmozdításához. Másrészt, az alkalmazott korlátozás lehetővé teszi a fogyasztók méltányos részesedését az abból eredő előnyből. Harmadrészt, az érintett vállalkozásokra nem ró olyan korlátozásokat, amelyek e célok eléréséhez nem nélkülözhetetlenek. Végül, a vonalhajózási konfe-

renciáknak folyamatos versenynyomás alatt kell tevékenykedniük. Noha a vonalhajózási konferenciák továbbra is megállapítják a fuvarozási ár részét képező díjakat és pótdíjakat, azonban a konferenciadíjszabás *en général* már nem érvényesül, tekintettel a tényre, hogy a konferenciátagok egyre inkább egyéni exportőrökkel kötött egyéni szolgáltatási megállapodások nyomán nyújtják szolgáltatásaikat; továbbá a kapacitások kihasználása is egyéni döntéseken alapul, ekképpen a konferenciák nem használják ki teljes mértékben a rendelkezésre álló kapacitásokat. Ezért az első feltétel a továbbiakban nem áll fenn. A második feltétel sem igazolható, figyelemmel arra, hogy a konferenciák mindinkább a gyenge konferenciátagok előnyére szolgálnak; és a horizontális árrögzítés fogyasztói oldalról tekintve kifejezetten kedvezőtlen. Tekintettel arra, hogy a konzorciális forma¹⁶ a vonalhajózási konferenciához képest kevésbé versenykorlátozó; valamint az egyéni szolgáltatási megállapodások számának növekedése – amely az árstabilitás fenntartását is szolgálja, figyelemmel arra, hogy az előzetesen megállapított ár egy meghatározott időn belül nem változik – együttesen vezet ahhoz, hogy a továbbiakban a harmadik feltétel sem áll helyt. A folyamatos és jelentős versenynyomás követelménye pedig eseti alapon vizsgálendő, tekintettel arra, hogy valamennyi útvonalon jelen vannak és versenyeznek mind a vonalhajózási konferenciák, mind a fuvarozási konzorciumok és a független fuvarozók. A konferencia rendszer gyengülése ugyan eredményezhet árversenyt az óceáni és tengeri fuvardíjak körében, azonban a pótdíjak és a kiegészítő díjak tekintetében nem, mivel azt továbbra is a konferenciák határozzák meg. A fuvarozási társaságok jellemzően mindkét formában képviseltetik magukat, ezért az intenzív információcsere útján élvezik egyfelől a vonalhajózási konferencia tagságból eredő árrögzítési és kapacitásbeli szabályok nyújtotta előnyöket; másrészt, profitálnak a konzorciális formából eredő közös szolgáltatásnyújtás céljából történő működési együttműködésekben.

Következtetésképpen az új szabályozás beemeli a vonalhajózási konferenciákat is a klasszikus versenyszabályok hatálya alá, azzal, hogy két éves átmeneti időszakot enged azokra a vonalhajózási konferenciákra, amelyek 2006. október 18-án megfeleltek a 4056/86/EGK rendelet követelményeinek. A hatékony végrehajtó jogkör hiánya miatt a kabotázs és a traphajózás továbbra sem esik e rendelkezések hatálya alá, azonban a Rendelet kifejezetten előírja az 1/2003/EK Rendelet megfelelő módosítását, tekintettel arra, hogy más ágazatok is hasonló piaci környezetben tevékenykednek a klasszikus versenyszabályok alkalmazása mellett.

3.2. A Lisszaboni Szerződés állami támogatásokra vonatkozó szabályai és a tengeri fuvarozás

A tanulmány bevezetőjében hivatkozottak szerint a kereskedelmi hajózás a nemzeti gazdaságpolitika realizálásának egyik legjelentősebb eszköze, különös tekintettel a

¹⁶ Konzorciumnak minősül az olyan vonalhajózási társaságok közötti együttműködési megállapodás, amelynek nem fogalmi eleme az árrögzítés

szektorban foglalkoztatottak számára, a *sui generis* fuvarozási szolgáltatásokra és arra a körülményre, hogy jellegéből eredően, elengedhetetlen eleme az egyéb szektoroknak, iparágaknak. Mindezek mellett vagy éppen ezen okok miatt a kereskedelmi hajózás egy olyan kiemelkedően nagy tőke- és innováció igényű alágazat, amelynek gazdaságos és hatékony működése, működtetése valamennyi érintett állam elsődleges érdeke. Ekként a legtöbb kereskedelmi flottával rendelkező állam – kisebb vagy nagyobb mértékben és igen változatos formában – szubvenciókat és támogatásokat nyújt, amelynek közgazdasági hatás egyenértékű a lobogó alapján történő diszkriminációval.

Per definitionem az állami támogatás egy olyan célzatos állami cselekmény, amely megnyilvánulhat tényleges fizetésben, kötelezettség könnyítésben vagy árak és szolgáltatások tényleges költség vagy piaci ár alatti támogatásában. A kereskedelmi hajózási szektorban alkalmazott állami támogatások körében különböztethetünk beszerzés is működési támogatás között, amelynek célja típustól függően a hajózási ipar létrehozása, fenntartása és fejlesztése; a közszolgáltatási kötelezettség megkönnyítése, a beszerzési és működési költségek csökkentése; más szektorok támogatása figyelemmel a már említett járulékos jellegre, valamint a foglalkoztatás szektorialis fokozása, de legalább szinten tartása.¹⁷ A pénzügyi és fiskális rendelkezések nem *ab ovo* tiltottak – tekintettel arra, hogy az erős tagállami vagy európai uniós kereskedelmi flotta mind stratégiai, mind gazdasági szempontból is fontos az Európai Uniónak –, kizárólag akkor, ha a verseny torzulását eredményezik, ilyen hatással járhatnak, vagy szembe helyezkednek az európai kontextusba helyezett közös érdekekkel. Ennek vizsgálata során a kereskedelmi hajózásban a következő szempontok mérlegelendők: a támogatás és az elérni kívánt cél arányossága, átláthatóság, ideiglenesség és csökkenő tendencia, és a támogatás nem járulhat hozzá kifejezetten a kapacitás fenntartásához vagy növeléséhez olyan szektorokban, amelyek nyilvánvaló túlkapacitással küzdenek.¹⁸

A Lisszaboni Szerződés 107. Cikkének (1) bekezdése értelmében, ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. A Szerződés nem definiálja a támogatás fogalmát széles értelmezési lehetőséget biztosítva ezáltal az Európai Bizottság és Bíróság számára. A kereskedelmi hajózás támogatási formáiból példálózó jelleggel merítve ilyennek minősülnek a hajóépítési- vagy eladási támogatások, a hitelgaranciák, a kikötői támogatások, az alacsonyabb mértékű társadalombiztosítási hozzájárulások, mint ahogyan a hajózási társaságoknak vagy a tengerészeknek nyújtott adókedvezmény-

¹⁷ POWER, Vincent: EC Shipping Law. 367-368. o.

¹⁸ Guidelines for the Examination of State Aids to Community Shipping Companies, 1. o.

nyek.¹⁹ Schina álláspontja szerint az állami támogatás legáltalánosabban egy állam²⁰ által adott vagy állami forrásokból származó olyan előny, amelynek célja meghatározott vállalkozás²¹ vagy áru előállításának segítése, és amely az államok közötti kereskedelemben torzítja a versenyt.²² Az Európai Bíróság álláspontja szerint, a támogatás szélesebb fogalom a szubvencionál, mert – noha mindkettő egy pénzbeli vagy más jellegű előnyt jelent, amely elválik az áru vagy szolgáltatás ellenértékétől –, de a támogatás emellett egy meghatározott olyan célra irányul, amely külső segítség hiányában nem lenne elérhető.

A (2) bekezdésben foglaltak szerint a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül a magánszemély fogyasztóknak nyújtott szociális jellegű támogatás, ha azt a termék származásán alapuló megkülönböztetés nélkül nyújtják; a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatás; illetve, a Német Szövetségi Köztársaság felosztása által érintett egyes területei gazdaságának nyújtott támogatás, amennyiben a támogatásra a felosztásból eredő gazdasági hátrányok ellensúlyozásához szükség van. E három esetből igazán a második bír jelentőséggel a kereskedelmi hajózásban, tekintettel arra, hogy az első feltétel alanyai magánszemélyek. Végül, a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető a (3) bekezdés a), b), c) és e) pontjaiba foglalt – és a vizsgált téma szempontjából jelentős – rendelkezések értelmében az olyan térségek gazdasági fejlődésének előmozdítására nyújtott támogatás, ahol rendkívül alacsony az életszínvonal vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság; valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt²³ megvalósításának előmozdítására vagy egy tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére nyújtott támogatás; az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben; végül a támogatás olyan egyéb fajtái, amelyeket a Tanács a Bizottság javaslata alapján hozott határozatával határoz meg.²⁴ Az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó 1957. évi Római Szerződés eredeti 92. Cikk (3) c) pontja rendelkezett a hajógyártásnak nyújtott,

¹⁹ Az alacsonyabb mértékű társadalombiztosítási hozzájárulások formájában nyújtott állami támogatást követi a finn jog; míg Görögország szívesebben alkalmazza a különböző adókedvezmények formájába rejtett állami támogatást

²⁰ Az állam fogalma e körben szélesen értelmezendő. (Ld. 78/76 sz. eset European Court Reports 1977, 00595. p. és 324/84 sz. eset European Court Reports 1984, 003809. o.)

²¹ A vállalkozás köz- vagy magánjogi jellege, illetve annak honossága irreleváns, noha az esetek túlnyomó többségében az állami támogatások kedvezményezettjei honos vállalkozások

²² Hivatkozva POWER, Vincent: EC Shipping Law. 374. o.

²³ E két kivétel különös jelentőséggel bír mind a hajózási, mind a légit közlekedési ágazatban. Példa értékű projektként nevesíthető az Airbus projekt

²⁴ Indirekt relevanciával a kereskedelmi hajózásban a 107. Cikk (3) d) pontjában foglalt a kultúrát és a kulturális örökség megőrzését előmozdító támogatás is rendelkezhet, különösen, ha egy több évszázados hajózási múlttal rendelkező tagállam szemszögéből és a széles értelmezési kört alapul véve vizsgáljuk azt

1957. január 1-jén fennálló támogatásokról is, azzal, hogy azok csupán a vámvédelem hiányának ellentételezésére szolgálhattak, továbbá fokozatosan csökkenteni kellett ugyanolyan feltételekkel, mint amelyek a vámok eltörlésére vonatkoztak, figyelemmel, a harmadik országokkal szembeni közös kereskedelempolitikára vonatkozó rendelkezésekre is. A szektorális támogatások tekintetében a Bizottság a következő princípumok nyomán dönt. A támogatás egyfelől, nem szolgálhatja kizárólagosan a *status quo* fenntartását; másrészt, nem adható olyan beruházási projektek részére, amely a kapacitás növekedését eredményezi; és végül, a hosszú távú vállalati stratégia kidolgozás folyamán adott esetben nem képezheti a kapacitás csökkentés korlátját.²⁵ Végül a teljesség igénye nélkül a kereskedelmi hajózásban a következő állami támogatási formák a leggyakoribbak: hajóépítési támogatás, munkaerő leépítési támogatás, illetve ennek pandantjaként munkahely teremtési támogatás, képzési támogatás, különleges adózási szabályok, működési támogatás, beruházás, szerkezetváltási támogatás, környezetvédelmi támogatás, a társaság tőkéjéből való állami részesedés, a regionális politika keretében nyújtott támogatás, kutatási és fejlesztési támogatás, illetve a kis- és középvállalkozások számára elkülönített támogatások. Az állami tulajdonlás kapcsán hangsúlyozandó, hogy az európai jognak nem célja a tagállami tulajdoni rendszerekbe történő beavatkozás. Az új fejlesztésű technológiák fejlesztésének támogatása miatti kisebbségi állami tulajdon nem feltétlenül esik az állami támogatások hatálya alá. Ezzel szemben aggályos, ha az állam a piaci realitásoktól eltérő, közjogias jellegű magatartást tanúsít egy eleve gyengélkedő társaságban.

4. Qua es vos iens, Europa?

Benacchio álláspontja szerint „... mindenekelőtt látni kell, hogy a nemzetközi kereskedelem, szembesülvén a jogok különbözőségéből adódó problémákkal, már azelőtt, hogy kezdetét vette volna az Európai Közösségek jogegységesítő tevékenysége, kidolgozta a maga védekező mechanizmusait, aminek legnyilvánvalóbb és leglátványosabb bizonyítékát a *lex mercatoria* fejlődése szolgáltatja.”²⁶ A tengeri kereskedelmi hajózás szokások és szokványok, majd nemzetközi egyezmények által definiált szabályrendszerébe egyre markánsabban behatol az európai jog. Ugyanakkor, a fuvarjog olyan klasszikus elemeit, mint a fuvarjogi okmányok formai és tartalmi kellékei, illetve az azokhoz vagy azok hiányához fűzött joghatások/jogkövetkezmények, valamint az igényérvényesítés kérdései továbbra is a szerteágazó nemzetközi egyezményes környezet által definiáltak. Az egyezmények európai alkalmazása ugyancsak sokszínű képet mutat, tekintettel arra, hogy amíg például a görög jog a Hága – Visby Egyezmény vonalhajózási okmányokra vonatkozó rendelkezéseit tekinti kiinduló pontnak, addig Finnország kereskedelmi hajó-

²⁵ Bizottsági döntés 81/626, 1981. július 10., OJ 1981 L229/12

²⁶ BENACCHIO, Giannantonio: Az Európai Közösség magánjoga. 30. o.

zási joga e tekintetben túllép az 1978-as Hamburgi Egyezmény rendelkezésein is. Mindemellett, – feltehetően nem is olyan sokára – hatályba lép az UNCITRAL égisze alatt kidolgozott részben vagy egészen tengeren történő áru fuvarozási szerződésekről szóló Rotterdami Egyezmény. Az európai jogalkotás kiindulópontja továbbra is az Európai Uniót életre hívó alapgondolatok (például a négy szabadság biztosítása, versenyjogi rendelkezések) és az ahhoz kapcsolódó, egyre terjedelmesebb kört jelentő – széles értelemben vett – szociális és közlekedés biztonsági, valamint közlekedés hatékonysági kérdések jelentik. Kérdés, hogy a komplementer szabályozás mellett a több évszázados, nemzetközi egyezmények által meghatározott gyakorlatot mennyiben kívánja vagy tudja egy új európai jog felváltani – különös figyelemmel a tengeri kereskedelmi hajózás nemzetközi jellegére.

E mind jogi, mind technikai szempontból sokszínű és szerteágazó környezetben egyetlen gondolat biztos és örök: „*navigare necesse est*”.²⁷

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BENACCHIO, Giannantonio: Az Európai Közösség magánjoga. Budapest, Osiris Kiadó, 2003
- HERBER, Rolf: Law of Transport. In: International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII. (Szerk.: Zweigert, K. – Drobniig, Ulrich) Martinus Nijhoff Publishers, 2001
- POWER, Vincent: EC Shipping Law. London, New York, Hamburg, Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd. 1992

²⁷ Plutarchos Gnaius Pompeiushoz intézet szavai, amikor egy súlyos viharban arra adott utasítást tengerészeinek, hogy élelmet vigyenek Afrikából Rómába