



## **ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

### **ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ**

**ΣΤΙΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**

**ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ**

**ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**



Διπλωματική Εργασία: **Λαγούρου Κυριακής**

Επιβλέπων Καθηγητής: **Θεοδωρόπουλος Σωτήριος**

**Πειραιάς, 2006**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

Διπλωματική Εργασία με Θέμα:

**ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ**  
**ΣΤΙΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**  
**ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ**  
**ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Διπλωματική Εργασία της: **Λαγούρου Κυριακής**

Α.Μ. : **MN/03021**

Επιβλέπων Καθηγητής: **Θεοδωρόπουλος Σωτήριος**

**Πειραιάς, 2006**

## ***Περιεχόμενα***

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
ΣΚΟΠΟΣ, ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	9
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....	12

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

#### **Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ**

1.1 Συνοπτική αναδρομή στο Κοινοτικό Θεσμικό πλαίσιο, που αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών ..	14
1.2 Η φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών .....	16
1.3 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας και η ανάγκη κατάργησής του.....	19
1.4 Η κατάσταση των Κοινοτικών χωρών πριν την εφαρμογή του Κανονισμού .....	20
1.4.1 Η περίπτωση της Βόρειας Ευρώπης .....	20
1.4.2 Η περίπτωση της Μεσογείου .....	23
1.5 Η έννοια του Cabotage και το Νομικό Πλαίσιο.....	24
1.5.1 Ο ορισμός του Cabotage και ο Κανονισμός 3577/92.....	24
1.6 Η υλοποίηση του Κανονισμού.....	34
1.6.1 Νομοθετικές επεκτάσεις των κρατών μελών .....	36
1.6.1.1 Πρόσβαση στην παροχή των θαλάσσιων υπηρεσιών cabotage.....	36
1.6.1.2 Απελευθέρωση των υπηρεσιών .....	37
1.6.1.3 Υπηρεσίες που, «ακόμη», προστατεύονται .....	38
1.6.2 Κανόνες επάνδρωσης .....	39
1.6.3 Υποχρεώσεις των κρατικών υπηρεσιών .....	40
1.6.4 Επεκτάσεις της αγοράς .....	44
1.6.4.1 Μεταφορά φορτίου - Συνολική Κυκλοφορία .....	44
1.6.4.2 Κατηγορίες μεταφερόμενου φορτίου .....	47
1.6.4.3 Διάκριση μεταξύ νησιωτικής και ενδοχώριας κυκλοφορίας.....	48

1.6.4.4 Μεταφορά επιβατών – Συνολική κυκλοφορία .....	49
1.6.4.5 Κρουαζιέρες.....	52
1.6.4.6 Διείσδυση ξένων σημαιών .....	53
1.7 Δαπάνες επάνδρωσης .....	55

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ CABOTAGE**

#### **ΣΕ ΓΑΛΛΙΑ & ΙΤΑΛΙΑ**

2.1 Εισαγωγικά .....	57
2.2 Η περίπτωση της Γαλλίας .....	57
2.3 Η περίπτωση της Ιταλίας .....	60
2.3.1 Στόλος.....	61
2.3.2 Η κίνηση φορτίου .....	62
2.3.3 Τα λιμάνια της Ιταλίας και η επιβατική κίνηση .....	62
2.3.4 Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών .....	64

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΗΣ ΑΡΣΗΣ ΤΟΥ CABOTAGE**

3.1 Άρση του cabotage και ελληνική ακτοπλοΐα .....	67
3.2 Η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν τον Κανονισμό .....	69
3.2.1 Στόλος.....	69
3.2.2 Λιμενική υποδομή.....	69
3.2.3 Δομή δικτύου.....	71
3.2.4 Ποιότητα υπηρεσιών.....	71
3.2.5 Στοιχεία κίνησης .....	72
3.2.6 Θεσμικό πλαίσιο.....	74
3.3 Η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας σήμερα .....	75
3.3.1 Στόλος.....	75
3.3.2 Λιμενική υποδομή .....	78
3.3.3 Δομή δικτύου .....	79

3.3.4 Ποιότητα υπηρεσιών .....	80
3.3.5 Εξέλιξη της κίνησης .....	80
3.3.6 Θεσμικό πλαίσιο .....	82
3.3.6.1 Μερικές τροποποιήσεις του Νόμου 2932/2001.....	88

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

##### **Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑ ΤΟ 2004**

4.1 Πρώτη προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.....	94
4.2 Δεύτερη προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.....	95
4.3 Η απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την Πορτογαλία και την Ελλάδα να τηρούν τους κοινοτικούς κανόνες και η ανάγκη εναρμονισμού της ελληνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα της ακτοπλοΐας.....	97
4.3.1 Δήλωση αποδοχής δρομολογίου.....	99
4.3.2 Ανώτατες τιμές ναύλων.....	100
4.3.3 Επάνδρωση.....	101
4.3.4 Ελληνομάθεια.....	101
4.3.5 Ενδιαίτηση.....	102

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

##### **Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

##### **ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ**

5.1 Η φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις χρηματοδοτήσεις της ακτοπλοϊκής αγοράς .....	104
5.2 Πηγές χρηματοδότησης .....	105
5.3 Τα όρια των χρηματοδοτήσεων.....	106
5.4 Η ανάγκη συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση και οι επιδοτήσεις για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών .....	108
5.4.1 Οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών .....	109

5.5 Νέο καθεστώς για τις ενισχύσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή .....	110
--	-----

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

6.1 Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών στις Κοινοτικές χώρες .....	113
6.2 Οι επιδράσεις της παροχής χρηματοδοτήσεων στην ανάληψη επενδύσεων .....	115
6.3 Οι επιπτώσεις της εφαρμογής και της άρσης του cabotage στην ακτοπλοϊκή αγορά της Ελλάδας .....	117
6.3.1 Παθητικές και Ενεργητικές συνέπειες της απελευθέρωσης της ελληνικής ακτοπλοΐας .....	117
6.3.2 Οι επιπτώσεις των τροποποιήσεων του θεσμικού πλαισίου για την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα .....	119
6.3.3 Οι επιδράσεις της άρσης του cabotage στις ελληνικές «άγονες γραμμές» .....	122
6.3.4 Τα προβλήματα του υφιστάμενου δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών .....	124
6.3.5 Οι επιδράσεις των χρηματοδοτήσεων στην ελληνική ακτοπλοΐα .....	124
6.4 Προτάσεις βελτίωσης του γενικού πλαισίου της Κοινοτικής ακτοπλοϊκής αγοράς .....	126
6.5 Τι πρέπει να γίνει για την περίπτωση της Ελλάδας.....	128
6.5.1 Στόλος.....	128
6.5.2 Λιμενική υποδομή.....	129
6.5.3 Δομή δικτύου.....	131
6.5.4 Ποιότητα υπηρεσιών.....	132
6.5.5 Θεσμικό πλαίσιο.....	132
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	134
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	136
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	140

## πρόλογος

Η εγκαθίδρυση μίας ενοποιημένης εσωτερικής αγοράς μεταξύ των κρατών μελών, στην οποία πολίτες, αγαθά και υπηρεσίες μπορούν να μετακινούνται ελεύθερα χωρίς δασμούς ή άλλα εμπόδια, αποτελεί έναν από τους θεμελιώδεις στόχους της ενωμένης Ευρώπης.

Σήμερα, ο βαθμός ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση καλύπτει πλειάδα τομέων, στους οποίους ισχύει και συνεχίζει να παράγεται κοινοτική νομοθεσία (π.χ. Κανονισμοί, Οδηγίες, αποφάσεις-πλαίσιο). Στους τομείς αυτούς που συγκροτούν το κοινοτικό κεκτημένο και αποτελούν τον πρώτο από τους τρεις πυλώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, η Απασχόληση, Κοινωνικά θέματα, η Προστασία του Καταναλωτή, η Υγεία, η Ανταγωνιστικότητα, η Βιομηχανία, η Έρευνα, η Εκπαίδευση, ο Πολιτισμός, η Νεολαία, το Περιβάλλον, οι Μεταφορές, η Ενέργεια, ο Οπτικο-ακουστικός τομέας και οι Τηλεπικοινωνίες.

Δεδομένου ότι για την πλειοψηφία των ανωτέρω θεμάτων έχει θεσπισθεί η διαδικασία συναπόφασης Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, η μεγάλη πλειοψηφία των νομοθετικών προτάσεων των ανωτέρω τομέων υποβάλλεται προς επεξεργασία ταυτόχρονα στις αρμόδιες Επιτροπές, τόσο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, όσο και του Συμβουλίου.

Η θάλασσα είναι πολύ σημαντική για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Είκοσι κράτη μέλη διαθέτουν ακτές που εκτείνονται σε μήκος 70.000 σχεδόν χιλιομέτρων. Ο μισός σχεδόν πληθυσμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζει σε απόσταση μικρότερη από 50 χιλιόμετρα από τις ακτές. Οι θαλάσσιες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15, ήδη παρήγαγαν περισσότερο από το 40% του ΑΕΠ. Η ναυπηγική βιομηχανία, οι λιμένες, η αλιεία και οι κλάδοι συναφών υπηρεσιών απασχολούν 2,5 εκατομμύρια άτομα.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη και για τους ακόλουθους λόγους. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του

εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

Συνεπώς σήμερα, περισσότερο από ποτέ άλλοτε, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η θαλάσσια μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ενός κράτους μέλους και των νησιών ή και μεταξύ των λιμένων των νησιών του, η Ακτοπλοΐα δηλαδή έχει πολύ μεγάλη κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική, αλλά και εθνική σημασία, για τη συνοχή κάθε κράτους μέλους, αφού τα ακτοπλοϊκά πλοία είναι κυριολεκτικά, οι «γέφυρες» που συνδέουν τον εθνικό τους χώρο.

Επιπρόσθετα, οι ακτοπλοϊκές αγορές σήμερα καλούνται να επιλύσουν τη μόνιμη αντίφαση μεταξύ των όλο και μεγαλύτερων απαιτήσεων για κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας έναντι των συνεχών καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας ορισμένων παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές και ιδιαίτερα η ακτοπλοΐα, ενδιαφέρουν την Ελλάδα, λόγω της σημασίας που έχει για την οικονομία της, τη γεωγραφική και κοινωνική συνοχή, καθώς και την επαγγελματική απασχόληση στο σύνολο των δραστηριοτήτων της. Αυτό γίνεται εύκολο κατανοητό αν σκεφθούμε ότι:

- Το 20% της συνολικής επιφάνειας της χώρας μας είναι νησιωτικό.
- Ο αριθμός των κατοικημένων νησιών είναι μεγάλος και σε αυτά κατοικεί περίπου το 1/3 του πληθυσμού της χώρας. Υπάρχει, όμως, και ένας μεγάλος αριθμός ακατοίκητων νησίδων, περίπου 3.500.
- Τα μεγάλα αστικά κέντρα βρίσκονται στα παράλια ή κοντά σε αυτά.
- Στα νησιά συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος της χώρας.



- Η ελληνική ακτογραμμή φθάνει τα 14.854 χλμ, με αυτό το μέγεθος συγκαταλέγεται στις 15 χώρες με το μεγαλύτερο ανάπτυγμα ακτών παγκοσμίως. Από αυτό το μήκος, τα 10.775 χλμ ανήκουν στις νησιωτικές ακτές.
- Ο αριθμός των λιμανιών, τα οποία παρουσιάζουν μόνιμη επιβατική κίνηση είναι περίπου 70, ένα επίσης, μεγάλο μέγεθος.
- Πολλά σημεία μεγάλου ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος βρίσκονται σε νησιά ή κοντά στα παράλια.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιδίωξη της χώρας μας είναι ο εμπλουτισμός του κοινοτικού κεκτημένου προς την κατεύθυνση της επίτευξης των παγίων στόχων της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής για ποιοτική ναυτιλία σε ένα παγκοσμιοποιημένο και έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, μέσω της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της αναβάθμισης του ναυτικού επαγγέλματος και της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού και, κατ' επέκταση, του κοινοτικού στόλου, προωθώντας την ταχεία υιοθέτηση των νομοθετικών προτάσεων.

Επιπρόσθετα, η προώθηση σχετικών προτάσεων για την πρόληψη και αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών κατά λιμένων και πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση - με βάση τα διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα - αποτελεί προτεραιότητα για την Ελληνική Προεδρία.

Μεταξύ των γενικότερων στόχων, την υλοποίηση των οποίων παγίως επιδιώκει η χώρα μας, ως σημαντικότεροι καταγράφονται η ενίσχυση της ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας, ιδίως των μικρο-μεσαίων επιχειρήσεων, η καθιέρωση ενός ευνοϊκότερου κλίματος για την επιχειρηματικότητα, η προστασία του καταναλωτή και της υγείας, η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των πολιτών της Ένωσης, η κατοχύρωση της απασχόλησης και η βελτίωση των συνθηκών και όρων εργασίας, η άνοδος του επιπέδου της παρεχόμενης εκπαίδευσης, ο σεβασμός του περιβάλλοντος, η περαιτέρω βελτίωση των δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών, η προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας και κληρονομιάς των ευρωπαϊκών λαών.

Η υλοποίηση των στόχων αυτών έχει προσλάβει ιδιαίτερη σημασία και διάσταση στο πλαίσιο της «Στρατηγικής της Λισσαβόνας», με την οποία ετέθη το 2000 ως στόχος, η Ευρωπαϊκή Ένωση να καταστεί έως το 2010 η πλέον ανταγωνιστική οικονομία της γνώσης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό και υπό το φως της πρόσφατης διεύρυνσης της Ένωσης με δέκα νέα κράτη μέλη, η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στις διεργασίες αυτές, με στόχο τη διεύρυνση του ρόλου της στο νέο ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές περιβάλλον, την ενίσχυση της συμμετοχής της στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, τον καθορισμό προτεραιοτήτων και την υλοποίηση των τεθέντων στόχων προς το συμφέρον των πολιτών της. Για την επίτευξη των στόχων αυτών είναι απαραίτητη η δημιουργική συνεργασία με τα άλλα κράτη μέλη, καθώς και με τις υπηρεσίες των οργάνων των Ευρωπαϊκών Θεσμών.

Η συμβολή της θάλασσας στην επιβίωση και στην ευημερία μας είναι σημαντική, καθώς επίσης και οι δυνατότητες που προσφέρει για οικονομική ανάπτυξη. Το ζήτημα είναι να μπορέσουμε να εκμεταλλευθούμε, όσο το δυνατόν περισσότερο τις δυνατότητες αυτές κατά βιώσιμο τρόπο. Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση θα βοηθήσει στην αποφυγή των συγκρούσεων και θα βελτιστοποιήσει τις συνέργιες μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, έτσι ώστε να αυξηθούν οι οικονομικές δυνατότητές τους και να προστατευθεί το περιβάλλον. Θα ενθαρρύνει, επίσης, την ευρύτερη συμμετοχή των παραγόντων του κλάδου και θα βοηθήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να θεωρήσουν τη θάλασσα σαν ένα σύνολο και να κατανοήσουν τις επιπτώσεις που έχει κάθε τύπος δραστηριότητας σε αυτό. Το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον της Ευρώπης συνδέονται άρρηκτα με τους ωκεανούς και τις θάλασσες.

## **Σκοπός, δομή και μεθοδολογία της εργασίας**

Σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να μελετήσουμε τις επιδράσεις της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών υπηρεσιών σε όλους τους τομείς που επηρεάζει, δηλαδή ροές διακινούμενου φορτίου και επιβατών, ποιότητα υπηρεσιών, εξέλιξη του στόλου, λιμενική υποδομή και δομή δικτύου κ.α..

Παράλληλα, εξετάζονται και αξιολογούνται οι προτάσεις, όσον αφορά το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο και την αναγκαία διαφοροποίηση του σε βασικά σημεία.

Πιο συγκεκριμένα, σε βασικό πλαίσιο, η παρούσα εργασία επιχειρεί να κάνει δύο πράγματα. Πρώτον, μια όσο το δυνατό ακριβή αποτύπωση της κατάστασης, τόσο στο παρελθόν, όσο και στο παρόν και δεύτερον, να καταλήξουμε σε συμπεράσματα, όσον αφορά τις επιπτώσεις που επέφερε η απελευθέρωση του πολύκροτου «Ακτοπλοϊκού Ζητήματος» και η εύρεση των πλέον ενδεδειγμένων τρόπων να αναπτυχθεί το σύστημα αυτό εις το μέλλον.

Ακόμη μελετώνται, ο τρόπος παροχής των επιδοτήσεων στην εν λόγω αγορά και πώς αυτές επηρεάζουν τη λειτουργία της, καθώς και οι προοπτικές που προβλέπονται για την αναβάθμιση, αλλά και επίλυση των προβλημάτων της εν λόγω αγοράς.

Ειδικότερα, η διπλωματική αυτή εργασία αποτελείται από έξι (6) κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια συνοπτική αναφορά στο γενικό θεσμικό πλαίσιο που υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και προήγαγε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού, μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, χωρίς όμως να αφορά αποκλειστικά την αγορά της ακτοπλοΐας.

Στη συνέχεια του ίδιου κεφαλαίου, ακολουθεί η ανάλυση του Κανονισμού της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών και των μεγεθών εκείνων που επηρεάστηκαν από την εν λόγω αλλαγή. Γίνεται, μάλιστα μια προσπάθεια να παρουσιαστεί η κατάσταση της αγοράς πριν αλλά και μετά τη λήψη του Κανονισμού,

ώστε να γίνουν περισσότερο κατανοητές οι επιδράσεις της απελευθέρωσης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις περιπτώσεις των ακτοπλοϊκών αγορών της Γαλλίας και της Ιταλίας. Η επιλογή παρουσίασης των αγορών αυτών των δύο χωρών δεν ήταν και τόσο τυχαία, αφού σε αυτές τις χώρες η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών υπηρεσιών ξεκίνησε αργότερα συγκριτικά με την πλειονότητα των κοινοτικών χωρών και είναι ιδιαίτερα εμφανείς οι επιδράσεις της εφαρμογής του Κανονισμού 3577/92.

Θα ήταν μεγάλη παράλειψη αν δεν επισημαίνονταν στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας οι παροχές και οι εξαιρέσεις που προέβλεπε για την Ελλάδα ο Κανονισμός 3577/92 και τις επιδράσεις που παρατηρήθηκαν στην ελληνική ακτοπλοϊκή ναυτιλία μετά την απελευθέρωσή της.

Το πέμπτο κεφάλαιο εξετάζει τον τομέα των χρηματοδοτήσεων, που αν και ο κρατικός παρεμβατισμός μέσω της χορήγησης ενισχύσεων αντιβαίνει στην αρχή της απελευθέρωσης, οι χρηματοδοτήσεις κρίνονται σκόπιμες για την ανάληψη επενδύσεων και την εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου εξυπηρέτησης των ακτοπλοϊκών αγορών.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται συμπεράσματα και παρατίθενται σε μια συγκροτημένη βάση τα αποτελέσματα της παρούσας εργασίας, που ήταν η μελέτη των επιδράσεων της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών στις επιμέρους εθνικές οικονομίες. Γίνεται, επίσης, μια «ταπεινή» προσπάθεια διατύπωσης κάποιων προτάσεων, προκειμένου, να επιλυθούν οι δυσλειτουργίες των κοινοτικών ακτοπλοϊκών αγορών.

Στο τέλος της εργασίας υπάρχει σχετική βιβλιογραφία και παράρτημα, όπου ο αναγνώστης παραπέμπεται για παραπέρα μελέτη.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τη διεξαγωγή της παρούσας εργασίας είναι η ακόλουθη:

- 1) Συλλογή στοιχείων (εξέλιξη στόλου, διακινούμενου φορτίου και επιβατών, ανάπτυξη λιμενικής υποδομής και δικτύου κτλ).
- 2) Περιγραφή θεσμικού πλαισίου (Ελληνική νομοθεσία. Κανονισμός 3577/92 για το cabotage).
- 3) Συγκέντρωση, παρουσίαση και ανάλυση δύο ενδεικτικών περιπτώσεων: αυτή της Γαλλίας και της Ιταλίας.
- 4) Περιγραφή δυσλειτουργιών και προβλημάτων της ακτοπλοϊκής αγοράς (στόλος, λιμενική υποδομή, δομή δικτύου, ποιότητα υπηρεσιών, θεσμικό πλαίσιο).
- 5) Ανάλυση προοπτικών χρηματοδότησης.
- 6) Προοπτικές λιμενικής υποδομής.
- 7) Ανάλυση επιπτώσεων άρσης cabotage από το 2004 και μετά.
- 8) Ανάλυση επενδυτικών ευκαιριών.
- 9) Διατύπωση συμπερασμάτων και προτάσεων.

## *ευχαριστίες*

Πριν ξεκινήσει η παρουσίαση της εργασίας μου, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που με βοήθησαν για την υλοποίησή της.

Καταρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για τη βοήθεια του στον αρχικό σχεδιασμό της παρούσας εργασίας, τη συνεχή καθοδήγηση, τις πολύτιμες συμβουλές και επισημάνσεις του, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διατριβής μου, καθώς και τους καθηγητές μου κ. Χλωμούδη και κ. Πελαγίδη για τις εύστοχες συμβουλές και διορθώσεις που μου επισήμαναν και για την παραχώρηση αδημοσίευτου υλικού, προκειμένου να παρουσιαστούν, όσο το δυνατόν πιο πρόσφατα στοιχεία, σχετικά με το θέμα της εργασίας μου.

Παράλληλα, δε θα ήθελα να παραλείψω να ευχαριστήσω τους συναδέλφους και συμφοιτητές μου, Δημήτριο Βαρουζάκη για το πολύτιμο υλικό και τις πληροφορίες που μου παρείχε από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και τις Ελένη Σπυροπούλου και Βιβή Σπυράτου για τις ώρες που αφιέρωσαν μαζί μου στη συγκέντρωση της σχετικής βιβλιογραφίας και αρθρογραφίας.

Τέλος, ευχαριστώ τους δικούς μου ανθρώπους, τους φίλους και ιδιαίτερα τους γονείς και την αδελφή μου, που αγάλιασαν με υπομονή και ανοχή την προσπάθειά μου. Νιώθω τυχερή που με συντροφεύει η ηθική συμπαράστασή τους στην πορεία που διάλεξα και μου δίνει δύναμη να συνεχίσω.

Κυριακή Σ. Λαγούρου  
Πειραιάς, 13/09/2006

## **κεφάλαιο 1**

- 1.1 Συνοπτική αναδρομή στο Κοινοτικό Θεσμικό πλαίσιο, που αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών
- 1.2 Η φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών υπηρεσιών, στον τομέα των μεταφορών
- 1.3 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας και η ανάγκη κατάργησής του
- 1.4 Η κατάσταση των Κοινοτικών χωρών πριν την εφαρμογή του Κανονισμού
- 1.5 Η έννοια του Cabotage και το Νομικό Πλαίσιο
- 1.6 Η υλοποίηση του Κανονισμού
- 1.7 Δαπάνες επάνδρωσης

## **Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ**

## **1.1 Συνοπτική αναδρομή στο Κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο, που αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών**

Η ενότητα αυτή, αποσκοπεί στο να αποτυπώσει μια συνοπτική εικόνα, σχετικά με τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να προάγει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών γενικά, μέσω του θεσμικού της πλαισίου.

Αρχικά, η Συνθήκη της Ρώμης, βάσει της οποίας ιδρύθηκε η ΕΟΚ το 1957, περιλαμβάνει ένα κεφάλαιο που αφορά τις μεταφορές. Σε ένα από τα άρθρα του κεφαλαίου αυτού αναφέρεται ότι: 'Το Συμβούλιο, κατόπιν ομόφωνης ψήφου των μελών του, μπορεί να αποφασίζει επί του κατά πόσον, μέχρι ποιου σημείου και με ποιες διαδικασίες είναι δυνατόν να εκδοθούν διατάξεις που αφορούν τις μεταφορές δια θαλάσσης και αέρος'. Μέχρι το 1979 επικρατούσε η άποψη ότι τα άρθρα περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης (Άρθρα 85, 86 και 87) δε θα μπορούσαν να έχουν εφαρμογή επί των θαλάσσιων μεταφορών, παρά μόνο μετά από ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών. Το 1979, όμως, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ότι και οι θαλάσσιες μεταφορές υπόκεινται στα άρθρα της Συνθήκης περί ανταγωνισμού.

Ο πρώτος Κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές εκδόθηκε τον ίδιο χρόνο. Ήταν ο Κανονισμός (ΕΟΚ) με Αριθμό 954/79 του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Μαΐου 1979 και αφορούσε την επικύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών επί του Κώδικα των Θαλασσιών Κοινοπραξιών (Code of Conduct for Liner Conferences) από τα κράτη μέλη ή την προσθήκη τους σε αυτήν. Ο Κανονισμός αυτός δεν αφορά την ακτοπλοΐα, θα μπορούσε, όμως να εφαρμοσθεί στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλίας, εάν ποτέ τα οχηματαγωγά πλοία της γραμμής αυτής τεθούν υπό τη σκέπη κάποιας θαλάσσιας κοινοπραξίας, ή εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι μία οργανωτική δομή συγγενής προς τις θαλάσσιες κοινοπραξίες έχει ενεργοποιηθεί στη γραμμή αυτή.

Στο εισαγωγικό τμήμα αυτού του πρώτου Κανονισμού αναφέρεται ότι «...η



Επιτροπή θα προωθήσει σχετικά στο Συμβούλιο πρόταση του Κανονισμού που θα ρυθμίζει την εφαρμογή των κανόνων αυτών [δηλαδή αυτών που περιλαμβάνονται στον Κανονισμό 954/79<sup>1</sup>] στις θαλάσσιες μεταφορές». Κατόπιν αυτού, τέσσερις Κανονισμοί<sup>2</sup> εξεδόθησαν στις 22/12/1986. Οι αριθμοί και οι τίτλοι τους είναι:

- 4055/86: για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.
- 4056/86: για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων που αφορούν την εφαρμογή των Άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές.
- 4057/86: για τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις θαλάσσιες μεταφορές.
- 4058/86: για τη λήψη συντονισμένων ενεργειών προς εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης σε φορτία διακινούμενα δια θαλάσσης.

Η Επιτροπή έχει περιγράψει τους παραπάνω τέσσερις Κανονισμούς, σα να θίγουν τις «εξωτερικές» μόνο πλευρές της ναυτιλίας. Υποστηρίχθηκε ότι, προκειμένου να καλυφθούν πλήρως οι στόχοι της Κοινότητας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών περαιτέρω μέτρα θα έπρεπε να ληφθούν. Τον Αύγουστο του 1989 η Επιτροπή πρότεινε ένα πρόγραμμα τεσσάρων «θετικών» μέτρων, όπως τα αποκάλεσε, τα οποία αφορούν:

- Την ίδρυση ενός Κοινοτικού νηολογίου (EUROS).
- Τη βελτίωση και ενίσχυση του ελέγχου που διενεργούν οι λιμενικές αρχές της Κοινότητας.
- Την υιοθέτηση ενός κοινού ορισμού του Κοινοτικού πλοιοκτήτη, και

---

<sup>1</sup> Η προσθήκη εντός των αγκυλών είναι δική μου προσθήκη.

<sup>2</sup> Οι τέσσερις αυτοί Κανονισμοί αποτελούν το πρώτο μέρος της κοινής πολιτικής της ΕΟΚ στις θαλάσσιες μεταφορές.

- Την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές<sup>3</sup> εντός των κρατών μελών.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τον Κανονισμό (ΕΟΚ) με Αριθμό 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage). Το κείμενο του Κανονισμού αυτού, με ημερομηνία 07/12/1992, παρατίθεται στο Παράρτημα, στο τέλος της παρούσας εργασίας και η ανάλυση του ακολουθεί στις επόμενες ενότητες αυτού του κεφαλαίου.

## **1.2 Η φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών**

Η επιτακτική ανάγκη δημιουργίας μιας ενιαίας και φιλελεύθερης ευρωπαϊκής αγοράς αποτέλεσε καθοριστικό παράγοντα της διασφάλισης της απελευθέρωσης των μεταφορικών υπηρεσιών, σύμφωνα με την Κοινή Πολιτική Μεταφορών, η οποία αφορά και τις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδοκοινοτικές μεταφορές). Ο τομέας των μεταφορών που αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 7% του ΑΕΠ της Κοινότητας, έχει καθοριστική σημασία στην ανάπτυξη της Εσωτερικής Αγοράς, παρουσιάζοντας σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στη βιομηχανία, το εμπόριο και το επίπεδο ευημερίας των καταναλωτών, δεδομένου ότι η μείωση του μεταφορικού κόστους έχει τις ίδιες ευνοϊκές επιπτώσεις με μια αμοιβαία μείωση των δασμών. Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, προϋποθέτει την απομάκρυνση των κάθε είδους εμποδίων – φυσικών, τεχνολογικών, φορολογικών – σε όλο το φάσμα των μεταφορών.

---

<sup>3</sup> Η ομοιότητα του τίτλου του τελευταίου μέτρου του προγράμματος αυτού με αυτόν του Κανονισμού 4055/86, που εξεδόθη τρία χρόνια νωρίτερα, είναι αξιοσημείωτη. Μέχρι σήμερα, αυτό αποτελεί και το μόνο τμήμα του προγράμματος θετικών μέτρων που έχει καταστεί επίσημος Κανονισμός του Συμβουλίου.

Θεμελιώδης παράγοντας της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η βελτίωση της ποιότητας και της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως επίσης και των θαλάσσιων συνδέσεων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα γειτονικά κράτη. Όλα αυτά επιδιώκονται στο πλαίσιο δημιουργίας οικονομικά ενοποιημένων γεωγραφικών περιοχών, με απώτερο σκοπό την ανεμπόδιστη ανταλλαγή προϊόντων και την αυξανόμενη μετακίνηση προσώπων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνώρισε από πολύ νωρίς, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα μπορούσαν να αναπτυχθούν στα πλαίσια ενός ρυθμιστικού πλαισίου, καθορισμένο από την Ευρωπαϊκή Ένωση και όχι από τις αποφάσεις που λαμβάνονται στη διεθνή θαλάσσια αγορά ή αποκλειστικά από τις εθνικές ναυτιλιακές πολιτικές των ευρωπαϊκών κρατών.

Τα κυριότερα οφέλη που προκύπτουν από την απελευθέρωση και ελεύθερη παροχή υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

- Σημαντικές μειώσεις στο μεταφορικό κόστος, λόγω της δημιουργίας διαφόρων οικονομιών κλίμακας.
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας των εμπλεκομένων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, η οποία θα οδηγήσει σε πιο ορθολογικές τιμές, κάτω από την πίεση του ανταγωνισμού.
- Εξαγορές και συγχωνεύσεις, αναδιαρθρώσεις και προσαρμογές μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, λόγω της πληρέστερης αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων.
- Ταχύτερη διάδοση των τεχνολογιών, των προϊόντων, υπηρεσιών και προσώπων, ώστε να τονωθεί η δυναμική της μεγάλης ενιαίας αγοράς.

Ειδικότερα, το κυριότερο κίνητρο της ελεύθερης παροχής των θαλάσσιων υπηρεσιών, στον τομέα των μεταφορών, αποτέλεσε η μείωση του μεταφορικού

κόστους<sup>4</sup>, αφού οι ευρωπαίοι, προκειμένου να αντεπεξέλθουν στο περιβάλλον της αυξημένης ανταγωνιστικότητας προσέφεραν υψηλότερης ποιότητας και χαμηλότερου κόστους θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, ώστε να διατηρήσουν και να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά.

Στα πλαίσια αυτά δημιουργήθηκε η ανάγκη και η φιλοσοφία της εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές<sup>5</sup>, ακόμη και αυτές που παρουσιάζουν ενδοκοινοτικό χαρακτήρα, μέσω της σύγκλισης ετερογενών εθνικών πολιτικών και της άμεσης υιοθέτησης σχετικών Ευρωπαϊκών πολιτικών, με περιορισμένες χρονικά περιόδους εξαιρέσεων, καθώς επίσης και με την προοπτική ότι η εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών, αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση, ώστε να επιτευχθεί η δημιουργία μιας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς<sup>6</sup>.

Επιπρόσθετα, σκοπός της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών είναι να επιτευχθούν ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις<sup>7</sup> στον τομέα αυτό (πλοία υψηλών ταχυτήτων, τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, ηλεκτρονικό επιχειρείν, κλπ), παράγοντες που είναι σίγουρο ότι θα αλλάξουν άρδην το χαρακτήρα της ναυτιλίας τα επόμενα χρόνια. Παρά τις πολλές γενικές συζητήσεις πάνω σε τέτοια

---

<sup>4</sup> Το μεταφορικό κόστος συνοψίζεται από τις ακόλουθες κατηγορίες: εσωτερικό διοικητικό κόστος των εμπλεκόμενων εισαγωγικών και εξαγωγικών εταιρειών, κόστος καθυστερήσεων (π.χ από τις τελωνειακές διαδικασίες που επιβαρύνει το κόστος μεταφοράς), κόστος στη Δημόσια Διοίκηση κάθε χώρας που αφορά τη διάθεση πόρων για τη διεξαγωγή του ενδοκοινοτικού θαλάσσιου εμπορίου.

<sup>5</sup> Σε αυτές η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμπεριέλαβε τόσο τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, όσο και τις υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στα κράτη μέλη.

<sup>6</sup> Βασικά χαρακτηριστικά της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς είναι η εξάλειψη εσωτερικών συνόρων και η εφαρμογή των τεσσάρων βασικών ελευθεριών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίου).

<sup>7</sup> Σημαντικές αλλαγές στον τομέα της τεχνολογίας αλλάζουν ριζικά τον τρόπο, με τον οποίο πραγματοποιούνται οι μεταφορές.

Η δυνατότητα της συνεχούς παρακολούθησης των φορτίων και η συνεχής επικοινωνία με τον οδηγό με τη βοήθεια των δορυφόρων, καθώς και το προηγμένο σχέδιο ραδιοπλοήγησης δίνουν νέο περιεχόμενο στον τρόπο που διεξάγονται τα δρομολόγια.

θέματα, είναι γεγονός ότι δεν είναι ακριβώς προφανές ποιες μπορεί να είναι οι επιπτώσεις παρομοίων εξελίξεων (στους πλοιοκτήτες, στους ταξιδιώτες/χρήστες του συστήματος, στη δομή του δικτύου, στην υποδομή του συστήματος). Το γενικό ερώτημα που τίθεται είναι λοιπόν το εξής: ποιος είναι ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος να αναπτυχθεί ο κρίσιμος αυτός τομέας των θαλασσίων μεταφορών εν όψει των προκλήσεων της εποχής;!

### **1.3 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας και η ανάγκη κατάργησής του**

Στην εποχή μας υπάρχει έντονη η ανάγκη για απελευθέρωση των θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς, κάτι που είναι και βασικό χαρακτηριστικό των σύγχρονων μεταφορών.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο της πλήρους απελευθέρωσης των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας, εντάσσεται και η έννοια του cabotage αλλά και η άρση του.

Η απελευθέρωση του τομέα της ακτοπλοΐας είχε ως σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού, την προσπελασιμότητα όλων ανεξαιρέτως των κατοίκων στα δίκτυα μεταφορών και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Το κράτος προστατεύει το δημόσιο συμφέρον, καθώς οι μεταφορές δεν αποτελούν απλώς ένα αγαθό που υπόκειται στους κανόνες της αγοράς, αλλά και υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος που τίθεται στη διάθεση των πολιτών και για το λόγο αυτό, το κράτος παρεμβαίνει για να εξασφαλίσει για τους επιβάτες επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης, όταν η αγορά δεν μπορεί να αντεπεξέλθει από μόνη της.

Η σημασία της διατήρησης του cabotage δεν είναι η ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας. Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάγκη της προστασίας της εθνικής ακτοπλοΐας. Τέτοιοι παράγοντες είναι: ο αριθμός των νησιών της κάθε χώρας, τα κοινά θαλάσσια σύνορα με εχθρικές χώρες, η διαφορετική μορφολογία του εδάφους, η ύπαρξη ανεπτυγμένου τουρισμού κλπ.

Εξαιτίας λοιπόν αυτής της διαφορετικής σημασίας που έχει η άρση ή η διατήρηση του cabotage, δεν ήταν εφικτό να υπάρξει μία κοινή συμφωνία στη χάραξη της Κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και αναγκαστικά αναβλήθηκε για αρκετά χρόνια η λήψη μιας τέτοιας σχετικής απόφασης.

## **1.4 Η κατάσταση των Κοινοτικών χωρών πριν την εφαρμογή του**

### **Κανονισμού**

#### **1.4.1 Η περίπτωση της Βόρειας Ευρώπης**

Πριν την εφαρμογή του Κανονισμού η κυκλοφορία των Ferries ανήκε στον έλεγχο των σιδηροδρομικών εταιρειών<sup>8</sup>, οι οποίες κυρίως, κινούσαν rail ferries και σπανίως κάποιο car-ferry. Για μεγαλύτερες αποστάσεις π.χ. μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και Νορβηγίας ή μεταξύ Γερμανίας και Φιλανδίας χρησιμοποιούνταν συμβατικά επιβατηγά. Με έναρξη το 1960, νέες εταιρείες εκμετάλλευσης ferries δημιουργήθηκαν και παράλληλα με την άνοδο του τουρισμού άρχισε η οικονομική άνθηση του κλάδου, η οποία σήμαινε για τις περισσότερες γραμμές μια συνεχή ετήσια άνοδο μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970. Οι Σκανδιναβοί χρησιμοποιούσαν τις ακτοπλοϊκές γραμμές της Βαλτικής για να μεταβούν στις χώρες του Νότου και οι κάτοικοι της Κεντρικής Ευρώπης επισκέπτονταν τις «όμορφες» περιοχές του Βορρά. Το μειονέκτημα αυτής της κίνησης ήταν η συγκέντρωση της, στους τρεις θερινούς μήνες, όπου κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος πραγματοποιούνταν το 75% της ετήσιας κίνησης. Οι λόγοι που προκάλεσαν έντονη αύξηση της κίνησης είναι οι ακόλουθοι:

- Μεγάλο μέρος του πληθυσμού απέκτησε μεταφορικό μέσο.
- Παρατηρήθηκε γενική άνοδος των εισοδημάτων.
- Επεκτάθηκε η περίοδος των διακοπών.
- Απλοποιήθηκαν οι συννοριακές διαδικασίες.
- Επεκτάθηκε το δίκτυο των οδικών συγκοινωνιών.

---

<sup>8</sup> Η περισσότερο σπουδαία γραμμή προς τη Σκανδιναβική Χερσόνησο εξυπηρετούνταν από τις κρατικές εταιρείες Σιδηροδρόμων της Δανίας και της Γερμανίας.

Τα σύγχρονα, όμως ferries, εκτός από τα επιβατικά οχήματα είχαν διαθέσιμο χώρο και για οχήματα μεταφοράς αγαθών. Δεν ήταν, όμως, μόνο ο ελεύθερος χώρος, αλλά και η διευκόλυνση των οδηγών των φορτηγών, οι οποίοι ξεκουράζονταν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού για να συνεχίσουν τη διαδρομή τους, στοιχεία που προκάλεσαν μεγάλη άνοδο στη διακίνηση οχημάτων μεταφοράς αγαθών. Έτσι, η μεταφορά των φορτηγών έγινε η κύρια απασχόληση, εκτός της τουριστικής περιόδου.

Οι προσπάθειες που έγιναν τη δεκαετία του 1960 για μεταφορά των ferries, κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου σε άλλες δραστηριότητες, όπως κρουαζιέρες ή προσωρινή διακοπή των γραμμών ή ναύλωση της επιπλέον χωρητικότητας των θερινών μηνών, είχαν πλέον σταματήσει. Ο βασικός λόγος της εγκατάλειψης αυτών των σχεδίων ήταν η απαίτηση των φορτωτών φορτηγών για κανονικότητα και τήρηση συγκεκριμένου προγραμματισμού των δρομολογίων. Συνηθισμένη λύση που ακολουθήθηκε ήταν η δρομολόγηση, στη θερινή περίοδο, επιπλέον πλοίων στη γραμμή, όταν η προσφερόμενη χωρητικότητα είχε καλυφθεί από τα επιβατικά οχήματα των τουριστών.

Στις γραμμές της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας η αύξηση του αριθμού των επιβατών ήταν τέτοια που απαίτησε τη ναυπήγηση νέων πλοίων μετά από πέντε έως δέκα χρόνια. Καθώς η χρησιμοποίηση νεότευκτων πλοίων, ήταν ένα στοιχείο που διαδραμάτιζε σημαντικό ρόλο στον υπάρχοντα ανταγωνισμό των εταιρειών, οι ανταγωνιστές δε δίσταζαν να παραγγείλουν νέα πλοία και αυτοί. Μια τέτοια πρακτική προκάλεσε αρκετές «διαφοροποιήσεις» στην αντικατάσταση των υπάρχοντων πλοίων. Μετά από κάθε τέτοια «αντικατάσταση», ακολουθούσε ένα διάστημα, ώστε η αύξηση της κίνησης να καλύψει την πλεονάζουσα χωρητικότητα. Περίοδοι μαζικής εισόδου νέων σκαφών ήταν γύρω στα 1961-1962, 1972-1973, 1980-1981 και 1989-1990. Τα μικρά χρονικά διαστήματα μεταξύ των περιόδων εισόδου νέων σκαφών δείχνουν ότι η αρχικά πλεονάζουσα χωρητικότητα γρήγορα απορροφούνταν από την αύξηση της κίνησης. Η επίδραση της πετρελαϊκής κρίσης του 1973 δεν ήταν μεγάλη στο χώρο της αγοράς των ferries, εξαιτίας, όμως, αυτής μειώθηκε ο ανταγωνισμός που σχετιζόταν με τις ταχύτητες των πλοίων. Η δεύτερη άνοδος των τιμών του πετρελαίου, το 1979, ήταν περισσότερο καταστροφική, συγκριτικά με την πρώτη και αυτό γιατί συνδυασμένη με

την παρατεταμένη ύφεση της οικονομίας και προκαλώντας τη μείωση του μεταφορικού έργου των οδικών μεταφορών είχε αρνητικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις των ferries. Η στασιμότητα της ζήτησης μεταφορικού έργου, παράλληλα με την παρουσία μεγαλύτερων σκαφών όξυνε τον ανταγωνισμό.

Η όξυνση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τη βαθμιαία συγκέντρωση αρκετών γραμμών στα χέρια λίγων ισχυρών εταιρειών. Αυτή ήταν η κατάσταση που επικρατούσε στην αγορά των ferries, στη Βαλτική Θάλασσα από την περίοδο 1980 - 1982 και έπειτα (δηλαδή στις γραμμές Δανίας, Σουηδίας, Φιλανδίας, Νορβηγίας, Γερμανίας και Ολλανδίας). Αυτός ο σταθερός ανταγωνισμός παράλληλα με την έντονη παρουσία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας των πλοιοκτητών οδήγησε σε πολύ υψηλά επίπεδα παροχής υπηρεσιών εκ μέρους των ferries και του εξοπλισμού τους.

Στη Βόρεια Θάλασσα και συγκεκριμένα στη θάλασσα της Μάγχης (English Channel) οι εξελίξεις έλαβαν χώρα με αρκετά αργούς ρυθμούς. Αυτό οφειλόταν στη δομή της πλοιοκτησίας των ναυτιλιακών εταιρειών και στο καθεστώς λειτουργίας των λιμανιών, καθώς επίσης και στις λιγότερο ευνοϊκές φυσικές συνθήκες (υψηλά παλιρροιακά κύματα).

Πριν από το 1960 σχεδόν όλες οι γραμμές εξυπηρετούνταν από τέσσερις μεταφορείς τη British Rail (Βρετανικούς Σιδηρόδρομους), SNCF (Γαλλικούς Σιδηρόδρομους), RTM (Βελγικές Θαλάσσιες Μεταφορές) και DSMZ (Ολλανδικές Θαλάσσιες Μεταφορές). Αυτές οι εταιρείες είχαν συμφωνίες για τις τιμές και τα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης υπηρεσίας, έτσι υπήρχε ένα δεδομένο επίπεδο εξυπηρέτησης. Η ιδιωτική πρωτοβουλία εμποδιζόταν από το καθεστώς των λιμανιών, γιατί ανήκαν, είτε στη Sealink UK Ltd (τη βρετανική συμμετοχή στο cartel των πλοιοκτητών ferries) ή στο Βρετανικό Οργανισμό Λιμένων ή στο Ναυαρχείο.

Μόνο μετά το 1962 με την είσοδο ιδιωτικών σκαφών θερμάνθηκε και επεκτάθηκε με την είσοδο και άλλων εταιρειών (European Ferries Group, P&O και η γερμανική TTL). Όλη αυτή η πορεία έδειξε πως μπορεί να αυξηθεί το μερίδιο μιας εταιρείας στην αγορά μετά από την ένταξη ποιοτικά κατάλληλων πλοίων.

Ένα ενδιαφέρον χαρακτηριστικό των θαλάσσιων περιοχών γύρω από τη Μεγάλη Βρετανία είναι η συνεχής «επιμήκυνση» των γραμμών που ήδη υπήρχαν προς



τις ανατολικές και δυτικές ακτές. Η πλέον μεγάλη στα ανατολικά είναι αυτή που συνδέει το Rotterdam με τη Hull παρακάμπτοντας την περιοχή του Λονδίνου. Όσον αφορά, τη δυτική κατεύθυνση η μεγαλύτερη είναι αυτή που συνδέει τη Βόρεια Γαλλία με την Ιρλανδία, παρακάμπτοντας την Αγγλία.

#### 1.4.2 Η περίπτωση της Μεσογείου

Στη Μεσόγειο το σύστημα Rollon - Rolloff έφθασε λίγο αργότερα σε σχέση με τη Βόρεια Ευρώπη. Επίσης, η εφαρμογή του δεν είχε ενιαία μορφή, οι διάφορες χώρες το χρησιμοποίησαν με διαφορετικούς τρόπους.

Γενικά στη Μεσόγειο οι γραμμές ακολουθούν την κατεύθυνση από Βορρά προς Νότο. Αυτό οφείλεται στο αποικιοκρατικό παρελθόν της Βόρειας Αφρικής (Ισπανία-Μαρόκο, Γαλλία-Αλγερία, Ιταλία-Λιβύη). Όμως, οι Μεσογειακές χώρες έχουν μακρινό παρελθόν και στη λειτουργία εθνικών γραμμών. Τέτοιες είναι οι γραμμές που συνδέουν την Ηπειρωτική Ισπανία με τις Βαlearίδες νήσους και με τα Κανάρια νησιά, τη Γαλλία με την Κορσική, την Ιταλία με τη Σικελία και τη Σαρδηνία και φυσικά οι ελληνικές γραμμές του Αιγαίου.

Η ανάπτυξη και η επέκταση της χρήσης των ferries καθυστέρησε συγκριτικά με τη Βόρεια Ευρώπη και αυτό οφείλεται στους ακόλουθους λόγους:

- Τα συνολικά εισοδήματα ήταν χαμηλότερα και η κατοχή ιδιωτικού οχήματος θεωρούνταν «είδος πολυτελείας», ιδιαίτερα για τη δεκαετία του 1960.
- Η ζητούμενη μεταφορική ικανότητα μεταξύ Νότιας Ευρώπης και Βόρειας Αφρικής ήταν μικρότερη από αυτή μεταξύ των βιομηχανικών χωρών της Βόρειας Ευρώπης.
- Στην Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και τις χώρες της Βόρειας Αφρικής, το κράτος κατείχε, είτε το σύνολο, είτε ένα μέρος των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτές οι εταιρείες κατείχαν μονοπωλιακή θέση στην αγορά και τα ναυτολόγια τους επιδοτούνταν από την Πολιτεία, γεγονός που μάλλον αποθάρρυνε την ιδιωτική πρωτοβουλία.
- Οι τουρίστες που προέρχονται από τις βόρειες χώρες της Ευρώπης προτιμούσαν να

μεταφέρονται με αεροπλάνο, προκειμένου να επισκεφτούν τη Βόρεια Αφρική και τα νησιά της Μεσογείου.

- Το επίπεδο χειρισμού των φορτίων κρίνονταν χαμηλό. Εξαιτίας του χαμηλού επιπέδου οργάνωσης των λιμένων και των χαμηλών μισθών που απολάμβαναν οι εργαζόμενοι σε αυτά.

Στην Ισπανία, τη Γαλλία και την Ιταλία η αγορά νέων σκαφών πραγματοποιούνταν, ως επί το πλείστον από τα εθνικά ναυπηγεία. Σε χώρες, όπως την Ελλάδα, η ένταξη στον Ακτοπλοϊκό Στόλο νεότευκτων πλοίων ήταν πολύ σπάνια.

Η καθυστέρηση ανάπτυξης των ferries, ήταν πολύ μεγαλύτερη για την Ανατολική Μεσόγειο. Ο στόλος των χωρών αυτών ήταν μια ή δύο γενιές ferries πίσω σε σχέση με αυτόν που κατείχαν οι ναυτιλίες των χωρών της Βορείου Ευρώπης. Έτσι, δημιουργήθηκε μια αγορά, μεταχειρισμένων ferries (second hand market) με προέλευση τις χώρες της Βαλτικής, όπου το μέγεθος αυτών των πλοίων ήταν πλέον μικρό και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά τους μη ανταγωνιστικά.

Η εμφάνιση αυτής της αγοράς είχε θετικά αποτελέσματα και για τις δύο πλευρές. Για μεν τους Βόρειους, η δυνατότητα μεταπώλησης των πλοίων αύξησε την υπολειμματική αξία (scrap value) των πλοίων τους και άρα μείωσε το κόστος κεφαλαίου, γεγονός που αποδείχτηκε αρκετά σημαντικό για μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου. Για τους Νότιους,<sup>9</sup> αυτό σήμαινε τη δυνατότητα απόκτησης σύγχρονων σκαφών, σε χαμηλότερες τιμές από αυτές της ναυπήγησης νεότευκτων πλοίων στα τοπικά ναυπηγεία.

## **1.5 Η έννοια του Cabotage και το νομικό πλαίσιο**

### **1.5.1 Ο ορισμός του Cabotage και ο Κανονισμός 3577/92**

---

<sup>9</sup> Αυτή η κατάσταση σταμάτησε για την Ελλάδα, διότι οι Έλληνες αγόρασαν σχετικά «νέα» ιαπωνικά πλοία, σε πολύ καλές τιμές και έκτοτε οι αγορές μεταχειρισμένων σκαφών από την Ιαπωνία συνεχίζονται.

Καμποτάζ (Cabotage) είναι το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων του, που επιφυλάσσει για τον εαυτό του κάθε κράτος. Είναι η απαγόρευση της κυκλοφορίας ξένων πλοίων στα εθνικά ύδατα μιας άλλης χώρας, στην περίπτωση της Ελλάδας, στο Αιγαίο και Ιόνιο. Στο προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης περιλαμβάνονται, επίσης, και η περιήγηση, η ρυμούλκηση, η αλιεία κλπ. Σημαίνει δηλαδή την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών εντός των συνόρων μιας άλλης χώρας.

Η χρήση των προνομίων αυτών, ο βαθμός και η έκταση αυτών των δραστηριοτήτων εξαρτάται από τη βούληση κάθε κράτους και αποτυπώνεται στην εσωτερική του νομοθεσία.<sup>10</sup>

Ο όρος cabotage είναι ναυτικός όρος και σημαίνει στην κυριολεξία «ναυσιπλοΐα από ακρωτήρι σε ακρωτήρι παραπλεύρως της ακτής, χωρίς να περιλαμβάνεται πλεύση στην ανοιχτή θάλασσα». Στη διεθνή νομοθεσία, λοιπόν, το cabotage συνδέεται με το παράκτιο εμπόριο, ούτως ώστε να σημαίνει: ναυσιπλοΐα και εμπόριο παραπλεύρως της ακτής σε χώρο που μεσολαβεί ανάμεσα στα λιμάνια της.

Το cabotage συνεπώς χαρακτηρίζεται ως μια πρακτική απαγόρευσης της εισόδου ξένης σημαίας στα παράκτια ύδατα, τα οποία θεωρούνται ως εσωτερικά και επομένως το cabotage θεωρείται ως εσωτερικό εμπόριο. Για μία χώρα λοιπόν το ποιος έχει πρόσβαση στα λιμάνια της, το ποιος έχει κέρδος από το εμπόριο, τη μεταφορά αγαθών και επιβατών, είναι πάρα πολύ μεγάλης οικονομικής αλλά και μη, σημασίας.

Οι περιορισμοί που ίσχυαν στο πλαίσιο του cabotage αφορούσαν αρχικά τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Δανία, και Πορτογαλία. Με τη σταδιακή εφαρμογή του Κανονισμού για την άρση του cabotage περιορίστηκε κατά πολύ αυτός ο αριθμός των χωρών που εξακολουθεί να ισχύει το cabotage, καθώς επίσης και οι κατηγορίες των ενδομεταφορών που καλύπτει.

Η συγκεκριμένη εργασία περιορίζεται στο cabotage στον τομέα της ναυτιλίας, αλλά πρέπει να σημειωθεί ότι cabotage συναντάται και σε άλλες ενδομεταφορές, όπως

---

<sup>10</sup> Στην Ελληνική Νομοθεσία το cabotage εφαρμοζόταν με τα άρθρα 165 και 166 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ).

είναι οι σιδηροδρομικές, οι εναέριες αλλά και οι οδικές μεταφορές (ενδομεταφορές τόσο προσώπων όσο και αγαθών).

Ένα από τα πιο σημαντικά γεγονότα που επηρέασε το ναυτιλιακό τομέα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδιαίτερα την ελληνική ναυτιλία ήταν η λήψη της απόφασης από το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της Ένωσης για την κατάργηση του Cabotage.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (07.12.92) εφαρμόζεται η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών, δηλαδή την άρση του cabotage, που θα εφαρμοζόταν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1993. Η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών ήταν αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς, ώστε να εξασφαλισθεί η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και κεφαλαίων.

Τα βασικά σημεία του εν λόγω Κανονισμού είναι τα ακόλουθα:

#### **. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσης.**

Με το Άρθρο 1 του Κανονισμού 3577/92 εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός άλλου κράτους μέλους, για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του. Αυτό βέβαια, προϋποθέτει ότι τα πλοία τους είναι σύμφωνα με τους ακτοπλοϊκούς κανονισμούς υπηρεσιών που διέπουν αυτό το κράτος μέλος. Στο ίδιο Άρθρο αναφέρονται οι όροι και οι αποκλίσεις της βασικής αρχής.

#### **. Προϋποθέσεις για νηολόγηση σε κράτος μέλος. Πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές.**

Στον Κανονισμό δεν αναφέρονται ρητά τα νηολόγια των κρατών. Η νηολόγηση σε ένα κράτος μέλος προϋποθέτει ότι το νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος, όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη του παράγωγου δικαίου. Για το λόγο αυτό τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των Κέργκελεν, των ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάϋμαν δεν ισχύει ο Κανονισμός. Ο Κανονισμός

αντίθετα ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ, αφού η Συνθήκη εφαρμόζεται σε αυτά τα εδάφη. Ο Κανονισμός προβλέπει ότι για να δικαιούται ένα πλοίο κράτους μέλους να πραγματοποιεί ενδομεταφορές σε ένα άλλο κράτος μέλος, πρέπει πρώτα να εξασφαλίζει όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για να έχει τη δυνατότητα να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος μέλος, στο οποίο είναι νηολογημένο.<sup>11</sup> Τα πλοία που δεν έχουν δικαίωμα δραστηριοποίησης στις εθνικές ενδομεταφορές δεν έχουν πρόσβαση ούτε στις αγορές των άλλων κρατών μελών. Επίσης, τα πλοία που έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν μεταφορές με περιορισμούς στις εθνικές αγορές μπορούν με τους ίδιους όρους να εκτελέσουν δρομολόγια και σε ένα άλλο κράτος μέλος.

Είναι δυνατό με διμερείς συμφωνίες ή με έγκριση κατά περίπτωση, κάποιο κράτος μέλος να επιτρέψει την πρόσβαση σε πλοιοκτήτες άλλων χωρών χωρίς να θέτει κατ' ανάγκη κοινοτικούς περιορισμούς. Τέτοιες ρυθμίσεις δεν είναι αντίθετες με την κοινοτική πρακτική.

#### **. Το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού<sup>12</sup> - Υπηρεσίες Θαλάσσιων Μεταφορών**

Στο Άρθρο 2, ως υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα αντί αμοιβής όπως:

- Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων.
- Υπηρεσίες εφοδιασμού «off-shore».
- Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά.

Σε ότι αφορά τα *σκάφη αναψυχής* ο Κανονισμός καλύπτει μόνο τις θαλάσσιες υπηρεσίες που παρέχονται έναντι αμοιβής. Κατά συνέπεια τα σκάφη αναψυχής δεν εμπίπτουν στον Κανονισμό.

Τα *κρουαζιερόπλοια* εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού, όταν δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους.<sup>13</sup> Άποψη της Ευρωπαϊκής

---

<sup>11</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής ΕΚ 22.12.2003 (595 τελικό).

<sup>12</sup> (ΕΟΚ αριθμό 3577/92).

<sup>13</sup> Το θέμα είναι αν το σκέλος θαλάσσιας ενδομεταφοράς μιας υπηρεσίας διεθνούς κρουαζιέρας εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Άρθρων 3 και 6 της παραγράφου 1 του Κανονισμού.

Επιτροπής είναι ότι ο Κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στην περίπτωση που οι επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε λιμάνι κράτους μέλους, όπου λαμβάνει χώρα το σκέλος της ενδομεταφοράς.<sup>14</sup>

Για τις υπηρεσίες που παρέχονται από πλοία όπως τα **ρμουλκά (ρυμούλκηση, πλοήγηση, βοθοκόρηση)** δε δίνεται σαφής απάντηση εάν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού και παραπέμπει στο γενικό νομικό πλαίσιο παροχής υπηρεσιών.<sup>15</sup>

Για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έχουν εγκριθεί έως τώρα ο Κανονισμός ΕΟΚ 4055/86, ο οποίος αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών και ο Κανονισμός 3577/92, ο οποίος αναφέρεται στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Ισχύουν και οι δύο Κανονισμοί για μεταφορά επιβατών αλλά και εμπορευμάτων.

Οι υπηρεσίες τεχνικού ναυτικού χαρακτήρα μέσα στην περιοχή του λιμανιού διέπονται από σχετική Οδηγία. Εάν στις τεχνικές ναυτικές υπηρεσίες περιλαμβάνεται μεταφορά προϊόντων ή επιβατών στην ανοιχτή θάλασσα τότε εφαρμόζονται και οι δύο Κανονισμοί ανάλογα.

Διευκρινίζεται ότι ως υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder) θεωρούνται εκείνες σύμφωνα με τις οποίες ο μεταφορέας εκφορτώνει εμπορεύματα από πλοίο που έχει ξεκινήσει από ένα σημείο αναχώρησης για να τα μεταφέρει σε άλλο πλοίο, το οποίο συνεχίζει το ταξίδι για το λιμάνι προορισμού. Η μεταφορά γίνεται με φορτωτική

---

<sup>14</sup> Παράδειγμα από την ΕΚ 22.12.2003 : Μία κρουαζιέρα που ξεκινάει από ένα κράτος μέλος X ή σε μία τρίτη χώρα και καταλήγει σε μία τρίτη χώρα ή στο κράτος μέλος X και καταπλέει σε λιμένες ενός κράτους μέλους Y δεν εμπίπτει στο πεδίο του Κανονισμού για τις ενδομεταφορές εάν δεν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες στην κρουαζιέρα στο κράτος μέλος Y. Σε αυτήν την περίπτωση εφαρμόζεται ο Κανονισμός αριθμό 4055/86 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.

<sup>15</sup> Συνθήκη, Άρθρο 49 «Οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας απαγορεύονται, όσον αφορά τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι στο κράτος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδέκτη της περιοχής.»

μεταβίβαση. Εάν επιτραπεί σε μία εταιρία να παρέχει υπηρεσίες τροφοδότησης για τη μεταφορά διεθνών φορτίων πριν ή μετά την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού με πλοία της δικής της εταιρίας πιθανόν να προκύπτει υψηλό μεταφορικό κόστος.<sup>16</sup>

#### **. Η έννοια του πλοιοκτήτη της Κοινότητας**

Με το ίδιο Άρθρο προσδιορίζεται η έννοια των πλοιοκτητών της Κοινότητας σε τρεις κατηγορίες:

*α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες,*

*β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται σε κράτος μέλος,*

*γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του.<sup>17</sup>*

#### **. Κανόνες στελέχωσης**

Σχετικά με τα Κ/Ζ το Άρθρο 3 του Κανονισμού 3577/92 αναφέρει «Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (σκάφος σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.»

Σχετικά με τα Ακτοπλοϊκά: «Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).»

<sup>16</sup> Η Επιτροπή θεωρεί ότι το θέμα αυτό πρέπει να επανεξεταστεί στο μέλλον.

<sup>17</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής ΕΚ 22.12.2003 (595 τελικό).

Σχετικά με τα διεθνή ταξίδια: «Από 01.01.1999 για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT, τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος σημαίας)».

Το λεγόμενο κράτος σημαίας είναι αυτό που είναι αρμόδιο για τα θέματα της επάνδρωσης. Οι κανόνες διαφέρουν ανάλογα με τα νηολόγια με αποτέλεσμα κάποια κράτη μέλη να έχουν αυστηρούς όρους όσον αφορά θέματα υπηκοότητας<sup>18</sup> και κάποια άλλα απαιτούν μονάχα την κοινοτική ιθαγένεια για τον καπετάνιο του σκάφους και για τον δεύτερο.

Για να περιοριστεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των κρατών μελών προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη υποδοχής έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν δικούς τους κανόνες στελέχωσης στα πλοία που πραγματοποιούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων σε νησιά.

Για πλοία χωρητικότητας κάτω των 650 τόνων τα κράτη μέλη υποδοχής έχουν τη δυνατότητα να αποφασίσουν για τους κανόνες στελέχωσης.

Ο Κανονισμός προβλέπει,<sup>19</sup> επίσης, ότι οι κανόνες του κράτους μέλους της σημαίας θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται στα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων άνω των 650 τόνων μικτού φορτίου που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν κάποιο ταξίδι προηγείται ή ακολουθεί άλλο ταξίδι προς ή από άλλο κράτος (διαδοχικές ενδομεταφορές).<sup>20</sup>

Οι παραπάνω διατάξεις αναφέρονται σε δύο θέματα που αφορούν το εύρος των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής.

Σε περίπτωση διαδοχικών ενδομεταφορών προκύπτουν τόσο ζητήματα που έχουν σχέση με το είδος των κανόνων στελέχωσης του κράτους υποδοχής, όσο και ζητήματα που έχουν σχέση με το όριο μεταξύ των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής και του κράτους της σημαίας.

---

<sup>18</sup> Απαιτούν όλα τα μέλη του πληρώματος να είναι υπήκοοι κράτους μέλους.

<sup>19</sup> Αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

<sup>20</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής ΕΚ 22.12.2003 (595 τελικό).



Όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν ενδομεταφορές μεταξύ των νησιών, θέση της Επιτροπής είναι ότι οι ρυθμίσεις επάνδρωσης ανήκουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Το θέμα ακόμα εκκρεμεί στο Δικαστήριο.

Στον Κανονισμό δεν καθορίζονται με ευκρίνεια ποια είναι τα θέματα επάνδρωσης που ανήκουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής, η οποία για μερικούς θεωρείται απεριόριστη. Η προσέγγιση της Επιτροπής είναι περισσότερο περιοριστική.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κανόνες του κράτους της σημαίας πρέπει να εφαρμόζονται αποκλειστικά εάν μεταφέρονται φορτία κατά το διεθνές τμήμα του ταξιδιού που προηγείται ή ακολουθεί του εθνικού τμήματος του ταξιδιού.

Άποψη της Επιτροπής είναι ότι τα κράτη υποδοχής έχουν την αρμοδιότητα να καθορίζουν το πλήρωμα των πλοίων που διενεργούν τις ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά.<sup>21</sup> Κατά συνέπεια ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτεί όπως το πλήρωμα των πλοίων να αποτελείται στο σύνολό του από υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μπορούν, επίσης, τα κράτη μέλη να απαιτήσουν όπως οι ναυτικοί να καλύπτονται από κοινωνική ασφάλιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άλλη προϋπόθεση που μπορεί να επιβληθεί είναι η παροχή ελάχιστης αμοιβής που ισχύει στη χώρα. Σε ότι αφορά ζητήματα ασφάλειας και εκπαίδευσης, άποψη της Επιτροπής είναι ότι τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν μόνο να τηρούνται οι διεθνείς συμβάσεις και τα κοινοτικά πρότυπα.<sup>22</sup>

Σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων στο τμήμα του ταξιδιού που θεωρείται διεθνές (το οποίο προηγείται ή έπεται του εθνικού), θέση της Επιτροπής είναι ότι πρέπει να εφαρμόζονται κανόνες του κράτους της σημαίας.

#### **. Συμβάσεις παροχής δημόσιας Υπηρεσίας**

Επειδή οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων έχουν ζωτική σημασία για τους κατοίκους των Ευρωπαϊκών νησιών προβλέπονται ρυθμίσεις που

---

<sup>21</sup> Και των πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 GT.

<sup>22</sup> SOLAS=Safety of life at sea.

STCW=Seafare's Training Certification Watch keeping.

προστατεύουν ορισμένες από αυτές. Τέτοιες ρυθμίσεις κρίνονται απαραίτητες για να εξασφαλίζεται επάρκεια στις θαλάσσιες συνδέσεις κάτι που δε θα γινόταν εάν ίσχυαν μόνο οι νόμοι της αγοράς.

Από τον Κανονισμό παρέχεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να παρεμβαίνουν στην αγορά με το να επιβάλλουν περιορισμούς στη δραστηριοποίηση των εταιριών ή στη χρηματοδότηση που έχει σχέση με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εφαρμόζονται σε δρομολογιακές γραμμές που εξυπηρετούν νησιωτικά λιμάνια.<sup>23</sup>

Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δυνατόν να προβλέπονται για τακτικές γραμμές ενδομεταφοράς σε νησιά, σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει αντίστοιχο ενδιαφέρον των πλοιοκτητών με κίνδυνο τη μη εξυπηρέτηση κάποιων νησιών. Τέτοιου είδους παρεμβάσεις αποτελούν καθήκον των κρατών μελών που ανήκουν τα νησιά.

Οι παρεμβάσεις των κρατών μελών πρέπει να περιορίζονται<sup>24</sup> στις απαραίτητες απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους. Γίνεται σαφές στον Κανονισμό ότι όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιαδήποτε αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Ο Κανονισμός προβλέπει διάκριση ανάμεσα στις «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» και στις «συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι το μέσον που χρησιμοποιείται ώστε να επιβάλλονται οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Στον Κανονισμό γίνεται επίσης ρητή αναφορά της αρχής της αποφυγής των διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών της Κοινότητας, καθώς επίσης αναφέρονται στοιχεία: για τη μεταβίβαση πλοίων, τους όρους επάνδρωσης, τη διαδικασία επιβολής

---

<sup>23</sup> Άρθρο 4 παράγραφος 1 του Κανονισμού 3577/92

<sup>24</sup> Άρθρο 4 παράγραφος 2 του Κανονισμού 3577/92

δημόσιας υπηρεσίας, τη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ομαδοποίηση των γραμμών.

Για τις περιπτώσεις των «μικρών νησιών» άποψη της Επιτροπής είναι ότι όπου εφαρμόζεται η επιλογή του κατάλληλου μεταφορέα για την εξυπηρέτηση ενός μικρού νησιού, αυτή θα μπορούσε να γίνει μετά από απλή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.<sup>25</sup>

Τα κράτη μέλη οφείλουν, όταν χορηγούν κρατική ενίσχυση σε αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, να συμμορφώνονται με την κοινοτική νομοθεσία και ιδιαίτερα με τον Κανονισμό 3577/92.

### . Μέτρα Διασφάλισης

Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή<sup>26</sup> της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της άρσης του cabotage τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.<sup>27</sup>

Τα μέτρα διασφάλισης<sup>28</sup> εφαρμόζονται για σχετικά μικρό χρονικό διάστημα, όταν παρατηρηθούν προβλήματα<sup>29</sup> στην αγορά από τα οποία υπάρχει κίνδυνος για την οικονομική σταθερότητα και την επιβίωση μεγάλου αριθμού πλοιοκτητών.

Συμπερασματικά, με την έγκριση αυτού του Κανονισμού, ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Οι περιορισμοί που αφορούν την παροχή των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών καταργήθηκαν και μπήκε σε σταδιακή εφαρμογή μια βασική αρχή που αφορά την

<sup>25</sup> Χωρίς διαδικασία επίσημου διαγωνισμού.

<sup>26</sup> Άρθρο 5 του Κανονισμού 3577/92.

<sup>27</sup> Τέτοια περίπτωση μετά την ισχύ του Κανονισμού, συνέβη μία μόνο φορά στην Ισπανία.

<sup>28</sup> Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού για διάστημα που δε θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες. Η εν λόγω δυνατότητα αποτελεί μία κρατική «παρεμβατική ενέργεια», την οποία μπορεί να εφαρμόσει ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το νέο σύστημα που επιβάλλει η Κοινοτική Νομοθεσία.

<sup>29</sup> «Σοβαρή διαταραχή» της εσωτερικής αγοράς αποτελεί η εμφάνιση ενός συνεχούς πλεονάσματος προσφοράς χωρητικότητας, η οποία απειλεί την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση ενός αξιόλογου αριθμού Κοινοτικών πλοιοκτητών, και υπό το πρίσμα ότι οι μη μακροπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δε δείχνουν προοπτικές βελτίωσης.

εγκαθίδρυση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, δηλαδή την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ένωσης, για την οποία η εφαρμογή του Κανονισμού καθυστέρησε μέχρι το 2004<sup>30</sup>. Κάτω, όμως, από την πίεση των εξελίξεων (τραγικό, πολύνεκρο ναυάγιο του πλοίου ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ λίγο έξω από το λιμάνι της Πάρου, οι υπόνοιες για σοβαρή ευθύνη της εταιρείας, όσον αφορά ελλείψεις στα σωστικά μέσα και γενικότερα την αξιοπλοΐα του πλοίου, σοβαρές κατηγορίες για τις επιπτώσεις του μονοπωλίου που έχει εγκατασταθεί στα νερά του Αιγαίου με τη σιωπηρή ανοχή του Υ.Ε.Ν. και της Επιτροπής του Ανταγωνισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης και τα γεγονότα που επακολούθησαν της αυτοκτονίας του Διευθύνοντα Συμβούλου της Minoan Flying Dolphins και προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Π. Σφηνιά, (με όλες τις πολιτικές προεκτάσεις του αναβρασμού που επακολούθησε) η τότε κυβέρνηση αποφάσισε τη μερική απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα από την 01/07/2002.

## **1.6 Η υλοποίηση του Κανονισμού**

Στα πλαίσια της εφαρμογής του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου 3577/92, που αφορά την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο θαλάσσιο cabotage (1999-2000), παρουσιάστηκαν διάφορα προβλήματα και αντιφάσεις μεταξύ των κρατών μελών, σχετικά με το πώς θα έπρεπε να εφαρμοστεί ο εν λόγω Κανονισμός. Για το λόγο αυτό, διεξήχθη η τέταρτη δίχρονη έκθεση για την εφαρμογή του Κανονισμού cabotage. Αφορά τα έτη 1999 και 2000. Ομοίως με τις προηγούμενες εκθέσεις, αυτή η έκθεση βασίστηκε σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Κοινότητας.

---

<sup>30</sup> Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων ανήκει μόνο στα Ελληνικά ακτοπλοϊκά πλοία. Το προνόμιο της ακτοπλοΐας δόθηκε αποκλειστικά στα ελληνικά πλοία το έτος 1927, και από τότε ισχύει μέχρι σήμερα. Αυτό έγινε διότι θεωρήθηκε ότι οι ξένες επιχειρήσεις λειτουργούσαν κάτω από ευνοϊκότερες συνθήκες δεδομένων των επιδοτήσεων που έπαιρναν από τα κράτη τους.

Σχεδόν όλες οι υπηρεσίες του cabotage στην Ευρώπη, είχαν απελευθερωθεί από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999. Η Ελληνική αγορά, η οποία ήταν η τελευταία που μερικώς προστατευόταν, θα άνοιγε για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2002. Οι προσαρμογές των κρατών μελών στις νομικές παροχές του Κανονισμού του cabotage προσαρμόστηκαν πολύ σύντομα.

Τα δεύτερα κοινοτικά νηολόγια ελάμβαναν μέρος στο cabotage. Μεταξύ των νηολογημένων πλοίων σε ένα κράτος μέλος, μόνο εκείνα που ήταν νηολογημένα στο δεύτερο κοινοτικό ιταλικό νηολόγιο και τα επιβατικά πλοία που ήταν νηολογημένα στο δεύτερο δανέζικο κοινοτικό νηολόγιο δεν είχαν πρόσβαση στο κοινοτικό cabotage. Με άλλα λόγια, η Ιταλία και η Δανία δεν εξουσιοδοτούν συγκεκριμένα πλοία να διεξάγουν cabotage στις αντίστοιχες χώρες. Η έκθεση, επίσης, ανέφερε τους κανόνες που αφορούν την επάνδρωση και που επιβάλλονται από συγκεκριμένα κράτη μέλη που διεξάγουν cabotage με νησιά. Τέλος, για πρώτη φορά, ένα παράρτημα ανακεφαλαίωσε τις υποχρεώσεις των δημόσιων υπηρεσιών που καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Αυτή η καινούρια φάση απελευθέρωσης δεν επηρέασε αρνητικά την αγορά. Οι ποσότητες φορτίου (260.99 εκατομμύρια τόνους το 1999) και ο αριθμός των επιβατών (152 εκατομμύρια το 1999) που μεταφέρονταν έχουν παραμείνει σχετικά στα ίδια επίπεδα. Τα πέντε κράτη μέλη που εμπλέκονταν σε αυτή τη νέα φάση απελευθέρωσης (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Πορτογαλία), προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν την κατάσταση με τη βελτίωση της ποιότητας των στόλων τους. Η διείσδυση ξένων πλοίων μέσα στις εθνικές αγορές cabotage, παρέμεινε περιορισμένη στην πλειονότητα των κρατών μελών.

Η μεγαλύτερη αγορά κυκλοφορίας του φορτίου είναι αυτή του Ηνωμένου Βασιλείου, και ακολουθεί η Ιταλία. Στην περίπτωση των επιβατών, η Ελλάδα παρουσίασε τη μεγαλύτερη κίνηση και ακολούθησαν η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Το πιο ακριβό νηολόγιο θεωρούντο το Finnish νηολόγιο. Το δεύτερο πορτογαλικό νηολόγιο και το MAR νηολόγιο, θεωρούνταν τα λιγότερα ακριβά στην Ευρώπη.

Δεδομένου της απελευθέρωσης της αγοράς, θεωρείται ότι οι μελλοντικές

εκθέσεις θα μπορούσαν να καταρτιστούν με βάση τις απαντήσεις των κρατών μελών, σε ένα ερωτηματολόγιο που τους τίθεται από την Κοινότητα. Αυτό αποτελεί την πιο οικονομική λύση, γιατί με αυτόν τον τρόπο αποφεύγονται οι δαπανηρές μελέτες. Με αυτόν τον τρόπο θα ήταν πιθανό να δημιουργηθεί μια σταθερή και ομοιόμορφη βάση δεδομένων, που θα είναι στη διάθεση καθενός. Η Κοινότητα προσκάλεσε τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέλη να δώσουν τη γνώμη τους σε αυτό το ερωτηματολόγιο.

Παρακάτω παρατίθενται τα πιο σημαντικά σημεία της εν λόγω έκθεσης, που αφορούν την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 από τα κράτη μέλη, καθώς παρουσιάστηκαν προβλήματα και αντιφάσεις από τις ευρωπαϊκές χώρες, κατά την εφαρμογή του Κανονισμού του cabotage.

## **1.6.1 Νομοθετικές επεκτάσεις των κρατών μελών**

### **1.6.1.1 Πρόσβαση στην παροχή των θαλάσσιων υπηρεσιών cabotage**

Από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999, σχεδόν όλες οι θαλάσσιες υπηρεσίες cabotage βρίσκονται στη διάθεση όλων των ευεργετούμενων του Κανονισμού 3577/92. Σύμφωνα με το Άρθρο 1 του Κανονισμού, ως δικαιούχοι θεωρούνται «οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας, οι οποίοι έχουν τα πλοία τους εγγεγραμμένα, φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους, δεδομένου ότι αυτά τα πλοία συμμορφώνονται με όλες τις συνθήκες για την πραγματοποίηση των ενδομεταφορών σε ένα κράτος μέλος».

Η 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999 θεωρούνταν το προτελευταίο στάδιο απελευθέρωσης του Κοινοτικού cabotage. Αφορούσε τις υπηρεσίες της ομαλής μεταφοράς των επιβατών και της μεταφοράς με ferry, όπως επίσης και τις υπηρεσίες cabotage που σχετίζονταν με τα νησιά πέντε κρατών μελών (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Πορτογαλία).

Η απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage θα ολοκληρωνόταν, όταν οι ακόλουθες δύο κατηγορίες των νησιωτικών υπηρεσιών cabotage θα είχαν απελευθερωθεί και στην

Ελλάδα<sup>31</sup>: οι υπηρεσίες ομαλής μεταφοράς επιβατών και η μεταφορά με ferry, καθώς επίσης και οι υπηρεσίες που παρέχονται από πλοία μικρότερα των 650 gt.

#### 1.6.1.2 Απελευθέρωση των υπηρεσιών

Όσον αφορά την απελευθέρωση των υπηρεσιών, υπάρχουν κάποιες αλλαγές στη νομοθεσία από την τελευταία έκθεση του cabotage.

Σύμφωνα με το Νόμο 2001-43 της 16<sup>ης</sup> Ιανουαρίου του 2001, η γαλλική νομοθεσία συμμορφώνεται με τον Κανονισμό από εκείνη την ημέρα. Από την άλλη πλευρά, η παραβίαση των νομικών γεγονότων εκκρεμούν ακόμη, όσον αφορά την ισπανική νομοθεσία (Βασιλικό Διάταγμα 1466/1997), την Πορτογαλική νομοθεσία (Ψήφισμα Νόμου 194/98 της 10<sup>ης</sup> Ιουλίου του 1998 τροποποίηση του Διατάγματος του Νόμου 331/99 της 20<sup>ης</sup> Αυγούστου 1999) και την Ελληνική Νομοθεσία (Άρθρο 165, παρ. 1 και 6 του Ελληνικού Ναυτικού Κώδικα και τις Εγκυκλίους της 4<sup>ης</sup> Αυγούστου του 1998, της 18<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου του 1998 και της 21<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου του 1998).

Το ισπανικό Βασιλικό Διάταγμα 1466/97 έχει προσβληθεί στα ισπανικά δικαστήρια και ήρθε στο προσκήνιο πριν από το Δικαστήριο Δικαιοσύνης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της προκαταρκτικής επίσημης δικαστικής απόφασης. Το δικαστήριο ανακοίνωσε την απόφασή του στις 20 Φεβρουαρίου 2001 (Υπόθεση C-205-99).

Τα πρώτα νηολόγια των κρατών μελών έχουν όλα πρόσβαση στο cabotage. Όσον αφορά το θέμα της πρόσβασης των δεύτερων νηολογίων των κρατών μελών του

---

<sup>31</sup> Στην Ελλάδα για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής δόθηκε η μεγαλύτερη παράταση μέχρι το 2004, για το νησιωτικό cabotage. Η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών έγινε σταδιακά ξεκινώντας από 01/01/1999 που αφορούσε την ηπειρωτική ακτοπλοΐα, έπειτα επεκτάθηκε στα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται τα ελληνικά νησιά και θα ολοκληρωνόταν 01/01/2004 για την ακτοπλοΐα στα νησιωτικά λιμάνια. Όμως, λόγω των απρόσμενων τραγικών εξελίξεων (αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω) η απελευθέρωση των νησιωτικών ενδομεταφορών στην Ελλάδα επισπεύτηκε να ολοκληρωθεί την 01/01/2002 (μετά από απόφαση της 01/06/01).

Κοινοτικού cabotage, η κατάσταση αναπαράγεται ως ακολούθως:<sup>32</sup>

Ο Κανονισμός προβλέπει, ότι ένα πλοίο ενός κράτους μέλους για να εισχωρήσει στο cabotage ενός άλλου κράτους μέλους, θα πρέπει αρχικά να πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται, προκειμένου να εισχωρήσει στο cabotage του κράτους μέλους που επιθυμεί.

Αυτό εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις πλοίων, τα οποία ικανοποιούν όλες τις απαιτούμενες συνθήκες, προκειμένου να συμμετάσχουν πλήρως στο cabotage των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ισπανικό νηολόγιο REC.
- Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο πορτογαλικό νηολόγιο MAR.
- Τα πλοία φορτίου που είναι εγγεγραμμένα στο Δανέζικο νηολόγιο DIS.

Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο γερμανικό νηολόγιο ISR και τα πλοία με νηολόγιο Finnish ανήκουν στη «Λίστα πλοίων φορτίου του διεθνούς εμπορίου» και έχουν μόνο περιορισμένη πρόσβαση στο cabotage. Αυτά μπορούν να προσφέρουν μόνο τις συνήθεις υπηρεσίες κατά τη διάρκεια του έτους.

Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ιταλικό δεύτερο νηολόγιο και τα επιβατηγά πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο δεύτερο δανέζικο νηολόγιο δεν έχουν πρόσβαση στο Κοινοτικό cabotage.

#### **1.6.1.3 Υπηρεσίες που, «ακόμη», προστατεύονταν**

Όπως προαναφέρθηκε, η απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage θα ολοκληρωνόταν, όταν οι ακόλουθες κατηγορίες των υπηρεσιών του νησιωτικού cabotage απελευθερώνονταν και στην Ελλάδα: οι υπηρεσίες συνήθους μεταφοράς επιβατών και η μεταφορά με ferry, όπως και οι υπηρεσίες που εκτελούνται από πλοία

---

<sup>32</sup> Ως υπενθύμιση, τα «παράλληλα» νηολόγια των πλοίων των κρατών μελών δεν αποτελούν δικαιούχους του Κανονισμού του cabotage (το νηολόγιο των νήσων Κερκελέν, το νότιο – γαλλικό και το Antarctic Territories νηολόγιο (TAAF νηολόγιο), το νηολόγιο των γερμανικών Αντιλλών, το νηολόγιο του Isle of Man και τέλος τα νηολόγια των νήσων Bermuda και Cayman).



μικρότερα των 650 gt. Αυτές οι υπηρεσίες επωφελούνται από το δικαίωμα παράτασης μέχρι το 2004 σύμφωνα με τον Κανονισμό του cabotage.

Το μεγαλύτερο νομικό προνόμιο από την τελευταία έκθεση του cabotage αφορούσε, ακριβώς, αυτές τις υπηρεσίες. Η Ελλάδα είχε αποφασίσει να τις κάνει διαθέσιμες στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες πριν το τέλος της διορίας του 2004. Το πρώτο μέρος του Νόμου 2932/2001 δημοσιεύτηκε την 27<sup>η</sup> Ιουνίου του 2001, προκειμένου να απελευθερωθούν από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2002. Οι υποχρεώσεις των κρατικών υπηρεσιών συνέχισαν να ισχύουν. Αυτός ο Νόμος θεωρήθηκε νεωτεριστικός, στη βάση του ότι εμπιστεύεται την ανεξάρτητη εξουσία υπό επιτήρηση.

Σύμφωνα με το Άρθρο 9 του Κανονισμού του cabotage, οι Ελληνικές Αρχές θα πρέπει να ενημερώνουν τις κοινοτικές υπηρεσίες σύμφωνα με το Νόμο. Αυτές οι υπηρεσίες δημιουργούν αμφιβολίες στις Ελληνικές Αρχές και θέτουν το ερώτημα της μη-συμμόρφωσης τους έως το 2004.

### **1.6.2 Κανόνες επάνδρωσης**

Μόνο πέντε κράτη μέλη επιθυμούσαν να εφαρμόσουν τις προτάσεις του Άρθρου 3(2) του Κανονισμού του cabotage, ο οποίος επέτρεπε στο Κράτος που εκτελεί υπηρεσία cabotage (φιλοξενών κράτος) να αποφασίσει για τους κανόνες που σχετίζονται με την επάνδρωση των πλοίων που πραγματοποιούν cabotage στα νησιά. Αυτός ο Κανονισμός αφορούσε τα πλοία που είναι μικρότερα από 650 gt – εκτός, από την περίπτωση των πλοίων φορτίου, όπου ένα ταξίδι ακολουθεί ή προηγείται ενός ταξιδιού προς ή από ένα άλλο Κράτος.

Τα ακόλουθα εθνικά κείμενα που σχετίζονται με τους Κανόνες επάνδρωσης του Κράτους οικοδεσπότη θεωρούνται ότι συμφωνούν με τον Κανονισμό του cabotage: το γαλλικό διάταγμα 99/195 της 16<sup>ης</sup> Μαρτίου του 1999, η ισπανική διαταγή της 22ας Ιουλίου του 1999, το ιταλικό ψήφισμα και εγκύκλιος της 25<sup>ης</sup> Νοεμβρίου του 1999.

Η παραβίαση των νομικών γεγονότων αντιτίθεται, ωστόσο, στην πορτογαλική νομοθεσία (Ψήφισμα Νόμου 194/98 της 10<sup>ης</sup> Ιουλίου του 1998, τροποποίηση του

Διατάγματος του Νόμου 331/99 της 20<sup>ης</sup> Αυγούστου 1999) και στην ελληνική νομοθεσία (Εγκύκλιος της 21<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου του 1998). Η πορτογαλική παραβίαση επρόκειτο να σταθεροποιηθεί.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό του cabotage, το τελικό σύστημα ελέγχου επάνδρωσης, βασίζεται στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ακολουθώντας μια λεπτομερή εξέταση της οικονομικής και κοινωνικής επίδρασης της απελευθέρωσης του νησιωτικού cabotage, που επρόκειτο να γίνει αποδεκτή από το Συμβούλιο πριν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999. Η Επιτροπή υπέβαλε μία έκθεση στο Συμβούλιο τη 17<sup>η</sup> Ιουνίου του 1997 και μια πρόταση για τον Κανονισμό στις 29 Απριλίου του 1998.<sup>33</sup> Η ανταγωνιστικότητα αφορούσε τη σχέση μεταξύ του κράτους οικοδεσπότη, που ενδιαφέρεται για πλοία μικρότερα των 650 gt, και του απαιτούμενου μεγέθους πληρωμάτων κοινοτικών εθνικοτήτων, των πλοίων εκείνων που πραγματοποιούν τις μεταφορές των επιβατών και των υπηρεσιών με ferry (συμπεριλαμβανομένου τις υπηρεσίες προς φορτία/επιβάτες και τις προγραμματισμένες υπηρεσίες των κρουαζιέρων). Οι ναυτικοί των μη κρατών μελών επί αυτού του είδους πλοίου, επρόκειτο να παρέχουν παρόμοιες συνθήκες εργασίας με αυτές που παρέχονται από τους κατοίκους των κρατών μελών. Η πρόταση της Επιτροπής δε συμπίπτει με τις επιθυμίες των κρατών μελών. Η Επιτροπή απέσυρε την πρότασή της την 11<sup>η</sup> Δεκεμβρίου του 2001.

### **1.6.3 Υποχρεώσεις των κρατικών υπηρεσιών**

Οι κυβερνήσεις επιβάλλουν στις ακτοπλοϊκές εταιρείες να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις,<sup>34</sup> προκειμένου να αναλαμβάνουν παροχή δημόσιων υπηρεσιών.

---

<sup>33</sup> {COM (1998)251}.

<sup>34</sup> Συνήθως, απαιτείται από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, να παρέχουν τις υπηρεσίες τους κάθε εβδομάδα κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου. Αυτός ο Κανονισμός υπάρχει ώστε να αποφεύγεται η εμφάνιση του φαινομένου άλλες ακτοπλοϊκές εταιρείες να παρέχουν υπηρεσίες μόνο τις ιδιαίτερα κερδοφόρες περιόδους.

Το Άρθρο 4 του Κανονισμού εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να επιβάλλουν υποχρεώσεις στις κρατικές υπηρεσίες και να συνάπτουν συμβόλαια κρατικών υπηρεσιών για την παροχή συνήθων υπηρεσιών, από και μεταξύ νησιών, δεδομένου ότι αυτές οι υποχρεώσεις είναι απαραίτητες και επιβάλλονται σε μια αμερόληπτη βάση, όσον αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας.

Μόνο τέσσερα από τα δεκαπέντε μέλη κράτη δεν επέβαλλαν υποχρεώσεις κρατικών υπηρεσιών. Αυτές οι χώρες ήταν το Λουξεμβούργο και η Αυστρία, οι οποίες δεν ενδιαφέρονταν για προφανείς γεωγραφικούς λόγους και το Βέλγιο και η Ολλανδία, οι οποίες δε διέθεταν θαλάσσιες κρατικές υπηρεσίες.

Μεταξύ των κρατών μελών, που επιβάλλουν υποχρεώσεις κρατικών υπηρεσιών, κάποια έχουν επιλέξει να το κάνουν αυτό στη βάση της εξουσιοδότησης ή ενός συστήματος έγκρισης. Αυτό αφορά και την περίπτωση της Ελλάδας (απελευθέρωση ή εγκρίσεις), της Ισπανίας, της Πορτογαλίας και της Σουηδίας (θέμα εξουσιοδότησης για κάποιες υπηρεσίες).

Η αρχή της αμεροληψίας που προδιαγράφεται στον Κανονισμό αποτέλεσε νομικό γεφύρωμα για όλα τα κράτη μέλη (με εξαίρεση κάποιες υπηρεσίες στην Ελλάδα) την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999, την ημέρα που ολοκληρώθηκε η απελευθέρωση του νησιωτικού cabotage. Αυτό οδήγησε τα περισσότερα κράτη μέλη να αναζητήσουν προσφορές για να συλλέξουν χειριστές, προκειμένου να διεκπεραιώσουν τις κρατικές υπηρεσίες.

Τα άρθρα του Κανονισμού, όσον αφορά τις κρατικές υπηρεσίες δεν εφαρμόστηκαν, πλήρως στην πράξη. Για παράδειγμα, κάποια συμβόλαια κρατικών υπηρεσιών τελείωσαν πριν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1993 (ημερομηνία ισχύς εισόδου του Κανονισμού) που δεν είχε λήξει ακόμη. Ο Κανονισμός από μόνος του εξασφάλιζε, ότι αυτά τα συμβόλαια μπορεί να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι και την ημερομηνία λήξης.<sup>35</sup> Ακόμη, κάποια κράτη μέλη δε συμμορφώθηκαν τελείως με τις διατάξεις του

---

<sup>35</sup> Αυτό αφορά τις συμφωνίες που προέκυψαν από τις Γαλλικές Αρχές το 1976 με την εταιρεία SNCM για τις θαλάσσιες υπηρεσίες στην Κορσική, που έληξε την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρη του 2001 για παράδειγμα, ή τις

Κανονισμού. Έχοντας λάβει διάφορα παράπονα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα έπρεπε να ξεκινήσει διάφορες παραβιάσεις νομικών δικαιωμάτων.

Ζητώντας μια προκαταρκτική, επίσημη, δικαστική απόφαση, το Δικαστήριο Δικαιοσύνης έβγαλε την πρώτη του απόφαση, όσον αφορά την ερμηνεία των παροχών των κρατικών υπηρεσιών στον Κανονισμό της 20<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου του 2001 στην υπόθεση C-205/99. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο υιοθέτησε μια πρόταση σχετικά με τη νομιμότητα ενός προηγούμενου θέματος εξουσιοδότησης και της δυνατότητας συνύπαρξης συμβολαίων κρατικών υπηρεσιών και υποχρεώσεων στην ίδια διαδρομή.

Στην Υπόθεση **C-205/99** εκδόθηκε προδικαστική απόφαση που αφορά την: *«Ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, τις προϋποθέσεις χορηγήσεως και διατηρήσεως της προηγούμενης διοικητικής άδειας, την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και την ταυτόχρονη σύναψη συμβάσεως αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας»*

Με διάταξη της 12ης Μαΐου 1999, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 31 Μαΐου 1999, το Tribunal Supremo, κατ' εφαρμογήν του Άρθρου 234 ΕΚ, υπέβαλε τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των Άρθρων 1, 2 και 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-cabotage.)

Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο τεσσάρων δικών μεταξύ, αντιστοίχως, της Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir), Islepa de Navegación SA (Isnasa), Fletamientos de Baleares SA και Unión Sindical Obrera (USO) και της Administración General del Estado, σχετικά με διοικητικές προσφυγές που άσκησαν οι εταιρίες αυτές, προκειμένου να επιτύχουν την ακύρωση του βασιλικού διατάγματος 1466/1977, της 17<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1997, σχετικά με το νομικό καθεστώς των τακτικών θαλάσσιων ενδομεταφορών και των θαλάσσιων

---

συμφωνίες που δημιουργήθηκαν μεταξύ των ιταλικών αρχών και την ομάδα εταιρειών Tirrenia το 1991, που θα λήξει την 31<sup>η</sup> Δεκέμβρη του 2008.

μεταφορών δημοσίου συμφέροντος,<sup>36</sup> για το λόγο ότι το διάταγμα αντιβαίνει προς την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση.

Σύμφωνα με την εν λόγω δικαστική απόφαση (C-205-99), οι συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 4 και 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών («cabotage») δεν επιτρέπουν, καταρχήν, να εξαρτάται η παροχή υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων ενδομεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, από προηγούμενη διοικητική άδεια. Κατ' εξαίρεση, τούτο επιτρέπεται εάν μπορεί να αποδειχθεί, ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, λόγω της ανεπάρκειας των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών σε κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού και αποδεικνύεται, ότι αυτό το σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντας διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Στην περίπτωση προηγούμενης διοικητικής άδειας, το κοινοτικό δίκαιο δεν αντιτίθεται στην εξουσία κράτους μέλους να περιλαμβάνει στις προϋποθέσεις χορήγησης και διατήρησης αυτής την απαίτηση, ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Η προϋπόθεση αυτή, εφόσον εφαρμόζεται χωρίς δυσμενείς διακρίσεις, παρέχει στο εν λόγω κράτος μέλος τη δυνατότητα να ελέγχει την φερεγγυότητα και την "ικανότητα παροχής υπηρεσιών" του πλοιοκτήτη. Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του Κανονισμού 3577/92 επιτρέπει σε κράτος μέλος, για την ίδια γραμμή ή την ίδια θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ταυτοχρόνως να συνάπτει με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προς εκτέλεση της ίδιας τακτικής γραμμής από και προς τα νησιά. Τούτο, όμως, προϋποθέτει αφενός την ύπαρξη πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας και αφετέρου την τήρηση της αρχής της ισότητας που αποκλείει τις δυσμενείς διακρίσεις και δικαιολογείται σε σχέση με τον επιδιωκόμενο

---

<sup>36</sup> ΒΟΕ αριθ. 226, της 20ής Σεπτεμβρίου 1997, σ. 27712, στο εξής: βασιλικό διάταγμα 1466

σκοπό δημοσίου συμφέροντος. (Λεπτομέρειες για αυτή την Υπόθεση υπάρχουν στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας.)

#### **1.6.4 Επεκτάσεις της αγοράς**

Θα πρέπει, επίσης, να επισημανθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε δυσκολίες στο να συλλέξει τα απαιτούμενα στοιχεία, προκειμένου να συνθέσει την εν λόγω έκθεση. Αρχικά θα πρέπει να αναφερθεί, ότι τα κράτη μέλη δε συλλέγουν πλέον στατιστικά στοιχεία, όπως το παρελθόν.

Η απελευθέρωση των υπηρεσιών cabotage την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999 προστατεύονταν ακόμη, (συνήθεις υπηρεσίες για τη μεταφορά επιβατών και τη μεταφορά με ferry, όπως και οι υπηρεσίες cabotage στα νησιά της Ισπανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Πορτογαλίας και μερικώς της Ελλάδας) και δεν οδήγησαν σε οποιαδήποτε αύξηση της κυκλοφορίας, ούτε σε κάποια σημαντική διείσδυση πλοίων ξένης σημαίας από εθνικές αγορές. Από την άλλη πλευρά, παρατηρήθηκε ότι η ποιότητα των υπηρεσιών αυξήθηκε.

##### **1.6.4.1 Μεταφορά φορτίου - Συνολική Κυκλοφορία**

Το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου στα πλαίσια του cabotage μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανερχόταν στα 260.99 εκατομμύρια τόνους μέχρι το 1999 (Πίνακας 1).

Η ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου στα πέντε κράτη μέλη που επηρεάζονταν από τη φάση της απελευθέρωσης και ξεκινούσε από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999 (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Πορτογαλία) ήταν ελαφρώς μεγαλύτερη από την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου μεταξύ των δέκα κρατών μελών, όπου η κυκλοφορία είχε ήδη απελευθερωθεί.

Η απελευθέρωση του cabotage στα νησιά των πέντε κρατών που προαναφέρθηκαν, δεν προκάλεσε νέες ροές φορτίου. Αντιθέτως, το cabotage στην

αγορά της ηπειρωτικής εσοχώρας, δε φαίνεται να παρουσίασε πολλές δυνατότητες για ανάπτυξη.

**Πίνακας 1: Συνολική ποσότητα (σε εκατομμύρια τόνους)**

	1995	1997	1999
Χώρες, όπου το cabotage είχε ήδη απελευθερωθεί πριν από 01/01/1999	120,89	125,39	122,19
Χώρες, όπου το cabotage απελευθερώθηκε την 01/01/1999	134,3	139,45	138,8
Σύνολο	255,19	264,84	260,99

**Πηγή: PWC**

Η αγορά, που παρουσίασε τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, είναι το Ηνωμένο Βασίλειο (σχεδόν το ένα τρίτο του συνόλου). Το 70% του μεταφερόμενου φορτίου μεταξύ των κρατών μελών του Βορρά μεταφέρονται σε αυτήν τη χώρα. Η δεύτερη<sup>37</sup> μεγαλύτερη αγορά είναι αυτή της Ιταλίας, στην οποία παρουσιάζεται το ένα τέταρτο της κυκλοφορίας. Στην Ιταλία αποδίδεται σχεδόν η μισή ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου που παρατηρείται στα νότια κράτη μέλη (Πίνακας 2).

**Πίνακας 2: Συνολική ποσότητα μεταφερόμενου φορτίου  
(σε εκατομμύρια τόνους)**

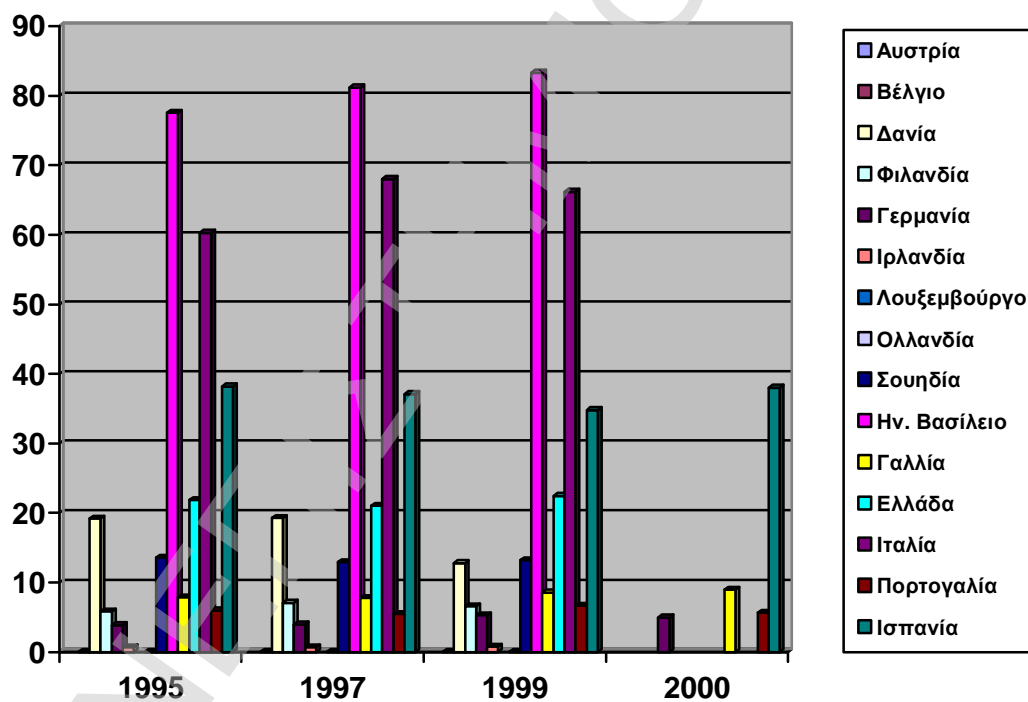
	1995	1997	1999	2000
Αυστρία	-	-	-	-
Βέλγιο	0,05	0,05	0,05	Na
Δανία	19,2	19,3	12,8 <sup>38</sup>	Na
Φιλανδία	5,9	7,1	6,6	Na
Γερμανία	3,9	4,0	5,35	5
Ιρλανδία	0,7	0,75	0,85	Na
Λουξεμβούργο	-	-	-	-

<sup>37</sup> Η αγορά της Ιταλίας κατέχει την πρώτη θέση, όταν εξαιρείται η παραθαλάσσια κυκλοφορία του Ηνωμένου Βασιλείου.

<sup>38</sup> Αυτή η μείωση στην κυκλοφορία είναι αποτέλεσμα ενός σταθερού δεσμού ανοίγματος μεταξύ Κοπεγχάγης και ενδοχώρας.

Ολλανδία	0,04	0,04	0,04	Na
Σουηδία	13,6	12,95	13,2	Na
Ηνωμένο Βασίλειο <sup>39</sup>	77,5	81,2	83,3	Na
<b>Σύνολο βόρειων χωρών</b>	<b>120,89</b>	<b>125,39</b>	<b>122,19</b>	Na
Γαλλία	7,9	7,8	8,6	9
Ελλάδα	21,9	21,05	22,5	Na
Ιταλία	60,3	68,0	66,2	Na
Πορτογαλία	6,0	5,5	6,7	5,7
Ισπανία	38,2	37,1	34,8	38
<b>Σύνολο νότιων χωρών</b>	<b>134,3</b>	<b>139,45</b>	<b>138,8</b>	Na
<b>Σύνολο</b>	<b>255,19</b>	<b>264,84</b>	<b>260,99</b>	Na

Πηγή: PWC



<sup>39</sup> Περιλαμβάνεται η κυκλοφορία ενός λιμένα.



Όσον αφορά τις χώρες ΕΦΤΑ, το πολύ μικρό μέγεθος που αντιστοιχεί στην ισλανδική κυκλοφορία έχει παραμείνει σταθερό, καθώς η ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου προς τη Νορβηγία είναι υψηλό και μεταβάλλεται σύμφωνα με την κυκλοφορία του πετρελαίου, σε σχέση με την απόσταση από τη θάλασσα (Πίνακας 3).

**Πίνακας 3: Συνολική ποσότητα (σε εκατομμύρια τόνους)**

	1995	1997	1999
Ισλανδία	0,4	0,45	0,4
Νορβηγία	39,9 (17,9)	48 (20)	46 (20)

Πηγή: PWC

#### 1.6.4.2 Κατηγορίες μεταφερόμενου φορτίου

Όσον αφορά τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, είναι ολοφάνερο ότι τα χύδη υγρά φορτία κατέχουν ακόμη την πρώτη θέση. Αντιπροσωπεύουν κατά μέσο όρο το 55% της συνολικής κυκλοφορίας (76% στο Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά μόνο 18% στη Δανία). Τα ξηρά φορτία και τα ετερογενή φορτία αντιστοιχούν σε υψηλότερο επίπεδο στο Νότο σε σχέση με το Βορρά (Πίνακας 4).

**Πίνακας 4: Κατηγοριοποίηση ανά τύπο φορτίου (σε εκατομμύρια τόνους)**

Φορτίο	Ξηρό φορτίο			Υγρό Φορτίο			Γενικό Φορτίο		
	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Χρόνος									
Συνολικό βόρειο	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Συνολικό νότιο	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,07	30,1	35,8	36,2
<b>Συνολικό</b>	<b>57,19</b>	<b>53,54</b>	<b>52,82</b>	<b>150,45</b>	<b>156,25</b>	<b>144,76</b>	<b>47,55</b>	<b>55,05</b>	<b>63,41</b>

Πηγή: PWC

Όσον αφορά τις χώρες ΕΦΤΑ, η μεταφορά ξηρού φορτίου δεσπόζει στη Νορβηγία. Το μέγεθος της κυκλοφορίας στην ενδοχώρα αυτής της χώρας είναι, επίσης, πρωτεύουσας σημασίας, καθώς υπερβαίνει το μέγεθος του «παραδοσιακού» φορτίου (Πίνακας 5).

**Πίνακας 5: Κατηγοριοποίηση ανά τύπο φορτίου στις χώρες ΕΦΤΑ το 1999**

(σε εκατομμύρια τόνους)

Φορτίο	Ξηρό Φορτίο	Υγρό Φορτίο	Γενικό Φορτίο	Συνολικό
Ισλανδία	0,05	0,3	0,05	0,4
Νορβηγία	15,1	4,0	0,9	20
<b>Σύνολο</b>	<b>15,15</b>	<b>4,3</b>	<b>0,95</b>	<b>20,4</b>

Πηγή: PWC

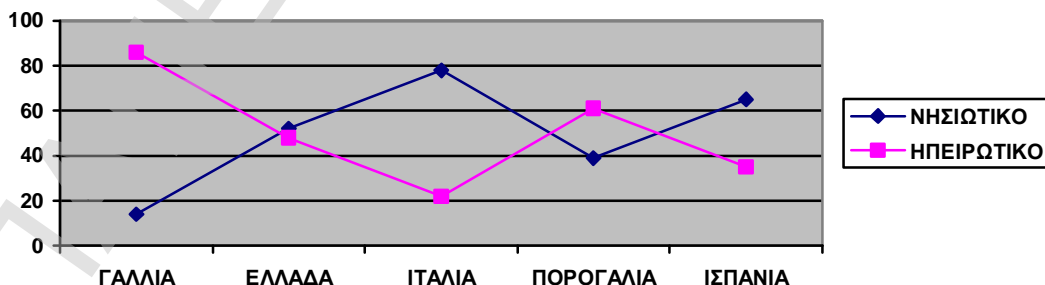
#### 1.6.4.3 Διάκριση μεταξύ νησιωτικής και ενδοχώριας κυκλοφορίας

Το νησιωτικό cabotage αντιστοιχούσε στο 64% της συνολικής ποσότητας του μεταφερόμενου φορτίου, στα πέντε κράτη μέλη, στα οποία ξεκίνησε η φάση της απελευθέρωσης από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999. Αυτή η συνολική ποσοστιαία αναλογία «έκρυβε» σημαντικές διαφορές σε κάθε χώρα, καθώς στην Ιταλία, το 78% του cabotage είναι νησιωτικού τύπου, και στη Γαλλία, το 86% του μεταφερόμενου φορτίου διεξάγεται ανάμεσα σε δύο ηπειρωτικά λιμάνια (Πίνακας 6).

**Πίνακας 6: Μεταφερόμενες ποσότητες, το 1999 σε πέντε νότια κράτη μέλη, διαχωρίζοντας ηπειρωτικό και νησιωτικό cabotage**

Χώρα	Γαλλία	Ελλάδα	Ιταλία	Πορτογαλία	Ισπανία	Σύνολο των 5 χωρών
Νησιωτικό	14	52	78	39	65	64
Ηπειρωτικό	86	48	22	61	35	36

Πηγή: PWC

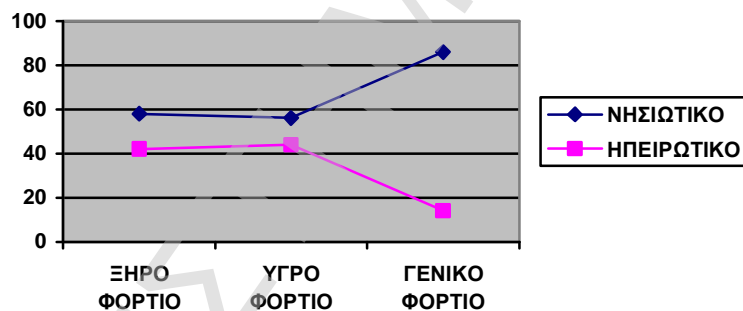


Σε μια πιο λεπτομερή ανάλυση σύμφωνα με τους τύπους του μεταφερόμενου φορτίου, παρατηρήθηκε ότι το νησιωτικό cabotage κυριαρχούσε για τα περισσότερα γενικά φορτία (86%). Ενώ, όσον αφορά τα ξηρά και υγρά χύδην φορτία, η ταξινόμηση μεταξύ νησιωτικού και ηπειρωτικού cabotage ήταν περισσότερο ισορροπημένη (Πίνακας 7).

**Πίνακας 7: Σύνολο μεταφερόμενων ποσοτήτων φορτίου, το 1999, σε πέντε νότια κράτη μέλη ανά τύπο φορτίου, διαχωρίζοντας ηπειρωτικό και νησιωτικό cabotage**

Τύποι φορτίων	Ξηρό Φορτίο	Υγρό Φορτίο	Γενικό Φορτίο
Νησιωτικό	58	56	86
Ηπειρωτικό	42	44	14

Πηγή: PWC



#### 1.6.4.4 Μεταφορά επιβατών – Συνολική κυκλοφορία

Όπως και στην περίπτωση του μεταφερόμενου φορτίου, η επιβατική κυκλοφορία ήταν σε γενικές γραμμές σταθερή. 152 εκατομμύρια επιβάτες μεταφέρθηκαν το 1999 και μάλιστα, το 60% αυτών των επιβατών μεταφέρθηκε στα πέντε κράτη μέλη, στα οποία η απελευθέρωση θα ξεκινούσε από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999. Η μεγαλύτερη

επιβατική αγορά ήταν η ελληνική αγορά<sup>40</sup> (σχεδόν το 30% του συνόλου) και ακολουθούσαν οι αγορές της Ιταλίας, Δανίας και Σουηδίας .

Το 2002, παρατηρήθηκε μία αύξηση της ζήτησης στις νότιες χώρες. Αυτό οφείλονταν μερικώς στη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Στο βορρά, από την άλλη πλευρά, παρατηρήθηκε μείωση της επιβατικής κυκλοφορίας. Συγκεκριμένα, μείωση της κυκλοφορίας παρατηρήθηκε στη Δανία, εξαιτίας της διάνοιξης της γέφυρας που συνδέει την Κοπεγχάγη με την ενδοχώρα (Πίνακας 8).

**Πίνακας 8: Μεταφερόμενοι επιβάτες (σε εκατομμύρια)**

	1995	1997	1999	2000
Αυστρία	-	-	-	-
Βέλγιο	-	-	-	-
Δανία	21,5	16,4	10,5	Na
Φιλανδία	4,0	3,4	4,0	4,18
Γερμανία	5,0	5,0	5,0	Na
Ιρλανδία	-	-	-	-
Λουξεμβούργο	-	-	-	-
Ολλανδία	-	-	-	-
Σουηδία	1,1	1,1	1,2	1,3

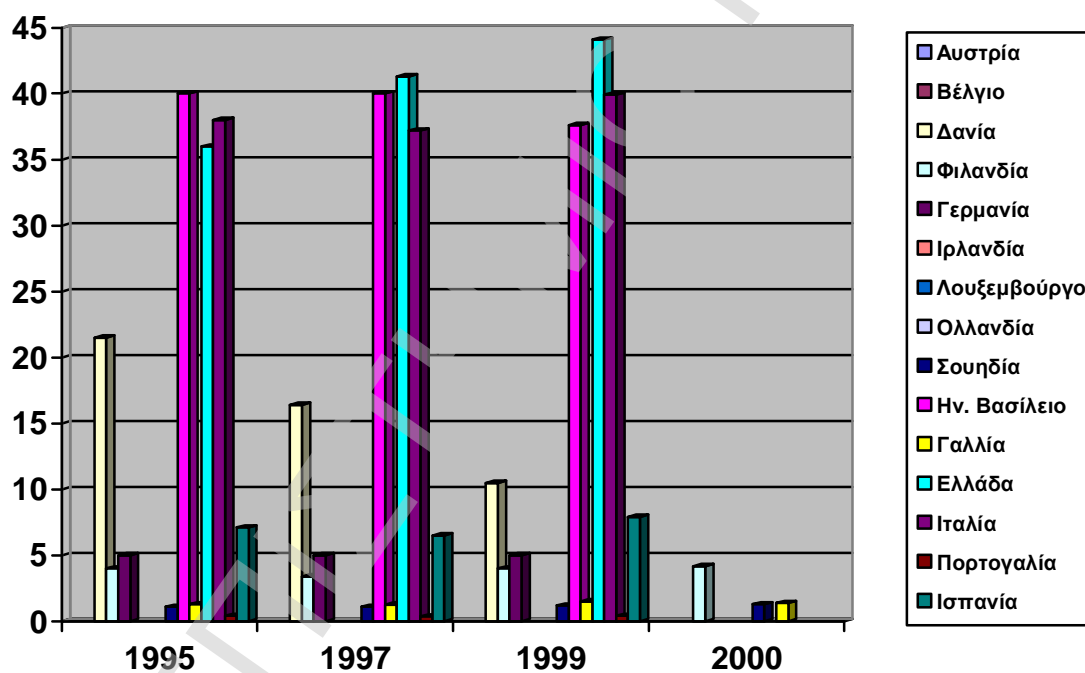
<sup>40</sup> Την τέταρτη θέση στην Ευρώπη καταλαμβάνουν τα ελληνικά λιμάνια από πλευράς διακίνησης επιβατών για το 1999, σύμφωνα με τα στοιχεία της ευρωπαϊκής στατιστικής υπηρεσίας Eurostat . Επίσης, για την ίδια χρονιά το λιμάνι του Πειραιά κατατάσσεται στην έβδομη θέση των κοινοτικών λιμανιών με τη μεγαλύτερη διακίνηση επιβατικού κοινού.

Συγκεκριμένα, στα ελληνικά λιμάνια καταγράφηκαν το έτος 1999 συνολικά 37.180.000 επιβιβάσεις και αποβιβάσεις επιβατών. Τη μεγαλύτερη διακίνηση επιβατών παρουσιάζουν τα λιμάνια της Ιταλίας (85.439.000 επιβιβάσεις και αποβιβάσεις), της Δανίας (57.345.000) και της Σουηδίας (41.574.000).

Τέλος, στο λιμάνι του Πειραιά καταγράφηκαν το έτος 1999 9.589.700 αποβιβάσεις και επιβιβάσεις, γεγονός που το κατατάσσει αμέσως μετά τα λιμάνια του Ντόβερ στη Μεγάλη Βρετανία (18.448.100), του Καλέ στη Γαλλία (17.099.900), του Χέλσινγκμποργκ στη Σουηδία (14.407.300), του Χέλσινγκορ στη Δανία (14.257.100), της Μεσσήνας και του Ρέτζιο Καλάμπρια στην Ιταλία (10.522.000 και 10.433.900 αντίστοιχα).

Ηνωμένο Βασίλειο	40	40	37,6	Na
<b>Σύνολο βόρειων χωρών</b>	<b>7,16</b>	<b>65,9</b>	<b>58,3</b>	Na
Γαλλία	1,3	1,28	1,5	1,39
Ελλάδα	36,0	41,3	44,1	Na
Ιταλία	38,0	37,2	39,9	Na
Πορτογαλία	0,4	0,35	0,4	Na
Ισπανία	7,1	6,5	7,9	Na
<b>Σύνολο νότιων χωρών</b>	<b>82,8</b>	<b>86,6</b>	<b>93,9</b>	Na
<b>Σύνολο</b>	<b>154,4</b>	<b>152,5</b>	<b>152,2</b>	Na

Πηγή: PWC



Όσον αφορά τις χώρες ΕΦΤΑ, ο αριθμός των επιβατών με προορισμό προς τη Νορβηγία ήταν αρκετά υψηλός. Υπερέβαινε τον αριθμό των επιβατών με προορισμό την Ελλάδα (Πίνακας 9).

### Πίνακας 9: Μεταφερόμενοι επιβάτες (σε εκατομμύρια)

	1995	1997	1999
Ισλανδία	0,3	0,4	0,4
Νορβηγία	43,2	44,6	46,0

Πηγή: PWC

#### 1.6.4.5 Κρουαζιέρες

Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων έχει συνολική χωρητικότητα περίπου 8.5 εκατομμύρια gt. Από αυτά τα 8.5 εκατομμύρια, 2.5 εκατομμύρια (περίπου το 30%) φέρουν σημαία ΕΕΑ. Ο μεγαλύτερος ευρωπαϊκός στόλος φέρει αγγλική σημαία (750.000 gt) και ακολουθούν η Ιταλία, Νορβηγία και Ολλανδία (περίπου 500.000 gt κάθε μία). Ποσοτικά, όλα αυτά αφορούσαν κυρίως τις διεθνείς κρουαζιέρες.

Μεταξύ των κρατών μελών, τα οποία αποτελούν προορισμούς για κρουαζιέρες, την πρώτη θέση κατέχει η Ελλάδα από πλευράς αριθμού στάσεων και η Ιταλία από πλευράς αριθμού επιβιβάσεων.

Ο Πίνακας 10 δείχνει τα διαθέσιμα στοιχεία, όσον αφορά τη σχετική σημαντικότητα των πρώτων και δεύτερων νηολογίων των κρατών μελών στην κυκλοφορία του cabotage. Τα στοιχεία αυτά αφορούν πέντε κράτη μέλη και τη Νορβηγία. Ο εν λόγω πίνακας δείχνει ξεκάθαρα τη σημαντικότητα των πρώτων νηολογίων στην κυκλοφορία των επιβατών. Εκτός αυτού, ο ρόλος των δεύτερων νηολογίων τείνει να αυξηθεί.

**Πίνακας 10: Η σημαντικότητα των 1<sup>ων</sup> και 2<sup>ων</sup> νηολογίων  
(% μεταφορά από τον εθνικό στόλο) το 1999**

Χώρα	1 <sup>ο</sup> Νηολόγιο				2 <sup>ο</sup> Νηολόγιο			
	Επιβάτες	Ξηρό Φορτίο	Υγρό Φορτίο	Γενικό Φορτίο	Επιβάτες	Ξηρό Φορτίο	Υγρό Φορτίο	Γενικό Φορτίο
Δανία	100	100	-	40	-	-	100	60
Γαλλία	100	13	3	100	-	87	97	-
Ιταλία	100	100	100	100	-	-	-	-
Πορτογαλία	80	70	7	100	20	30	93	-
Ισπανία	-	-	-	-	100	100	100	100
Νορβηγία	100	100	10	100	0	0	90	0

Πηγή: PWC

#### 1.6.4.6 Διείσδυση ξένων σημαιών

Ως γενικός κανόνας, η απελευθέρωση του cabotage δεν οδήγησε σε σημαντική εισχώρηση των εθνικών αγορών από τις σημαίες ΕΕΑ. Αυτές οι αγορές, στην πραγματικότητα, απέτρεψαν τη διείσδυση προάγοντας την ανταγωνιστικότητα, η απελευθέρωση συνοδεύτηκε από μείωση στο κόστος των εθνικών νηολογίων και εκσυγχρονισμό του στόλου τους. Οι αγορές των κρατών μελών, που η απελευθέρωση τους θα ξεκινούσε από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1999, κυριαρχούνταν κυρίως από τους εθνικούς στόλους: 98% της κυκλοφορίας στην Ελλάδα,<sup>41</sup> περίπου 90% της κυκλοφορίας στην Ιταλία, την Πορτογαλία<sup>42</sup> και την Ισπανία. Μεταξύ αυτών των πέντε κρατών μελών, η αγορά που παρατηρήθηκε ότι ήταν περισσότερο ανοιχτή στους μη υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν η γαλλική αγορά, όπου το 25% των πλοίων έφεραν σημαία ΕΕΑ. Στις άλλες χώρες, παρατηρείται μεγάλη διαφορά μεταξύ Φιλανδίας (90% των πλοίων φέρουν την εθνική σημαία) και της Ιρλανδίας (μόνο 5%).

<sup>41</sup> Αυτό το υψηλό ποσοστό μπορεί να αποδοθεί στην ελλιπή απελευθέρωση του cabotage, την εκκεντρική γεωγραφική θέση της Ελλάδας και την ανταγωνιστικότητα του στόλου της.

<sup>42</sup> Πολλές ξένες εταιρείες αποφάσισαν να εγγράψουν τα πλοία τους στην πλέον ανταγωνιστική σημαία MAR.

Ο μεγαλύτερος αριθμός των μη ΕΕΑ σημαιών βρίσκονται στην Αγγλία, Ιρλανδία, Γερμανία και Σουηδία. Η διείσδυση των ξένων σημαιών στις χώρες ΕΦΤΑ παρέμεινε περιορισμένη (Πίνακας 11).

**Πίνακας 11: Ποσοστό του στόλου που συμμετέχει στην κυκλοφορία του cabotage**

Φορτίο Χρόνος	Εθνική Σημαία			Άλλη ΕΕΑ			Άλλη από ΕΕΑ		
	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Αυστρία	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Βέλγιο	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Δανία	48	48	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Φιλανδία	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Γερμανία	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Ιρλανδία	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Λουξεμβούργο	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ολλανδία	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Σουηδία	84,6	79,2	48	NA	6,9	35	NA	13,9	17
Ηνωμένο Βασίλειο	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
Γαλλία	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Ελλάδα	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Ιταλία	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Πορτογαλία	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Ισπανία	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Πηγή: PWC



## 1.7 Δαπάνες επάνδρωσης

Οι δαπάνες επάνδρωσης διαφοροποιούνται ανάλογα με τη σύνθεση των πληρωμάτων (αριθμός των ναυτικών επί του πλοίου, εκπαίδευση και εθνικότητα τους) και του φόρου και τα κοινωνικά έξοδα που επιβάλλονται από τις εθνικές αρχές.

Οι δαπάνες επάνδρωσης για τα πλοία φορτίου ήταν, σχεδόν, τρεις φορές υψηλότερες στη Φιλανδία απ' ό τι στην Πορτογαλία. Το πορτογαλικό δεύτερο νηολόγιο, το νηολόγιο MAR, ήταν το λιγότερο δαπανηρό στην Ευρώπη.

Οι ανομοιότητες δεν ήταν τόσο μεγάλες στην περίπτωση των επιβατικών πλοίων.

## **κεφάλαιο 2**

2.1 Εισαγωγικά

2.2 Η περίπτωση της Γαλλίας

2.3 Η περίπτωση της Ιταλίας

***ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ  
ΤΟΥ CABOTAGE  
ΣΕ ΓΑΛΛΙΑ & ΙΤΑΛΙΑ***

## 2.1 Εισαγωγικά

Στο σημείο αυτό, της παρούσας εργασίας κρίνεται σκόπιμο να μελετηθούν οι περιπτώσεις των ακτοπλοϊκών αγορών ορισμένων κρατών μελών και συγκεκριμένα της Γαλλίας, Ιταλίας, και της Ελλάδας (η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αναλύεται στα κεφάλαια που ακολουθούν), προκειμένου να γίνουν περισσότερο κατανοητές οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

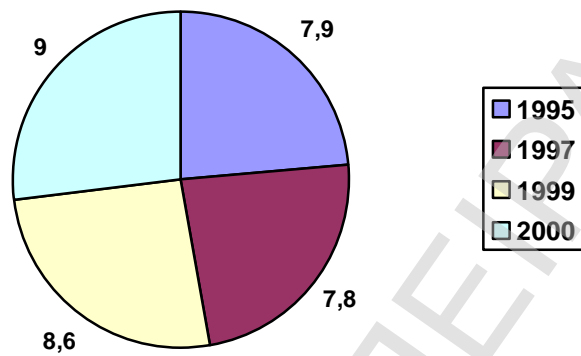
Η επιλογή των προαναφερθέντων κρατών μελών, έγινε εξαιτίας του γεγονότος ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ξεκίνησε για τις συγκεκριμένες κοινοτικές χώρες (όπως και για την Ισπανία, Δανία και Γερμανία) αργότερα (από 01/01/1999) εν συγκρίσει με τα υπόλοιπα κράτη μέλη και με αυτόν τον τρόπο είναι πιο εμφανές το πώς επηρέασε ο Κοινοτικός Κανονισμός της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών τις κοινοτικές χώρες που είχαν αρχικά μερική εξαίρεση.

## 2.2 Η περίπτωση της Γαλλίας

Η Γαλλία είναι από τις λίγες Ευρωπαϊκές χώρες που διαθέτουν ένα σχεδόν άριστα οργανωμένο ακτοπλοϊκό σύστημα για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Η κίνηση του μεταφερόμενου φορτίου σε εκατομμύρια τόνους εξελίσσεται, όπως το παρακάτω διάγραμμα:

**ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ  
(ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΟΥΣ)**

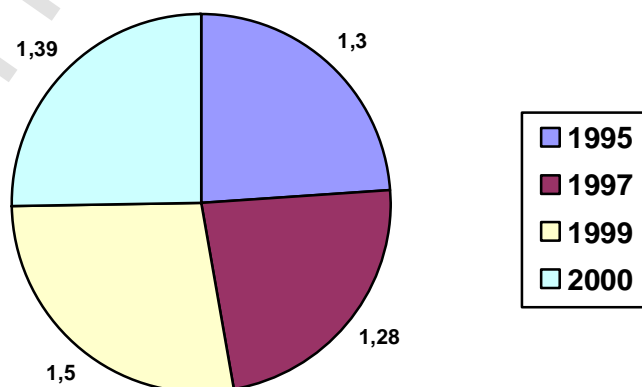


**Πηγή:PWC**

Από τα στοιχεία του διαγράμματος, συμπεραίνουμε ότι, η μεταφορά φορτίου στην ακτοπλοϊκή αγορά παρουσίασε αυξητικές τάσεις, αν και μικρές, από τη στιγμή (01/01/1999) της απελευθέρωσης της εν λόγω αγοράς. Πιο συγκεκριμένα, από το 1997 (δύο χρόνια πριν την απελευθέρωση) που το ποσοστό μεταφοράς φορτίου ανερχόταν σε 7,8 εκατομμύρια τόνους φορτίου, το 1999 και το 2000 (έτη που εφαρμοζόταν η απελευθέρωση) αυξήθηκε κατά 0,8 και 1,2 εκατομμύρια αντίστοιχα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον, όμως, παρουσιάζει και η επιβατική αγορά, η οποία διαμορφώνεται ως ακολούθως:

**ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ  
(ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ)**



**Πηγή:PWC**

Παρατηρείται αύξηση από 1,28 εκατομμύρια επιβάτες που μετακινήθηκαν στην ακτοπλοϊκή αγορά το 1997 (δύο χρόνια πριν την απελευθέρωση) σε 1,5 και 1,32 εκατομμύρια το 1999 και 2000 (έτη απελευθέρωσης) αντίστοιχα.

Ένα άλλο σημαντικό φαινόμενο είναι, ότι η Γαλλία, παρά το γεγονός ότι δε διαθέτει μεγάλο αριθμό νησιών έχει θεσπίσει τέτοιου είδους κανόνες, ώστε να εξασφαλίζει επαρκείς υπηρεσίες προς τους επιβάτες, τα εμπορεύματα και τα οχήματα και να προσφέρει ποιοτικές ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Για πολλά χρόνια η ακτοπλοϊκή, τιμολογιακή της πολιτική ακολούθησε τους νόμους της αγοράς, δίνοντας μεγάλο βάρος στο πραγματικό κόστος και θεωρώντας ως μοναδικό χρήστη της μεταφοράς τον μεταφερόμενο. Αυτό παρατηρείται για παράδειγμα στις μετακινήσεις από την ηπειρωτική Γαλλία προς τη Κορσική,<sup>43</sup> αναφορικά με την ακτοπλοϊκή αγορά. Και στη Γαλλία στη μεγάλη γραμμή (προς την Κορσική) ελλείπει ο ανταγωνισμός και δεσπόζει το μονοπώλιο.

Τέλος, ένα άλλο σημαντικό γεγονός είναι η χρηματοδότηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, που παρέχονται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζει το Κοινοτικό Δίκαιο και αφορούν την Κορσική και τις ακτές του Ατλαντικού. Είναι χαρακτηριστικό, μάλιστα, ότι η γαλλική κυβέρνηση χρηματοδότησε με 108.000.000 € το 2004 τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, χωρίς να υπάρχει πραγματικός λόγος.

Για διάφορους πολιτικούς, οικονομικούς και στρατηγικούς λόγους και κυρίως εξαιτίας του κανόνα της «συνέχισης του εδάφους» η κίνηση από και προς την Κορσική είναι επιδοτούμενη και στην περίπτωση της Γαλλίας, υποστηρίζεται ότι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές θα πρέπει να παραμείνουν σε γαλλικά συμφέροντα.

Ας επισημανθεί στο σημείο αυτό, ότι η συνήθης πρακτική παροχής κρατικών επιδοτήσεων παρατηρείται, όταν η αγορά από μόνη της αδυνατεί να καλύψει τις υπάρχουσες ανάγκες.

Οι επιδοτήσεις αυτές παρέχονται σε δύο διαφορετικές κατηγορίες:

---

<sup>43</sup> Στην περίπτωση της Κορσικής, παρατηρούνται δύο ειδών εξυπηρετήσεις, η μόνιμη και η εποχιακή. Από το Μάιο έως το Σεπτέμβριο η τουριστική, εποχιακή κίνηση υποχρεώνει σε αυξημένα δρομολόγια, ακριβώς όπως και στα ελληνικά νησιά.

- Η 1<sup>η</sup> κατηγορία αφορά διαδρομές που χαρακτηρίζονται ως ανοικτές.<sup>44</sup>
- Η 2<sup>η</sup> κατηγορία αφορά τις κλειστές διαδρομές.<sup>45</sup>

Συμπερασματικά, η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δημιούργησε νέες ροές φορτίου και επιβατών, ενώ είναι χαρακτηριστική και η παρέμβαση της Πολιτείας στην εν λόγω αγορά.

### 2.3 Η περίπτωση της Ιταλίας

Η αγορά της Ιταλίας στο παρελθόν ήταν τελείως διαφορετική από εκείνη που ίσχυε στην ελληνική εσωτερική ακτοπλοΐα. Επρόκειτο για μία πλήρως ανταγωνιστική αγορά που επέτρεπε την ελεύθερη είσοδο και έξοδο των επιχειρήσεων σε αυτήν. Αυτή η ελευθερία εισόδου και εξόδου στην αγορά είχε ως επακόλουθο να επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να μειώνουν τη διατιθέμενη χωρητικότητα, την περίοδο αντιαιχμής (off peak season) και αντίστοιχα να δρομολογούν περισσότερα πλοία την περίοδο αιχμής, προκειμένου να ικανοποιήσουν την αυξημένη ζήτηση για μεταφορά.

Αντιθέτως σήμερα στην Ιταλία, οι όποιοι περιορισμοί στην άσκηση μεταφορικής δραστηριότητας της ακτοπλοϊκής αγοράς μπορούν να τεθούν μόνο από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα στα πλαίσια ενίσχυσης της Ενιαίας Αγοράς και του ελεύθερου ανταγωνισμού. Χαρακτηριστική είναι η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην εν λόγω αγορά, προκειμένου να αποτραπεί η λειτουργία ναυτιλιακών εταιρειών με τη μορφή καρτέλ, εξαιτίας της στρέβλωσης του ανταγωνισμού που μπορεί αυτή να προκαλέσει.

Αναφορικά με την προσφορά των υπηρεσιών στην αγορά αυτή, παρατηρείται ότι δραστηριοποιούνται λίγες μόνο επιχειρήσεις. Πρόκειται για μια ολιγοπωλιακή αγορά, στην οποία δραστηριοποιούνται ένας σχετικά μικρός αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών (συνολικά 11 το 1999). Ωστόσο τα μερίδια της αγοράς διαφοροποιούνται με αποτέλεσμα το 70% της κίνησης σε επιβάτες και φορτηγά οχήματα να ελέγχεται μόλις

<sup>44</sup> (Κορσική – Νίκαια και Κορσική - Τουλόν).

<sup>45</sup> (Κορσική - Μασσαλία).

από τέσσερις εταιρείες.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό, το οποίο συνθέτει τον ολιγοπωλιακό χαρακτήρα της αγοράς είναι η αλληλεξάρτηση των επιχειρήσεων, όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων σε θέματα τιμολογιακής πολιτικής αλλά και σε θέματα προσέλκυσης πελατών (εκπτώσεις, προσφορές κτλ).

Τέλος, το προϊόν που παρέχουν οι επιχειρήσεις μπορεί να χαρακτηριστεί ως διαφοροποιημένο, όχι τόσο από άποψη τιμής,<sup>46</sup> αλλά από άποψη ποιότητας υπηρεσιών σε θέματα άνεσης, ταχύτητας, χρόνου μετακίνησης, ωράρια αφιξοαναχωρήσεων με στόχο τη διεύρυνση του μεριδίου της αγοράς της. Τα στοιχεία αυτά συνθέτουν μια μορφή αγοράς, η οποία λειτουργεί μακριά από τον κρατικό προστατευτισμό και μπορεί να χαρακτηριστεί, όπως προαναφέραμε ως διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο.

### 2.3.1 Στόλος

Κατά τη δεκαετία του 1990 το βασικό χαρακτηριστικό του ιταλικού ακτοπλοϊκού στόλου ήταν η προσπάθεια για ποιοτική βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών κυρίως μέσα από την αύξηση της ταχύτητας των πλοίων. Κύριος στόχος ήταν η μείωση του χρόνου ταξιδιού. Έτσι, λοιπόν, ενώ μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 η διάρκεια ενός ταξιδιού συμπεριλαμβανομένων και των ενδιάμεσων στάσεων διαρκούσε περίπου 30 με 34 ώρες, επενδύσεις σε νέα πλοία υψηλών ταχυτήτων έχουν οδηγήσει στη μείωση του χρόνου ταξιδιού σήμερα ακόμα και σε 8 ώρες.

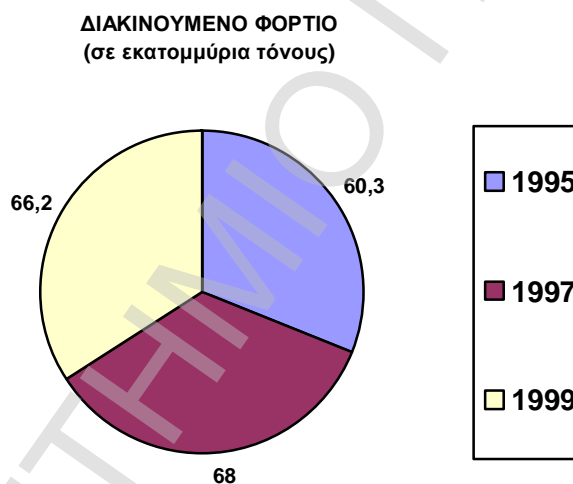
Ενδεικτικά αναφέρεται ότι έχουν εισαχθεί στην αγορά πλοία με μέση ταχύτητα τους 30 κόμβους. Παράλληλα με την ταχύτητα, στα νέα πλοία αυξάνεται και η μεταφορική ικανότητα τους, καθώς και τα άλλα στοιχεία που συνθέτουν τον ποιοτικό χαρακτήρα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Μπορούμε να διακρίνουμε πλοία με 2500 επιβατικές θέσεις και 1100 θέσεις για οχήματα. Εμφανής είναι και η τάση μείωσης του μέσου ορίου ηλικίας των πλοίων, λόγω της εισόδου νέας, προηγμένης τεχνολογίας νεότευκτων πλοίων.

---

<sup>46</sup> Στον ελεύθερο ανταγωνισμό η τιμή αποτελεί κυρίαρχο προσδιοριστικό παράγοντα της ζήτησης.

### 2.3.2 Η κίνηση φορτίου

Όπως παρατηρείται και από το διάγραμμα που ακολουθεί, αν και στην Ιταλία αποδίδεται σχεδόν το 50% του διακινούμενου φορτίου στις νότιες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ωστόσο το έτος 1999, δηλαδή έτος απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για την Ιταλική αγορά, η ποσότητα διακινούμενου φορτίου είναι μειωμένη κατά 1,8 εκατομμύρια τόνους σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, για τα οποία η Ιταλία ήταν σε μερική εξαίρεση από τον Κανονισμό 3577/92.



Πηγή:PWC

### 2.3.3 Τα λιμάνια της Ιταλίας και η επιβατική κίνηση

Τα βασικά λιμάνια είναι αυτά της Αγκώνας, της Τεργέστης και της Βενετίας στη Βόρειο Ιταλία και του Μπάρι και του Πρίντεζι στη Νότια. Η επιβατική κίνηση στα λιμάνια αυτά για τα έτη 1996 έως το 1999 (εκτιμήσεις) παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί:



**Πίνακας 12: Επιβατική κίνηση 1994 – 1999 στα Ιταλικά λιμάνια**

	Βορράς		Νότος		
	Αγκώνα <sup>47</sup>	Τεργέστη <sup>48</sup>	Βενετία	Μπάρι <sup>49</sup>	Πρίντεζι <sup>50</sup>
<b>1996</b>	671.072	107.664	238.030	340.652	978.662
<b>1997</b>	620.732	137.161	331.502	282.550	943.153
<b>1998</b>	699.889	139.399	348.659	374.486	886.543
<b>1999</b>	745.000	140.000	365.000	440.000	910.000
<b>Σύνολο</b>	<b>1.991.693</b>	<b>384.224</b>	<b>918.191</b>	<b>997.688</b>	<b>2.808.358</b>
<b>%</b>	<b>28</b>	<b>5,0</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>40</b>

**Πηγή: ΕΣΥΕ**

<sup>47</sup> Το λιμάνι της **Αγκώνας** βρίσκεται στη Βόρεια Ιταλία και διαθέτει 25 θέσεις πρόσδεσης πλοίων καταλαμβάνοντας έκταση 4.225 μ.. Διαθέτει επαρκή σύνδεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιταλίας διευκολύνοντας την πρόσβαση με τις νότιες περιοχές της Ιταλίας, αλλά και τις βόρειες προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

<sup>48</sup> Το λιμάνι της **Τεργέστης** βρίσκεται στα βορειοανατολικά σύνορα της Ιταλίας με την Κροατία και εξυπηρετεί διάφορα είδη φορτίων και λιγότερο επιβατών. Το μεγάλο του πλεονέκτημα αποτελεί η πολύ καλή οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με διάφορες περιοχές της Ευρώπης, όπως η υπόλοιπη Βόρεια Ιταλία, η Αυστρία, η Γερμανία και η Ελβετία.

<sup>49</sup> Το λιμάνι του **Μπάρι** βρίσκεται στην ανατολική ακτή της Ιταλίας μεταξύ Αγκώνας και Πρίντεζι και διαθέτει μια έκταση 285 εκταρίων εξυπηρετώντας: επιβατικά/οχηματαγωγά πλοία, κρουαζιερόπλοια, κτλ.

Επίσης, διαθέτει εξειδικευμένους χώρους για τη φύλαξη προϊόντων που απαιτούν ψύξη, χώρους αποθήκευσης, σταθμό εξυπηρέτησης επιβατών, σιδηροδρομική σύνδεση με μονές ή διπλές γραμμές σε όλες τις αποβάθρες και άλλες εγκαταστάσεις.

<sup>50</sup> Το λιμάνι του **Πρίντεζι** αποτελεί φυσικό λιμάνι, το οποίο κατέχει το προβάδισμα σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια της ανατολικής Ιταλίας. Διαθέτει 3 κύριους τερματικούς σταθμούς συνολικής έκτασης 46.800 τ.μ..

Υπάρχει, επίσης, ένα οδικό σύστημα, το οποίο συνδέει το Πρίντεζι με το Μπάρι, το Οτράντο, ενώ οι σιδηροδρομικές γραμμές στην αποβάθρα του λιμανιού το συνδέουν με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιταλίας.

Από τον Πίνακα φαίνεται ότι το Πρίντεζι κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς (40%), όσον αφορά τη διακίνηση επιβατών με δεύτερη την Αγκώνα, ενώ η Τεργέστη κατέχει το μικρότερο ποσοστό.

Μελετώντας την κίνηση ανά γεωγραφική περιοχή παρατηρείται ότι σε όλα τα έτη τα λιμάνια του Νότου κατέχουν το ίδιο μερίδιο της αγοράς με εκείνα του Βορά.

Αν ληφθεί υπόψη η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών το 1999, παρατηρείται ότι η απελευθέρωση της αγοράς αύξησε τις ροές επιβατών σε όλα τα προαναφερόμενα λιμάνια της Ιταλικής αγοράς. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το λιμάνι του Πρίντεζι, όπου αν και αυξήθηκε ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών το 1999 (έτος απελευθέρωσης) σε σχέση με το 1998 (ένα έτος πριν την απελευθέρωση), ωστόσο ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών είναι μικρότερος σε σχέση με τα έτη 1996 και 1997 (έτη που δεν ίσχυε η απελευθέρωση της αγοράς).

#### **2.3.4 Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών**

Στην Ιταλική ακτοπλοϊκή αγορά, τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ως επί το πλείστον διαχειρίζονται οι τοπικές αρχές και δεσπόζουσας σημασίας είναι αυτές, που συνδέουν την ενδοχώρα με τη Σικελία και τη Σαρδηνία.

Ανάμεσα στις πολυάριθμες διαδρομές που υπάρχουν, χαρακτηρίζονται ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών<sup>51</sup> αυτές που διεξάγονται ανάμεσα στη Σικελία και τα γύρω νησιά.<sup>52</sup>

Οι Ιταλοί πιστεύουν ότι για πολιτικούς, στρατηγικούς και οικονομικούς λόγους, οι μεταφορές από και προς τη Σαρδηνία βασικά και δευτερευόντως τη Σικελία, πρέπει να παραμείνουν σε ιταλικά συμφέροντα. Στα πλαίσια αυτής της αντίληψης η μεταφορά είναι επιδοτούμενη, όσον αφορά τους κατοίκους με βάση τον κανόνα «της συνέχισης

---

<sup>51</sup> Οι υπηρεσίες αυτές σχετίζονται με την εξυπηρέτηση επιβατών, τη μεταφορά εμπορευμάτων και επικίνδυνων αγαθών (προϊόντα πετρελαίου).

<sup>52</sup> Egadi Islands, Eolie Islands, Pelagie Islands, Pantalleria.

του εδάφους» (continuation de la territoire), οι δε επιχειρήσεις έχουν την υποχρέωση παροχής δημόσιας μεταφοράς (δηλαδή, συνεχή, συνεπή και κανονισμένη υπηρεσία).

Τέλος, παράγοντες που σχετίζονται με τον καθορισμό τιμής και συχνότητας δρομολογίων, τις παρεχόμενες επιδοτήσεις κτλ καθορίζονται στα πλαίσια του διαγωνισμού.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## **κεφάλαιο 3**

3.1 Άρση του cabotage και ελληνική ακτοπλοΐα

3.2 Η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν τον Κανονισμό

3.3 Η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας σήμερα

***Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ***

***ΕΝ ΟΨΕΙ***

***ΤΗΣ ΑΡΣΗΣ ΤΟΥ CABOTAGE***

### 3.1 Άρση του cabotage και ελληνική ακτοπλοΐα

Παρά την εκρηκτική ανάπτυξη και πρόοδο που έχει γνωρίσει η ακτοπλοΐα τα τελευταία 30 χρόνια στην Ελλάδα, είναι γενική παραδοχή ότι το υπάρχον σύστημα χαρακτηρίζεται από σημαντικές δυσλειτουργίες, που εμποδίζουν μια ορθολογική διαχείριση των σημαντικών πόρων που διατίθενται για τον κλάδο αυτό. Οι δυσλειτουργίες αυτές αρχίζουν από μία σχεδόν Βυζαντινή θεσμική δομή του συστήματος και προχωρούν σε πιο ουσιαστικά προβλήματα, όπως κακή λιμενική υποδομή, κακή δομή συγκοινωνιακού δικτύου, χαμηλή συχνότητα σύνδεσης ορισμένων νησιών το χειμώνα, κλπ. Παρόμοια προβλήματα επηρεάζουν αρνητικά και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται (λόγω ελλείψεως ανταγωνισμού, ή άλλων ουσιαστικών κινήτρων για αναβάθμισή τους), και το κόστος, στο οποίο οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται.

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας και η γεωγραφική της διαμόρφωση με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων (περίπου 15.000 χλμ), δημιουργεί την ανάγκη για επαρκείς θαλάσσιες συγκοινωνίες. Δημιουργεί, επίσης, την υποχρέωση στο Κράτος να προστατεύσει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας, ώστε να διατηρηθεί η εδαφική συνέχεια, αλλά και να εξασφαλισθούν βασικές προϋποθέσεις για την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Επομένως, ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας είναι τεράστιος, καθόσον τα επιβατηγά και τα επιβατηγά-οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες<sup>53</sup> και συνδέουν τα νησιά με την ξηρά, καλύπτοντας έτσι τις ανάγκες των μεταφορέων, των κατοίκων των νησιών και του τουρισμού.

Υπάρχει στην εποχή μας επομένως η ανάγκη για ένα νομικό πλαίσιο που να ελέγχει ταυτοχρόνως την πολιτική ανάμεσα στη νησιωτική και στη χερσαία Ελλάδα.

Το cabotage στην χώρα μας, έδινε τη δυνατότητα στο κράτος να ορίζει τιμές ναύλου ως ένα μεγάλο βαθμό, καθώς επίσης να ορίζει τα δρομολόγια που θα πρέπει να πραγματοποιούνται για να καλυφθούν οι ανάγκες όλης της χώρας. Όλα αυτά είναι εξαιρετικής σημασίας για τον επιβάτη. Επιπρόσθετα, μεγάλης σημασίας είναι και το

---

<sup>53</sup> Μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο.

γεγονός σε μία χώρα να πλέουν στα ύδατα της πλοία με τα ίδια συμφέροντα. Αυτό σε περίπτωση πολέμου είναι πολύ κρίσιμο, εφόσον τα πλοία αυτά αυτόματα επιτάσσονται και χρησιμοποιούνται για την προστασία της χώρας και την ασφάλεια των κατοίκων.

Σε αντίθετη περίπτωση, ο έλεγχος των μεταφορών γίνεται από την αγορά, η οποία έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει αυθαίρετα ναύλα. Σε μία τέτοια περίπτωση η αγορά που είναι συνήθως ολιγοπωλιακής φύσεως, ορίζει η ίδια τους «κανονισμούς» και τα αποτελέσματα είναι μερικές φορές αρνητικά. Μείωση ή κατάργηση των δρομολογίων σε άγονες περιοχές που δεν έχουν πολύ ζήτηση, ή ακόμα και τη μη-πραγματοποίηση των δρομολογίων σε περιόδους αντί-αιχμής όπως είναι οι χειμερινές περίοδοι.

Εδώ μπαίνει η έννοια της λιμενικής πολιτικής, καθώς δημιουργείται η ανάγκη για την οργάνωσή της, δηλαδή την κατάλληλη υποδομή που πρέπει να υπάρχει σε κάθε λιμάνι, ώστε να είναι πραγματοποιήσιμη η θαλάσσια προσέγγιση και η μεταφορά των εμπορευμάτων και των ανθρώπων.

Από όλα τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι αυτή η ανάγκη για έλεγχο των εσωτερικών μεταφορών, δημιούργησε την ανάγκη για νομοθεσία, η οποία επιτρέπει τη δυναμική παρέμβαση της Πολιτείας στα πράγματα και τη θέσπιση νόμων και Κανονισμών.

Αυτοί οι νόμοι αποτελούν και το νομικό πλαίσιο του cabotage στην Ελλάδα, αλλά και σε λοιπές χώρες που αντιμετωπίζουν παρόμοια κατάσταση.

Παρακάτω γίνεται μια όσο το δυνατό συνοπτική παρουσίαση της κατάστασης της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν αλλά και μετά την εφαρμογή του προνομίου του cabotage, αναλύοντας όλες τις παραμέτρους.

## 3.2 Η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν τον Κανονισμό

### 3.2.1 Στόλος

Δύο ήταν οι βασικές διαπιστώσεις για την κατάσταση του ακτοπλοϊκού στόλου το 1992 (παρενθετικά αναφέρουμε ότι τα στοιχεία για το στόλο ήταν πιο πρόσφατα από αυτά για την κίνηση - π.χ. υπήρχαν στοιχεία 1992).

Η πρώτη διαπίστωση αφορούσε τη μέση ηλικία του στόλου. Για Ε/Γ - Ο/Γ (τα οποία είναι σχεδόν χωρίς εξαίρεση μετασκευές παλαιότερων πλοίων) άνω των 1.000 κ.ο.χ., διαπιστώθηκε ότι στα τέσσερα χρόνια από το 1988 έως το 1992 η μέση ηλικία είχε αυξηθεί και αυτή κατά 4 χρόνια (από 21 σε 25 έτη). Η κατάσταση στον υπόλοιπο στόλο δεν ήταν καλύτερη, με μερικά πλοία (ιδίως μικρά συμβατικά επιβατηγά) να είναι άνω των 50 ετών και το ίδιο ίσχυε και για τα φορτηγά πλοία<sup>54</sup> του συστήματος. Δηλαδή η βασική διαπίστωση ήταν ότι ο στόλος ήταν υπέργηρος.

Η δεύτερη διαπίστωση ήταν η αρκετά ισχνή παρουσία των λεγομένων πλοίων νέας τεχνολογίας. Αυτή περιοριζόταν σε αρκετά υδροπτέρυγα και σε πολύ λίγα (3) catamaran. Δεν υπήρχε ούτε ένα γρήγορο οχηματαγωγό.

Από διάφορους πλοιοκτήτες Ε/Γ – Ο/Γ ως κύρια αιτία του φαινομένου αυτού προβαλλόταν ο από το κράτος καθορισμός των ναύλων, και μάλιστα σε επίπεδα που ουσιαστικά απέκλειαν κάθε δυνατότητα επένδυσης σε νεότερα σκάφη. Έτσι, ως μόνη λύση επιβίωσης θεωρούνταν η λύση της μετασκευής.

### 3.2.2 Λιμενική υποδομή

Η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας και ιδιαίτερα το πολυάριθμο των νησιών καθιστά αναγκαίο ένα μεγάλο αριθμό λιμανιών, ο μεγαλύτερος αριθμός των οποίων

---

<sup>54</sup> Για τα φορτηγά σκάφη το πρόβλημα αυτό ήταν περισσότερο οξύ. Κύρια επίπτωση του προβλήματος ήταν το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων, αφού λογικά ένας γηρασμένος στόλος (ο οποίος αποτελείται κυρίως από μικρά πλοία) έχει υψηλότερο συνολικό κόστος από ένα στόλο νεωτέρας ηλικίας.

παρουσιάζουν μικρή έως ασήμαντη κίνηση. Από απόψεως κίνησης το λιμάνι του Πειραιά<sup>55</sup> συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των διακινούμενων επιβατών.

Η υποδομή του ακτοπλοϊκού συστήματος αφορά εκτός από τη λιμενική υποδομή, τη δυνατότητα πρόσβασης που υπάρχει στα λιμάνια και τις εγκαταστάσεις που αφορούν επιβάτες και οχήματα (συμπεριλαμβανομένων και των φορτηγών).

Τα λιμάνια ανήκουν εξ' ολοκλήρου στο Δημόσιο και υπάγονται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, εκτός από τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τα οποία έχουν δικούς τους Οργανισμούς (Ο.Λ.Θ. και Ο.Λ.Π.).

Η βασική διαπίστωση ήταν η μεγάλη ανάγκη αναβάθμισης ολόκληρης της λιμενικής υποδομής της χώρας. Διαπιστώθηκαν σημαντικές ανεπάρκειες,<sup>56</sup> κυρίως από πλευράς εξυπηρέτησης της διαρκώς αυξανόμενης κίνησης και του διαρκούς αυξανόμενου μεγέθους των πλοίων.<sup>57</sup> Βασικές ανεπάρκειες αναγνωρίστηκαν, επίσης, από πλευράς εξυπηρέτησης του επιβάτη και των οχημάτων, αφού υπήρχαν ελλειψείς χώροι υποδοχής τους, ανύπαρκτοι σχεδόν χώροι πληροφόρησης τους και ακόμη περιορισμένος αριθμός πλοίων που μπορεί κάθε λιμάνι να εξυπηρετήσει και αυτό συνεπαγόταν μεγάλες καθυστερήσεις, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση στα μεγάλα λιμάνια με αποτέλεσμα την εμφάνιση κυκλοφοριακών προβλημάτων, έλλειψη σήμανσης, κακή οργάνωση αναχωρήσεων και αφίξεων (ιδίως αν αυτές συμπίπτουν), κακή διασύνδεση με άλλα μεταφορικά μέσα, έλλειψη ταξί, WC, τηλεφώνων, κακή εικόνα πλανόδιου εμπορίου, καθαριότητα, κλπ).

---

<sup>55</sup> Θα πρέπει, άλλωστε να αναφερθεί ότι το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια του κόσμου.

<sup>56</sup> Παρατηρήθηκε ελλιπής υποδομή στους περισσότερους νησιωτικούς λιμένες που προσεγγίζουν Ε/Γ – Α/Κ πλοία. Το θέμα εξετάζεται από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

<sup>57</sup> Περιορισμένη χωρητικότητα για ελιγμούς των πλοίων, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται συχνά προσaráξεις (σε ποσοστό 20% επί του συνόλου των ατυχημάτων και ακαταλληλότητα βάθους στα περισσότερα λιμάνια, ώστε να παρουσιάζεται κίνδυνος να χτυπήσει ο πυθμένας του πλοίου στα αβαθή και να προκαλούνται στο πλοίο ποικίλες ζημιές.



Από πλευράς εμπορευμάτων, η κατάσταση ήταν παρόμοια, αφού η αποδοτικότητα της φορτοεκφόρτωσης ήταν συνήθως χαμηλή. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα αυξημένες καθυστερήσεις, που πάντοτε μεταφράζονται σε αυξημένο κόστος μεταφοράς των προϊόντων.

### 3.2.3 Δομή δικτύου

Ο μεγάλος βαθμός ακτινικότητας του δικτύου με κέντρο τον Πειραιά κρίθηκε ότι ήταν αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Διαπιστώθηκε ότι η δομή του δικτύου δεν είχε ουσιαστικά αλλάξει σε σχέση με εκείνη 20 χρόνια πριν, παρά την εκρηκτική ανάπτυξη του κλάδου την ίδια περίοδο. Μάλιστα κατέστη σαφές ότι το δίκτυο προπολεμικά ήταν λιγότερο ακτινωτό από τον Πειραιά από ότι ήταν το 1992, καθ' όσον τα νησιά των Κυκλάδων ήταν τότε περισσότερα συνδεδεμένα με το διοικητικό τους κέντρο (δηλαδή την Ερμούπολη της Σύρου) από ότι μεταπολεμικά. Η αργή αλλά σταθερή μείωση του νησιωτικού πληθυσμού και του αριθμού των κατοικημένων νησιών<sup>58</sup> (από περίπου 160 προπολεμικά σε περίπου 140 το 1992) ήταν μία παράλληλη και εξ ίσου αρνητική εξέλιξη. Και οι δύο αυτές εξελίξεις ουσιαστικά υποδηλώνουν την επικίνδυνη υποβάθμιση της Περιφέρειας σε βάρος του Κέντρου που συντελέστηκε στο διάστημα αυτό, με ό,τι κοινωνικές, οικονομικές και στρατηγικές επιπτώσεις αυτό συνεπάγεται.

### 3.2.4 Ποιότητα υπηρεσιών

Δεδομένης της ολιγοπωλιακής κατάστασης που επικρατούσε στην αγορά, ο πελάτης ήταν ουσιαστικά δέσμιος των λίγων επιλογών που διαθέτει. Έτσι, και παρόλο ότι σημαντικά βήματα συντελέστηκαν από πλευράς αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται σε κάποιον που ταξιδεύει με πλοίο, το γενικό επίπεδο

---

<sup>58</sup> Ο πληθυσμός αποτελεί μεταβλητή που επηρεάζει έμμεσα τη ζήτηση των υπηρεσιών θαλάσσιων συγκοινωνιών

ποιότητας δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητικό, ιδίως αν συγκριθεί με τις υπηρεσίες που παρέχονται σε αντίστοιχα ακτοπλοϊκά συστήματα του εξωτερικού.

Πέραν από τις υπηρεσίες που απορρέουν από το πλοίο και το λιμάνι, μία βασική ανεπάρκεια του συστήματος το 1992 ήταν η αδυναμία έκδοσης εισιτηρίων μετ' επιστροφής ή κράτησης εισιτηρίων γενικά. Το σύστημα on-line είχε μόλις τότε αρχίσει να συζητείται (με μεγάλη αντίδραση από πολλούς πλοιοκτήτες). Η έλλειψη ενός τέτοιου συστήματος ήταν η βασική αιτία έκδοσης υπεραρίθμων εισιτηρίων, ιδίως το καλοκαίρι.

Η σχεδόν πλήρης ανυπαρξία χρήσης μεθόδων πληροφορικής επεκτείνεται και στις εμπορευματικές μεταφορές. Παρόλη τη μεγάλη εξάπλωση EDI (electronic data interchange) στις μεταφορές διεθνώς, η Ελλάδα αποτελεί ακόμη «παρθένο» μέρος στον τομέα αυτό, τουλάχιστον όσον αφορά τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και εκείνες του εξωτερικού. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση της αποδοτικότητας των μεταφορών και την αύξηση του κόστους.

### 3.2.5 Στοιχεία κίνησης

Το 1990, η συνολική κίνηση επιβατών εντός του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος ήταν περίπου 12 εκατομμύρια μετακινήσεις. Συγκριτικά, το 1964 η κίνηση αυτή ήταν μόλις 3 εκατομμύρια μετακινήσεις, δηλαδή στη διάρκεια των 26 αυτών ετών η επιβατική κίνηση τετραπλασιάστηκε. Με εξαιρέσεις τα έτη 1974, 1982 και 1983, στα οποία σημειώθηκε μείωση της κίνησης, σε όλα τα υπόλοιπα έτη η πορεία ήταν ανοδική, με μέσο ρυθμό αύξησης 5,4% το χρόνο. Η τάξη μεγέθους της ως άνω κίνησης τοποθετεί την Ελληνική ακτοπλοΐα ανάμεσα στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη.

Η πρώτη σε κίνηση γραμμή είναι η γραμμή του Αργοσαρωνικού (περί τα 3 εκατομμύρια μετακινήσεις/έτος), με υπερδιπλάσια κίνηση από τη γραμμή Πειραιά - Κρήτης (περί τα 1,4 εκατομμύρια/έτος). Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, παρατηρείται μια γενική αυξητική τάση σε όλες τις γραμμές (με επί μέρους αυξομειώσεις), πλην των γραμμών Πειραιά - Κυκλάδων - Κρήτης - Δωδεκανήσου - Ν. Αιγαίου - Καβάλας και Πάτρας - Ακαρνανίας - Ιονίου, στις οποίες παρατηρείται μείωση. Τη μεγαλύτερη αύξηση

στο διάστημα 1980 - 1991 παρουσιάζει η γραμμή Βόλου – Ευβοίας - Βορείων Σποράδων (περί το 112%), ενώ τη μεγαλύτερη μείωση στο ίδιο διάστημα παρουσιάζει η γραμμή Πάτρας – Αιτωλοακαρνανίας - Ιονίου (γύρω στο 57%).

Είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι στη γραμμή Βόλου - Β. Σποράδων - Αγ. Κωνσταντίνου έχει σημειωθεί μείωση των αναχωρήσεων Ε/Γ - Ο/Γ κατά 19% μεταξύ των ετών 1982 και 1992. Το γεγονός της μεγάλης αύξησης της κίνησης στη γραμμή αυτή με παράλληλη μείωση των αναχωρήσεων Ε/Γ - Ο/Γ εξηγείται από τη μαζική εισαγωγή υδροπτερυγών στη γεωγραφική αυτή περιοχή την τελευταία δεκαετία. Αυτό είχε δύο κύρια αποτελέσματα : Πρώτον, την απώλεια ζήτησης για μεταφορά με συμβατικά σκάφη, και δεύτερον τη δημιουργία σημαντικής νέας ζήτησης για τα σκάφη της νέας τεχνολογίας.

Η εποχικότητα είναι το κύριο χαρακτηριστικό της επιβατικής κίνησης, αν ληφθεί υπόψη ότι τα τρία πέμπτα περίπου όλων των διακινηθέντων επιβατών ανά έτος, παρατηρείται κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού.<sup>59</sup> Ο βαθμός εποχικότητας ποικίλλει ανά γραμμή (π.χ. είναι πολύ πιο έντονος για τις γραμμές Αργοσαρωνικού από τις γραμμές της Κρήτης).

Σημαντική είναι και η κίνηση οχημάτων (αυτοκινήτων Ι.Χ., δικύκλων, φορτηγών και λεωφορείων) εντός του συστήματος. Από πλευράς όγκου, η γραμμή Πειραιά - Κρήτης έχει τα πρωτεία για τα επιβατηγά και για τα φορτηγά αυτοκίνητα, με δεύτερη τη γραμμή Αργοσαρωνικού. Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, η γραμμή Πειραιά - Κρήτης παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 48% μεταξύ 1980 και 1991 στα επιβατηγά αυτοκίνητα, και της τάξεως του 20% στα φορτηγά αυτοκίνητα για το ίδιο διάστημα. Η σημαντική παρατήρηση εδώ είναι ότι η αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των επιβατών στην ίδια γραμμή για το ίδιο διάστημα ήταν της τάξεως του 20%. Παρατηρείται, δηλαδή, ότι η κίνηση επιβατηγών αυτοκινήτων στη γραμμή Πειραιά-Κρήτης αυξήθηκε με ρυθμό υπερδιπλάσιο του ρυθμού αύξησης των επιβατών. Αυτό εξηγείται από την εισαγωγή μεγαλύτερων Ε/Γ - Ο/Γ τη τελευταία δεκαετία, πράγμα που έκανε πολλούς επιβάτες πιο πρόθυμους να ταξιδέψουν με το αυτοκίνητό τους από ότι στο παρελθόν.

Γενικά, η εποχικότητα για τα επιβατηγά αυτοκίνητα είναι πολύ πιο έντονη από

---

<sup>59</sup> Η ζήτηση κατά τη διάρκεια του χειμώνα παρουσιάζει μείωση έως και 89% σε σχέση με το καλοκαίρι.

αυτήν των φορτηγών, που σε πολλές περιπτώσεις (π.χ. γραμμή Κρήτης) είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Υπάρχει δηλαδή μία σχεδόν σταθερή ζήτηση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω φορτηγών αυτοκινήτων στη γραμμή αυτή.

### 3.2.6 Θεσμικό πλαίσιο

Ίσως η πλέον κατάλληλη λέξη να περιγράψει το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας το 1992 ήταν «μωσαϊκό» (και μάλιστα πολύχρωμο). Μετά από μεγάλη προσπάθεια, δεκάδες τόμοι σχετικής νομοθεσίας συμπυκνώθηκαν σε περίπου 30 σελίδες. Προεδρικά διατάγματα, βασιλικά διατάγματα, νομοθετικά διατάγματα, νόμοι, πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργικές αποφάσεις, ερμηνευτικές εγκύκλιοι και άλλοι Κανονισμοί, συνέθεταν το μωσαϊκό αυτό (χωρίς να συνυπολογίσουμε την Κοινοτική Νομοθεσία και τους κανονισμούς του IMO). Μερικοί από τους νόμους αυτούς τέθηκαν σε ισχύ από τις αρχές της δεκαετίας του 1930.

Η πρώτη προφανής διαπίστωση ήταν το θεσμικό αυτό πλαίσιο ήταν σε καίρια σημεία μη συμβατό με τον Κανονισμό 3577. Αυτό αφορά κυρίως τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Αυτή, σύμφωνα με το Νόμο 5570 του 1932 παρέχει σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα στον Εκάστοτε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εγκρίνει, να απορρίπτει ή να τροποποιεί δρομολόγια, καθώς και να επιλέγει το ποιο πλοίο θα τα εκτελεί. Η άποψη της ΓΕΑΣ (Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) είχε συμβουλευτικό μόνο χαρακτήρα. Τέλος, ο Νόμος αυτός δεν προέβλεπε κανένα αντικειμενικό κριτήριο ή κριτήριο ενθάρρυνσης του υγιούς ανταγωνισμού και αποφυγής μονοπωλιακών καταστάσεων.

Η δεύτερη διαπίστωση ήταν ο συνεχιζόμενος ασφυκτικός εναγκαλισμός της Πολιτείας, ακόμη και σε θέματα που κάποιος θα περίμενε ότι θα ρυθμιζόταν καλύτερα από την ελεύθερη αγορά και τον ανταγωνισμό. Σ' αυτά περιλαμβάνονται οι ναύλοι, τα δρομολόγια και η σύνθεση του ξενοδοχειακού πληρώματος (όπως π.χ. ο αριθμός των θαλαμηπόλων ή η σύνθεση του μαγειρείου ως συνάρτηση του τονάζ).

Όσον αφορά τους ναύλους, η παρέμβαση της Πολιτείας διαπιστώθηκε ότι όχι μόνο αφορούσε ολόκληρο το ναυολόγιο (το οποίο καθορίζεται κάθε χρόνο από το

Υ.Ε.Ν. αλλά και στο ποιοι δικαιούνται εκπτώσεις.<sup>60</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται: εκπτώσεις δικαιούνται βουλευτές και αυτοκίνητά τους, πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, μέλη Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου, φοιτητές, στρατιωτικοί, προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, πολιτικοί υπάλληλοι του Υ.Ε.Ν., συνταξιούχοι του Εμπορικού Ναυτικού, μέλη της ΑΧΕΠΑ, μέλη αθλητικών σωματείων, θίασοι ηθοποιών, μέλη εκδρομικών σωματείων, μέλη της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης, του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου και οι φύλακες των κρατικών φυλακών.

Πιθανόν ως αντάλλαγμα για τα ανωτέρω αρνητικά σημεία, η νομοθεσία η σχετική με τους φόρους κρίθηκε ως εξαιρετικά ευνοϊκή. Βάσει του Νόμου 959 του 1979 απαλλάσσονται παντός φόρου ή άλλης επιβάρυνσης, τόσο η διανομή κερδών των ακτοπλοϊκών εταιρειών, όσο και άλλα οικονομικά μεγέθη, τα οποία φυσιολογικά φορολογούνται σε άλλες Ελληνικές εταιρείες (ή σε ακτοπλοϊκές εταιρείες εκτός Ελλάδος).

### **3.3 Η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας σήμερα**

#### **3.3.1 Στόλος**

Είναι σίγουρο ότι η μέση ηλικία του στόλου έχει μειωθεί έναντι εκείνης του 1992. Σ' αυτό συντέλεσε όχι μόνο η απόσυρση πλοίων μεγάλης ηλικίας, αλλά κυρίως η ένταξη στο ναυολόγιο αρκετών νεότευκτων πλοίων. Εταιρείες, όπως ο Στρίντζης, Μινωικές, Επιχειρήσεις Αττικής και Μinoan Flying Dolphins εμπλούτισαν τον Ελληνικό στόλο με νέα πλοία, πολλά από τα οποία μάλιστα είναι νέας τεχνολογίας (catamaran και υδροπτέρυγα).

---

<sup>60</sup> Επιβολή εκπτώσεων (από 30 έως 100%) σε διάφορες κατηγορίες πολιτών που διακινούνται με Ε/Γ – Α/Γ πλοία. Έχει κατατεθεί νομοθετική διάταξη για αποζημίωση της απώλειας εσόδων από τις εκπτώσεις, προκειμένου να κατατεθεί στη Βουλή.

Στο διάστημα 1996 με 2005<sup>61</sup> παρατηρήθηκε συνεχής αύξηση της μέσης ταχύτητας των πλοίων, εκτός από συνεχή μείωση της μέσης ηλικίας των πλοίων. Η ανανέωση του στόλου οφείλεται, κυρίως, στην εισαγωγή νεότευκτων μονόγαστρων πλοίων, που χαρακτηρίζονται από υψηλές ταχύτητες,<sup>62</sup> στην εμφάνιση των πλοίων καταμαράν και, επίσης, στην είσοδο πολλών μικρής ηλικίας Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων κλειστού τύπου.

Όλες οι επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία, πραγματοποιήθηκαν την περίοδο 2000 - 2002, εν όψει της πλήρους εναρμόνισης του ελληνικού καθεστώτος με το ευρωπαϊκό, εισήλθαν δεκατέσσερα νεότευκτα πλοία, που αποτελούν περίπου το 25% του υπάρχοντος στόλου. Επίσης, τα δύο επόμενα χρόνια παρελήφθησαν μόλις δύο νεότευκτα πλοία (από τη Hellenic Seaways). Κατά τη διάρκεια του 2002-2005 η μείωση της μέσης ηλικίας των πλοίων και η ανανέωση του στόλου δεν ακολουθεί τους ρυθμούς των προηγούμενων ετών. Την ίδια περίοδο μειώθηκε και η μέση μεταφορική ικανότητα των πλοίων, εξαιτίας της αντικατάστασης των γηρασμένων Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων από πλοία μικρότερα, αλλά γρηγορότερα, αφού ήταν τεχνολογικά προηγμένα. Αντιθέτως, στο διάστημα 1992 - 2002, δηλαδή επί μία οκταετία, όπου ίσχυε ακόμη η εξαίρεση που έλαβε η χώρα μας από το καθεστώς απελευθέρωσης της αγοράς, δρομολογήθηκαν μόνο τρία νεότευκτα πλοία στις ελληνικές γραμμές.<sup>63</sup>

Βέβαια, πολλά από τα πλοία αυτά (περιλαμβανομένων όλων των μεγάλων Ε/Γ -

---

<sup>61</sup> Το 2005 παρατηρήθηκε αύξηση που οφείλεται περισσότερο στην αύξηση της μέσης ταχύτητας και λιγότερο στη μέση μεταφορική ικανότητα των επιβατών. Αυτό αποδίδεται κυρίως στην αύξηση της ταχύτητας των πλοίων και στην εμφάνιση μεγαλύτερων πλοίων, ενώ παρατηρήθηκε και εντατικοποίηση του έργου που διεξάγεται από την ελληνική ακτοπλοϊκή ναυτιλία.

<sup>62</sup> Καλύπτονται από τους Κώδικες της SOLAS και εμφανίστηκαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα το 1999.

<sup>63</sup> Από τα 51 συμβατικά πλοία, τα 42 έχουν ναυπηγηθεί μέχρι το 1991 και μόλις 9 μετά το 2000. Συμπερασματικά, η πλειονότητα του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου (εξαιρουμένων των 9 νεότευκτων) έχει ένα μέσο όρο ηλικίας πολύ μεγαλύτερο, ο οποίος είναι 27,6 χρόνια. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των πλοίων (catamaran, συμβατικά, highspeed), ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου μειώνεται στα 19,37 έτη.

Ωστόσο, τα συμβατικά πλοία, που πραγματοποιούν το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο στο Αιγαίο, ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι πολύ υψηλότερος του μέσου ευρωπαϊκού όρου.

Ο/Γ) δρομολογήθηκαν στις γραμμές της Ιταλίας, επομένως υπό τη στενή έννοια τα πλοία αυτά δεν είναι ακόμη ενταγμένα στο καθεστώς της ακτοπλοΐας (εκτός από το κομμάτι της λειτουργίας τους μεταξύ Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Κέρκυρας). Όμως, υπάρχει η καταγεγραμμένη πρόθεση των εταιρειών αυτών να φέρουν νέα πλοία και στην εσωτερική αγορά.

Το γεγονός ότι ο αριθμός πλοίων νέας τεχνολογίας (και μάλιστα αυτών που κυκλοφορούν εντός της Ελλάδος) αυξήθηκε είναι σίγουρα σημαντικό. Πολύ σημαντικό είναι, επίσης, ότι για πρώτη φορά από το 1997 προσφέρει υπηρεσίες ένα πραγματικά ταχύπλοο Ε/Γ - Ο/Γ (το High Speed I των Μινωικών), ενώ σήμερα εκτελούν δρομολόγια και τα High Speed II, III και IV.

Δύο άλλα σημαντικά γεγονότα σχετικά με το στόλο έλαβαν χώρα στο διάστημα από το 1992 μέχρι τώρα. Το πρώτο ήταν η είσοδος μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ). Είναι προφανές ότι η πλοιοκτησία πήρε πολύ στα σοβαρά το μήνυμα ότι χρειάζεται ανανέωση του στόλου και βλέπει το Χ.Α.Α. ως σημαντική πηγή άντλησης κεφαλαίων για το σκοπό αυτό. Βέβαια για να εισαχθεί μια εταιρεία στο Χρηματιστήριο θα πρέπει να ικανοποιεί ορισμένες προδιαγραφές (να έχει κέρδη, να έχει κατάλληλο λογιστικό σύστημα, κλπ). Αν οι προδιαγραφές αυτές λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση της οικονομικής εξυγίανσης των ακτοπλοϊκών εταιρειών, τόσο το καλύτερο.

Το άλλο γεγονός ήρθε με τη βύθιση του ESTONIA το 1994. Το τραγικό αυτό ατύχημα σηματοδότησε τη θέσπιση αυστηρών κανονισμών από τον IMO σχετικά με την εσωτερική υποδιαίρεση στα Ε/Γ - Ο/Γ (κανονισμοί EuroSolas). Η επίπτωση των Κανονισμών αυτών στον Ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο αναμένεται να είναι καταλυτική, καθ' όσον κανένα από τα παλαιά Ε/Γ - Ο/Γ δεν πληρούν τους Κανονισμούς αυτούς σήμερα. Εικάζεται δε ότι τυχόν μετασκευή τους για το σκοπό αυτό θα είναι οικονομικά ασύμφορη.

Το εσωτερικό επιβατηγό ακτοπλοϊκό σύστημα απασχολεί, σήμερα, 350 πλοία παντός τύπου (μονόγαστρα συμβατικά κλειστού και ανοικτού τύπου, καταμαράν υψηλών ταχυτήτων και υδροπτέρυγα).

### 3.3.2 Λιμενική υποδομή

Από πλευράς λιμενικής υποδομής, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο Πειραιάς, το πρώτο λιμάνι της χώρας. Ο βασικός στόχος που υιοθετήθηκε ήταν η χρήση του κεντρικού λιμένα ως αμιγώς επιβατικού. Και πράγματι, το μικρό container terminal στην ακτή Βασιλειάδη μεταφέρθηκε και ενσωματώθηκε στο μεγάλο container terminal του Νέου Ικονίου και στη θέση του αυτή τη στιγμή εκτελείται ένα μεγάλο λιμενικό έργο για νέες θέσεις ακτοπλοΐας. Επίσης, διάφορες αποθήκες στην Ηετιωνία ακτή κατεδαφίστηκαν και δημιουργήθηκαν χώροι εξυπηρέτησης της ακτοπλοΐας.

Διάφορα άλλα έργα κτιριακά, οδοποιίας, σήμανσης και άλλης υποδομής για τη διευκόλυνση του επιβάτη έγιναν τα τελευταία χρόνια στο λιμάνι του Πειραιά και συνεχίζονται και σήμερα. Τα έργα αυτά έχουν συντελέσει αποφασιστικά στην πλέον εύρυθμη λειτουργία του επιβατικού λιμένα, ιδίως το καλοκαίρι.

Ανάλογες παρεμβάσεις έγιναν και σε άλλα λιμάνια της χώρας, όπως Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Αλεξανδρούπολη, Βόλος και αλλού. Η χρηματοδότηση προήλθε κυρίως από διάφορα Ευρωπαϊκά προγράμματα, όπως Ταμείο Συνοχής, Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης κλπ.

Το χαρακτηριστικό των νησιωτικών λιμανιών είναι το μικρό μέγεθος που γίνεται προβληματικό, ειδικά σε περιπτώσεις νησιών που γνώρισαν μεγάλη τουριστική ανάπτυξη, τα τελευταία χρόνια. Σ' αυτές τις περιπτώσεις συναντούσαμε συμφορήσεις που ουσιαστικά προεκτείνουν το χρόνο του ταξιδιού (π.χ. λιμάνι Πάρου, λιμάνι Μυκόνου). Εξαιτίας αυτής της κατάστασης, οι αρμόδιοι φορείς (Τοπικοί, όπως Τοπική Αυτοδιοίκηση ή Κρατικοί, όπως η Διεύθυνση Λιμένων του Υ.Ε.Ν.) προτείνουν την επέκταση των συγκεκριμένων λιμανιών (ν. Δωδεκανήσων, Κυκλάδων, Ζακύνθου).

Στις περιπτώσεις, όπου υπάρχουν περισσότερα από ένα λιμάνια σε νησιά μεσαίου μεγέθους (δεν αναφερόμαστε, δηλαδή, σε περιπτώσεις μεγάλων νησιών, όπως η Κρήτη) προτείνεται η αντικατάσταση του θαλάσσιου δρόμου από οδική διαδρομή, γεγονός που συνεπάγεται τη μείωση του χρόνου ταξιδιού (π.χ. η νήσος Αμοργός, όπου λειτουργούν δύο λιμάνια, Κατάπολα, Αιγιάλη λόγω ανεπαρκούς οδικού δικτύου).



### 3.3.3 Δομή δικτύου

Αν και θα μπορούσε να πει κανείς ότι η όποια αλλαγή στη δομή του δικτύου τα τελευταία χρόνια δεν είναι τόσο συνταρακτική, εν τούτοις κρίνεται ότι η αλλαγή κινήθηκε προς τη σωστή κατεύθυνση.

Το εσωτερικό επιβατηγό ακτοπλοϊκό σύστημα αναπτύσσεται μέσω κύριων και δευτερεύουσων γραμμών καταναμημένων σε εννέα βασικές νησιωτικές περιοχές, μέσω δημόσιων επιδοτούμενων δρομολογιακών γραμμών και πορθμειακών, που συνολικά παρέχουν 1500 περίπου συνδέσεις μεταξύ 100 και 40 περίπου ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμανιών, αντίστοιχα.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζει τα λιμάνια, όπως επίσης και τα πλοία που θα δρομολογούνται στην κάθε γραμμή και επιβάλλονται στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, μέσω των αδειών σκοπιμότητας. Οι γραμμές<sup>64</sup> διακρίνονται, σύμφωνα με γεωγραφικά κριτήρια στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Κύριες γραμμές που ξεκινούν από τον Πειραιά και επεκτείνονται σε πολλούς νομούς.
- Δευτερεύουσες γραμμές (εξαιρείται ο Πειραιάς).
- Τοπικές γραμμές.
- Γραμμή Αργοσαρωνικού.

Επιπρόσθετα, σήμερα υπάρχουν σαφώς περισσότερα δρομολόγια, και μάλιστα ορισμένα από αυτά συνδέουν καλύτερα τα νησιά του αρχιπελάγους μεταξύ τους από ό,τι πριν. Η αναβάθμιση του ρόλου των πλοίων νέας τεχνολογίας<sup>65</sup> σίγουρα συνέβαλε στην εξέλιξη αυτή.

---

<sup>64</sup> Κάθε γραμμή περιλαμβάνει ένα σύνολο νησιών, χωρίς αυτό να συνεπάγεται ότι τα εμπλεκόμενα πλοία σε κάθε δρομολόγιο εξυπηρετούν όλα τα νησιά που ανήκουν σε αυτήν τη γραμμή. Αντιθέτως, σε κάθε γραμμή παρατηρείται ένα συνδυασμός δρομολογίων, που εξυπηρετούνται από πλοία που πληρούν ορισμένα κριτήρια αλλά έχουν και την έγκριση του Υπουργού.

<sup>65</sup> Αυξημένη συμμετοχή διαστατικών ευέλκτων πλοίων που παρουσιάζουν ικανότητα ελιγμών μέσα στη λιμενολεκάνη και αποτροπής προσαράξεων σε αυτή.

### 3.3.4 Ποιότητα υπηρεσιών

Το πιο σημαντικό γεγονός είναι η έναρξη λειτουργίας του συστήματος on-line για την έκδοση εισιτηρίων. Αν και ακόμη το σύστημα δε λειτουργεί πλήρως (και αυτό κυρίως οφείλεται στο ότι τα περιφερειακά πρακτορεία δεν έχουν ακόμη συνδεθεί ούτε με το κέντρο, ούτε μεταξύ τους), από το 1998 είδαμε μία σημαντική βελτίωση: σταμάτησε το φαινόμενο των υπεράριθμων, των διπλοκρατήσεων και των πλαστών εισιτηρίων, που ταλάνιζε τους επιβάτες κάθε χρόνο.

Σταμάτησε, επίσης, το φαινόμενο της έκδοσης εισιτηρίων μέσα στο πλοίο, όπως επίσης, καταργήθηκαν τα κάθε είδους κασελάκια, πάγκοι και άλλα παρελκόμενα για την έκδοση εισιτηρίων δίπλα στον καταπέλτη. Μένουν ακόμη τα κιόσκια, αλλά με το on-line σύστημα και αυτά σταδιακά θα μειωθούν και θα γίνουν πιο ομοιόμορφα.

### 3.3.5 Εξέλιξη της κίνησης

Ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν κατ' έτος μέσω του ακτοπλοϊκού δικτύου κατά την περίοδο 1964 - 1990, σχεδόν τετραπλασιάστηκε, αυξανόμενος από 3 εκατομμύρια περίπου το 1964 σε 11,8 εκατομμύρια το 1990. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης υπολογίζεται σε 5,4% περίπου. Η εφαρμογή της μεθόδου χρονοσειρών καταλήγει στην εξής εξίσωση:

$$E = e^{(1,2971 + 0,0414 * (Y-1963))}$$

όπου E είναι η εκτίμηση της κίνησης στο έτος Y. Η εξίσωση αυτή προκύπτει με λογαριθμική παλινδρόμηση, και σύμφωνα με αυτή ο συνολικός αριθμός των επιβατών που αναμενόταν να διακινήθούν ακτοπλοϊκώς κατά το έτος 2000 θα ήταν περίπου 16,5 εκατομμύρια το έτος 2004 (έτος απελευθέρωσης της αγοράς) περίπου 19,4 εκατομμύρια, και το 2010 θα ανέλθει περίπου σε 25,5 εκατομμύρια μετακινήσεις.

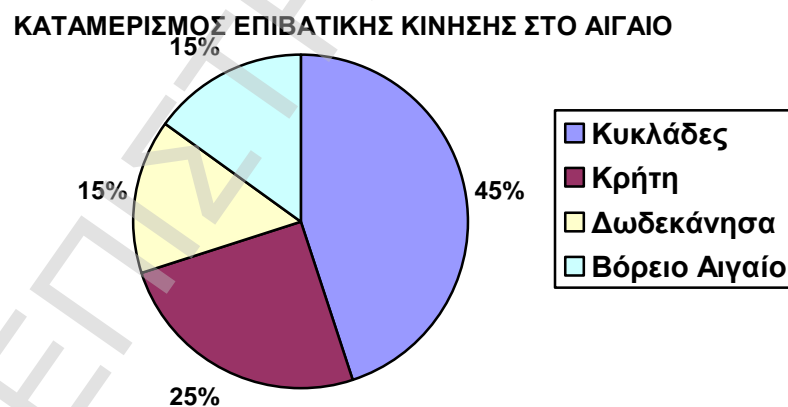
Ωστόσο, το 2004 παρατηρήθηκε οριακή μείωση της επιβατικής κίνησης στο

λιμάνι του Πειραιά,<sup>66</sup> αντίθετα από τις προσδοκίες που υπήρχαν και που αποδόθηκε, κυρίως, στη φοβία των ανθρώπων για ενδεχόμενες τρομοκρατικές ενέργειες, αφού το καλοκαίρι του 2004 ήταν έτος διεξαγωγής των Ολυμπιακών αγώνων στην Αθήνα.<sup>67</sup>

Εντούτοις, τα στατιστικά δεδομένα υποδεικνύουν ότι στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα διακινούνται 55 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες είναι ακτοπλοϊκοί και 35 εκατομμύρια πορθμειακοί). Τα στοιχεία αυτά, τοποθετούν την ελληνική επιβατηγό ακτοπλοΐα στην πρώτη θέση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και από τις υψηλότερες θέσεις παγκοσμίως.

Η διακίνηση επιβατών στις κυριότερες ακτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές υπερβαίνει το 90% των αντίστοιχων συνολικών διακινήσεων και επιπρόσθετα, η διακίνηση αυτή χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα και από έντονη χωροταξική ανομοιομορφία στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης.

Το 70% της συνολικής, επιβατικής, ακτοπλοϊκής κίνησης διακινείται στο Αιγαίο και το ποσοστό αυτό καταμερίζεται στα δίκτυα γραμμών των Κυκλάδων, της Κρήτης, των Δωδεκανήσων και του Βόρειου Αιγαίου ως ακολούθως:



Δεδομένου ότι κεντρικό θέμα της ανάλυσης είναι η διερεύνηση των προοπτικών που διαφαίνονται για τα διάφορα είδη πλοίων που θα υπάρχουν στο δίκτυο, (μεταξύ των

<sup>66</sup> Ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, αποτελεί αφετηρία αλλά και τερματικό σταθμό από και προς τους περισσότερους προορισμούς στην ακτοπλοΐα.

<sup>67</sup> Γεγονός που άσκησε αρνητικές συνέπειες στην τουριστική κίνηση.

οποίων και πλοία νέας τεχνολογίας), είναι απαραίτητη η κατανομή της ως άνω προβλεπόμενης ακτοπλοϊκής κίνησης μεταξύ των διαφόρων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Τα κριτήρια βάσει των οποίων θα γίνει η κατανομή αυτή δεν μπορεί να είναι άλλα από το κόστος και το χρόνο που συνεπάγεται στον επιβάτη η μετακίνηση με κάθε διαθέσιμο εναλλακτικό μέσο μεταφοράς. Αλλά οι τύποι των μέσων μεταφοράς που διατίθενται για κάθε δυνατή διαδρομή του δικτύου δεν είναι και δεν μπορεί να είναι οι ίδιοι. Επιπλέον, το κάθε μέσο μεταφοράς απευθύνεται σε διαφορετικό τύπο κίνησης (επιβάτες, οχήματα, κλπ) ή κάποιο συνδυασμό τύπων κίνησης. Συνάγεται από τα παραπάνω ότι απαιτείται ο εντοπισμός όλων των δυνατών συνδυασμών λιμανιών προέλευσης και προορισμού στο Ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο, η πρόβλεψη του όγκου της κίνησης (όλων των τύπων) για κάθε τέτοιο συνδυασμό, ο εντοπισμός των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς για κάθε συνδυασμό και η κατανομή της προβλεπόμενης κίνησης μεταξύ των μέσων αυτών. Τέλος, στα πιθανά μέσα μεταφοράς ακτοπλοΐας θα πρέπει να προστεθεί και το αεροπλάνο, καθόσον επιβάτες που ταξιδεύουν με το πλοίο μπορεί να προτιμήσουν το αεροπλάνο, υπό κατάλληλες συνθήκες (και αντιστρόφως).

### **3.3.6 Θεσμικό πλαίσιο**

Κάποιος θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι άπαξ και οι περισσότεροι από τους Νόμους και Κανονισμούς που ίσχυαν το 1992 (περιλαμβανομένων και μερικών προπολεμικών νόμων) ισχύουν και σήμερα, δεν έχει γίνει σημαντική αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας από τότε μέχρι τώρα. Η άποψη αυτή δεν είναι ακριβής και είναι ίσως και παραπλανητική.

Το 2001 ψηφίσθηκε στη Βουλή ο νόμος 2932/2001 με τίτλο "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ Α 145/27-06-01). Με το Νόμο αυτό προβλέπεται να εφαρμοστεί από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2002 η απελευθέρωση στον τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων

Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας να εναρμονίσει την εθνική της νομοθεσία με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992).

Ο χρόνος της απελευθέρωσης ξεκίνησε για τη χώρα μας δεκατέσσερις μήνες νωρίτερα, από εκείνον που είχε τεθεί από τον Κανονισμό 3577, δηλαδή την 01.01.2004 και οι λόγοι που συνέβαλαν σε αυτό ήταν οι ακόλουθοι:

- Η έγκαιρη μετάβαση του νέου συστήματος στο νέο θεσμικό πλαίσιο εν όψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων και
- Η επιτακτική ανάγκη για εκσυγχρονισμό του ναυτιλιακού τομέα και βελτίωση του επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Κύριοι άξονες του Νόμου 2932/91 θεωρούνται η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού. Ειδικότερα:

- Το Κράτος διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή).
- Ο υγιής ανταγωνισμός θα προάγει την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες που θεωρούνται άμεσα συνδεδεμένοι με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Τα κύρια σημεία του νέου Νόμου, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ο οποίος περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλα ανεξαιρέτως τα λιμάνια. Το δίκτυο αυτό αποσκοπεί στο να κατοχυρώνει το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, όσον αφορά τις γραμμές και τις συχνότητες προσέγγισης. Επιπλέον, καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας.<sup>68</sup>

---

<sup>68</sup> Στο σημείο αυτό, σκόπιμο κρίνεται να αναφερθούμε στις άδειες σκοπιμότητας, που τόσοσ λόγος γίνεται γι' αυτές. Αυτές αποτελούν ίσως και το πιο σημαντικό εφελτήριο εσωτερικού ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα.

Οι εφοπλιστές ενδιαφέρονται για απόκτηση πλοίων (εκτός από ξύλινα πετρελαιοκίνητα) με σκοπό να τα εντάξουν στην εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, υποχρεούνται να υποβάλλουν αίτηση στην αρμόδια αρχή, στο Υ.Ε.Ν. δηλαδή, ζητώντας τη χορήγηση άδειας σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση του πλοίου τους, είτε σε κύριες γραμμές, είτε σε δευτερεύουσες (με βάση τις διατάξεις του Π.Δ. 684/76). Οφείλουν να περιγράφουν τα κύρια, κατά προσέγγιση χαρακτηριστικά του προς

- Η δυνατότητα του Υπουργού να επιβάλλει στους πλοιοκτήτες, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας<sup>69</sup> τακτικών γραμμών (Άρθρο 2 παράγραφος 6) που αφορούν: τα λιμάνια, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών το ναυτολόγιο και τη στελέχωση, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.
- Για την επίτευξη της τακτικής δρομολόγησης προβλέπονται απαραίτητες οι παρακάτω προϋποθέσεις:
  - **Συνέχεια:** η δρομολόγηση γίνεται για ένα έτος με έναρξη την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου.
  - **Λιμένες:** το πλοίο πρέπει να ανταποκρίνεται στη λιμενική υποδομή.
  - **Ικανότητα:** παροχής μεταφορικών υπηρεσιών.
  - **Στελέχωση:** τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των

---

δρομολόγηση πλοίου (κοινό, Ε/Γ, Ο/Γ), ολική και καθαρή χωρητικότητα, ταχύτητα, έτος ναυπήγησης, μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες κατά θέσεις και συνολικά (ή σε οχήματα κατά κατηγορίες), καθώς επίσης και το προβλεπόμενο χρόνο ετοιμότητας για δρομολόγηση. Αυτή η άδεια σκοπιμότητας είναι άσχετη με τη συνηγορία του Υπουργού στην παροχή πιστωτικών ή συναλλαγματικών διευκολύνσεων για την απόκτηση πλοίου.

Πριν την τελική απόφαση του Υπουργού, η αίτηση συζητείται στη ΓΕΑΣ, η οποία καταλήγει και σε απόφαση, μη δεσμευτική, όμως, για τον Υπουργό.

Ακόμη, πρέπει να αναφερθεί η δριμύτατη κριτική που δέχεται το όλο σύστημα απόκτησης άδειας σκοπιμότητας. Αυτή στηρίζεται στα εξής: (α) στο γεγονός ότι η επιτροπή ΓΕΑΣ έχει ακατάλληλη σύνθεση, (β) στην «παντοδυναμία» του Υπουργού και (γ) στη φτωχή επιστημονική τεκμηρίωση που συνοδεύει την αίτηση για δρομολόγηση κάποιου συγκεκριμένου πλοίου. Αποτέλεσμα αυτών είναι η κοινή αντίληψη, ότι η λήψη άδειας σκοπιμότητας συνδέεται άμεσα με την ύπαρξη πολιτικών διασυνδέσεων, κάτι που αυτόματα υποτιμά το κύρος της ακτοπλοΐας μας.

<sup>69</sup> Επιβολή στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την καταβολή αποζημίωσης. Αυτό υλοποιήθηκε καθόσον η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας εφαρμόζεται μόνο μετά από συναίνεση των πλοιοκτητών και μέχρι των ορίων που αυτές δεν είναι ιδιαίτερα επαχθείς.

ναυτικών<sup>70</sup> (Άρθρο 6 παράγραφος 3α). Ακόμη, όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.

- Το **ανώτατο όριο ηλικίας**<sup>71</sup> των πλοίων μετά το 2005 μειώνεται σταδιακά από 35 στα 30 έτη μέχρι το 2008,<sup>72</sup> ενώ για μέχρι τότε καθιερώνονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στα πλοία που έχουν συμπληρώσει τα 30 έτη (Άρθρο 3 παράγραφος 2γ). Φυσικά το θέμα αυτό θα κριθεί τελικά στην ευρύτετη συζήτηση, η οποία έχει τεθεί στα ευρωπαϊκά όργανα.<sup>73</sup>
- Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διατηρεί το **δικαίωμα παρέμβασης** στις ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:
  - συντρέχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας,
  - οι συνθήκες στα λιμάνια δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και κατοχύρωσης της τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων
  - ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων εμποδίζει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή

---

<sup>70</sup> Η επιβολή από την Πολιτεία πληρώματος στα ακτοπλοϊκά πλοία, επιπλέον του προβλεπόμενου προσωπικού για την επάνδρωση ασφαλείας σύμφωνα με αποφάσεις του IMO, δεν έχει υλοποιηθεί ακόμη.

Επιπρόσθετα, στις ελεύθερες δρομολογήσεις επιβάλλεται η επί 10μηνο απασχόληση του πλοίου, ενώ υπάρχουν τρόποι κάλυψης των αναγκών των νησιών. Η Επιτροπή έχει συντάξει σχέδιο τροποποίησης της αντίστοιχης διάταξης του Ν. 2932/2001.

<sup>71</sup> Το μέτρο απόσυρσης των δρομολογιακών πλοίων εξαιτίας του ορίου ηλικίας ισχύει μόνο για τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και καμία άλλη χώρα σε παγκόσμιο επίπεδο δεν έχει θεσπίσει τέτοιου είδους μέτρο. Το γεγονός αυτό αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα του ελληνικού στόλου έναντι των στόλων άλλων χωρών.

Τα υπόλοιπα κράτη επιδιώκουν, αντί της υποχρεωτικής απόσυρσης των πλοίων λόγω μεγάλης ηλικίας, τη θέσπιση αυστηρών μέτρων, προκειμένου να αναβαθμίσουν ή να συμμορφώσουν τα υπάρχοντα πλοία τους, σύμφωνα με τους αυστηρούς Κανονισμούς SOLAS.

<sup>72</sup> Σύμφωνα με το Νόμο 2932/2001 και το όριο ηλικίας (35ετία και σταδιακά 30ετία) που επιβάλλει, θα αποσυρθεί μέχρι το 2007 το 43% και μέχρι το 2008 το 59% των πλοίων.

<sup>73</sup> Το αίτημα δεν έχει υλοποιηθεί. Θα εξετασθεί στο πλαίσιο της πρόσφατης Οδηγίας 2003/24 ΕΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- πρέπει να αντιμετωπισθούν, όπου κρίνεται απαραίτητο, οι έκτακτες<sup>74</sup> και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες
- ο αιτηθείς ναύλος<sup>75</sup> στην οικονομική θέση θεωρείται υπερβολικός και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.
- Για την τακτική δρομολόγηση πλοίου σε γραμμή ή γραμμές ενταγμένη/ες στο γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών υποβάλλονται από τους πλοιοκτήτες στην αρμόδια υπηρεσία (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή Υπουργείο Αιγαίου), μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου, δηλώσεις δρομολόγησης και κατατίθενται τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα που αποδεικνύουν ότι ικανοποιούνται οι προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν.

Κατ' εξουσιοδότηση του Νόμου 2932/2001 εκδόθηκαν όλες οι κανονιστικές πράξεις με σκοπό τη ρύθμιση των ειδικότερων θεμάτων. Έχουν, επίσης, ολοκληρωθεί όλα τα βήματα εφαρμογής για το νέο καθεστώς ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Ο νέος Νόμος επέφερε, επίσης, και μια σειρά άλλων μεταβολών όπως:

- Την ίδρυση Γενικής Γραμματείας στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας που θα ασχολείται με τους λιμένες και τη λιμενική πολιτική και θα αποτελεί ένα ανώτατο όργανο συντονισμού όλων των Υπουργείων.
- Τη συγκρότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, που παίρνει τη μορφή ενός πολυπρόσωπου οργάνου κοινωνικών εταίρων, το οποίο διαμορφώνει την ακτοπλοϊκή μας πολιτική.
- Τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσιών Ενδομεταφορών<sup>76</sup> (ΡΑΘΕ), η οποία θα διασφαλίζει τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον.

---

<sup>74</sup> Η διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών θέτει στο ΣΑΣ αιτήματα πλοιοκτητών σχετικά με έκτακτες δρομολογήσεις πλοίων.

<sup>75</sup> Ο παρεμβατισμός της Πολιτείας στον προσδιορισμό των ναύλων θεωρείται από τους ωγέλληδες πλοιοκτήτες τελείως αδικαιολόγητος, όταν μάλιστα ο Κανονισμός 3577/92 δεν αναφέρει τίποτα για τους ναύλους στις ελεύθερες δρομολογήσεις. Σήμερα ελέγχεται ο ναύλος οικονομικής θέσης επιβατών και οχημάτων. Το θέμα μελετάται, προκειμένου να γίνει σχετική εισήγηση για διαφορετική αντιμετώπιση του αφενός στο πλαίσιο του Ν.2932/2001 και αφετέρου στο πλαίσιο του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού.



- Την επιβολή δημόσιας υπηρεσίας σε εκείνες τις γραμμές, στις οποίες απουσιάζει το επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

---

<sup>76</sup> **Ολομέλεια Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών Απόφαση Νο. 79/2002 Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Δρομολόγηση πλοίου για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκής γραμμής.**

Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές αποτελεί θεμελιώδη αρχή της Συνθήκης ΕΚ και υπόκειται μόνο σε περιορισμούς που δικαιολογούνται από επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος. Τέτοιος λόγος είναι η διασφάλιση της επάρκειας τακτικών υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ νησιών, ώστε να διασφαλιστεί η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και γενικότερα η διαβίωση του πληθυσμού χωρίς όμως τούτο να σημαίνει ότι όλες οι νησιωτικές μεταφορές θεωρούνται εξ ορισμού ως υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος.

Το σύστημα περιορισμών πρέπει να εφαρμόζεται σύμφωνα με την αρχή της μη διάκρισης και την αρχή της αναλογικότητας και να εξασφαλίζεται γνώση των κριτηρίων επιβολής από τους ενδιαφερομένους. Τέτοια γνώση αποτελεί η Υπουργική Απόφαση σχετικά με το δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να λειτουργήσει ως μέσο παρεμπόδισης εισόδου στην αγορά για την εξυπηρέτηση άλλης δρομολογιακής γραμμής από αυτήν που προβλέπεται στην Υπουργική Απόφαση.

Η δήλωση δρομολόγησης σε τακτική γραμμή αποτελεί δικαίωμα που καθιερώνεται από τον Νόμο 2932/2001 και δεν μπορεί να μετατραπεί σε σύστημα παροχής εγκρίσεων από την Διοίκηση για την άσκηση ακτοπλοΐας. Θεμιτός περιορισμός είναι η επιστροφή ελλιπούς φακέλου της δήλωσης δρομολόγησης, με σκοπό τη συμπλήρωσή του.

Δήλωση δρομολόγησης από πλοιοκτήτρια Εταιρία για την κάλυψη γραμμής σε συγκεκριμένα Ελληνικά νησιά. Άρνηση αποδοχής της δήλωσης δρομολόγησης από τον Υπουργό με το αιτιολογικό ότι η συγκεκριμένη γραμμή δεν περιλαμβανόταν στο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και ότι υπήρχε τυπική έλλειψη στο φάκελο δήλωσης της Εταιρίας λόγω μη κατάθεσης βεβαίωσης από την Αρχή ότι το πλοίο συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις για παροχή υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών.

Προκήρυξη διαγωνισμού από τον Υπουργό για την κάλυψη της γραμμής που προέβλεπε το δίκτυο. Ακύρωση της Υπουργικής Απόφασης, μετά από προσφυγή, για τον λόγο ότι (α) αν θεωρούσε η Διοίκηση ότι η συγκεκριμένη γραμμή του δικτύου αφορούσε την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, θα έπρεπε να επιβάλλει αιτιολογημένα υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας και (β) η πρόβλεψη συγκεκριμένης ημερομηνίας για την υποβολή του ελλείποντος εγγράφου του φακέλου πρέπει να έχει ενδεικτικό χαρακτήρα ώστε να μην αποτελεί πηγή δυσμενούς διάκρισης σε βάρος της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.

- Τη μετατροπή δέκα μεγάλων λιμανιών (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Βόλος, Ραφήνα, Λαύριο, Ελευσίνα, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Κέρκυρα) σε Ανώνυμες Εταιρίες και όλων των Λιμενικών Ταμείων σε Δημοτικές Επιχειρήσεις Λιμένων.

Αυτά, μαζί με τη στήριξη των άγονων γραμμών μέσω των κρατικών ενισχύσεων, τη στήριξη ειδικών πολιτικών μεταφορών για τα νησιά του Αιγαίου, τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες στα πλαίσια των πολιτικών για την ανάπτυξη της υπαίθρου του Γ' Κ.Π.Σ., το ειδικό φορολογικό καθεστώς για νησιά με λιγότερους των 3.100 κατοίκων και οι νέες ειδικές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις ιδιαίτερα απόκεντρες περιοχές, συνιστούν το υπόβαθρο στήριξης των νησιών μας, μέσα στο οποίο συλλειτουργεί το ακτοπλοϊκό μας καθεστώς.

### **3.3.6.1 Μερικές τροποποιήσεις του Νόμου 2932/2001**

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί, ότι ο Νόμος 2932/2001 υπέστη διάφορες τροποποιήσεις, με σημαντικότερες αυτές που έγιναν στο Προεδρικό Διάταγμα 344/2003 και αφορούν την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Τα άρθρα του εν λόγω Προεδρικού Διατάγματος καθορίζουν τι θα πρέπει να ισχύει σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, δηλαδή προβλέπει ότι σε κάποιες περιπτώσεις το αποκλειστικό δικαίωμα ανήκει στα ελληνικά πλοία, ενώ επιτρέπεται και η μεταφορά και στα υπό κοινοτική σημαία πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Ακόμη υπάρχει άρθρο, το οποίο ορίζει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων, δηλαδή τις προϋποθέσεις που θα πρέπει να ισχύουν στη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής (οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται αναλυτικά στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας).

Επίσης, άλλη τροποποίηση που υπέστη ο Νόμος 2932/2001 αφορά τα άρθρα 4, 5, 7, 8, 19 και 21, τα οποία αντικαταστάθηκαν από τα άρθρα 25, 26, 27, 28, 35 και 36 αντιστοίχως, στο τέταρτο μέρος του Νόμου με υπ' αριθμό 3153/2003. Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούσαν τη δήλωση δρομολόγησης των πλοίων, την εκτέλεση των όρων της δρομολόγησης, τις έκτακτες προσεγγίσεις των πλοίων και την προκήρυξη διαγωνισμού για τη δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών, καθώς επίσης, και τη συγκρότηση Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται αναλυτικά στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας).

Το άρθρο 17 του Νόμου 3260/2004 (ΦΕΚ 151) ορίζει ότι οι διατάξεις των άρθρων 12 έως 16 του πρώτου μέρους του ν. 2932/2001 που αφορούν τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.), καταργούνται. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (Α.Ε.) είναι αποκλειστικά αρμόδια για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 703/1977, όπως κάθε φορά ισχύουν.

Η πιο πρόσφατη τροποποίηση του Νόμου 2932 έγινε στις 4 Νοεμβρίου του 2005 με την έκδοση του Νόμου με υπ' αριθμό 3409. Πιο συγκεκριμένα, η παράγραφος 5 του άρθρου τέταρτου του Νόμου 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α'), που αφορά την υποβολή δήλωσης δρομολόγησης επιβατηγού πλοίου αντικαταστάθηκε από το άρθρο 18 του Νόμου 3409. Ακόμη, έγινε τροποποίηση των παραγράφων 1 και 5 των άρθρων πέμπτου και όγδοου του Νόμου 2932/2001 στο άρθρο 19 του Νόμου 3409, που αφορά το μειοδοτικό διαγωνισμό για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως έξι ετών (οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται αναλυτικά στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας).

Ίσως η πιο σημαντική θεσμική παρέμβαση που έγινε από πλευράς Πολιτείας τα τελευταία χρόνια αφορά τις άδειες σκοπιμότητας. Αν και τύποις η διαδικασία δεν άλλαξε, είδαμε τουλάχιστον δύο αλλαγές από πλευράς ουσίας. Πρώτον, τα πλοία νέας τεχνολογίας είναι τώρα πιο εύκολο να παίρνουν τέτοιες άδειες (οι παλιές προϋποθέσεις που έθετε το Υ.Ε.Ν. σε ορισμένες περιπτώσεις καθιστούσαν κάτι τέτοιο ουσιαστικά αδύνατο). Δεύτερον, η απαίτηση του Υ.Ε.Ν. να εγκαταστήσουν οι εταιρείες σύστημα on-line ως προϋπόθεση έκδοσης άδειας σκοπιμότητας είχε ουσιαστικό αποτέλεσμα,

όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Και οι δυο αυτές αλλαγές είχαν πολύ θετικές επιπτώσεις στην όλη εικόνα της ακτοπλοΐας.

Όπως ανακοινώθηκε το 2006, σε μερική τροποποίηση του Νόμου 2932/2001, ώστε να προσαρμοσθεί σε ορισμένες διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/1992 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα, πρόκειται να προχωρήσει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με τροπολογίες που περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση.

Οι τροποποιήσεις που πρόκειται να πραγματοποιηθούν, αφορούν βασικές διατάξεις ή υιοθετούν στο ελληνικό δίκαιο πρακτικές που ήδη ακολουθούνται από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, με βάση τα όσα προβλέπει ο Κανονισμός και αποδέχθηκε αναγκαστικά η Ελληνική Πολιτεία το προηγούμενο διάστημα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προχωρά στις αλλαγές αυτές, λαμβάνοντας υπόψη έγγραφα και επιστολές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εστάλησαν μέχρι και τον Απρίλιο του 2005, ενώ αγνοεί τελείως την αιτιολογημένη γνώμη που απέστειλε στη χώρα μας, στο τέλος του 2005 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ωστόσο, οι αλλαγές αυτές, όπως εκτιμούν ακτοπλοϊκοί κύκλοι, δε συμβάλλουν ουσιαστικά στην προσαρμογή του ελληνικού δικαίου στο κοινοτικό, καθώς δεν περιλαμβάνουν θέματα, που αφορούν τη διαδικασία δρομολόγησης, επάνδρωσης και της ενδιαίτησης των πλοίων.

Επιπρόσθετα, ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο αποτελεί και το γεγονός ότι το σχέδιο νόμου υιοθετεί την έννοια<sup>77</sup> του ενδεικτικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Παράλληλα, με άλλη διάταξη, δεν υποχρεώνει πλέον πλοιοκτήτη άλλης χώρας, που θέλει να δρομολογήσει πλοία στο ελληνικό δίκτυο, να έχει γραφεία στην Ελλάδα.

Με άλλη διάταξη καταργεί την υποχρέωση, κατάθεσης και κατάπτωσης εγγυητικής επιστολής για όλες τις γραμμές, πλην αυτών που ανήκουν σε δημόσια

---

<sup>77</sup> Η έννοια αυτή μέχρι στιγμής είχε αναφερθεί μόνο σε υπουργικές αποφάσεις, μετά την πρώτη παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία απέστειλε επιστολή της πριν από τρία περίπου χρόνια. Συνεπώς, καλύπτεται αυτό το νομικό κενό.

υπηρεσία.

Ενώ, με άλλη τροπολογία, γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπισθεί το θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, που αφορά κυρίως τα μικρά πλοία και τα πορθμεία. Όμως, και η λύση αυτή παραπέμπεται στο μέλλον σε υπουργικές αποφάσεις.

Τέλος, τροποποιεί το καθεστώς των προστίμων, καταργώντας το πέραν των προσαυξήσεων του ΚΕΔΕ επιβαλλόμενο πρόστιμο 3% για το ΚΑΕΟ.

Ειδικότερα, οι επιμέρους διατάξεις αναφέρουν:

- «Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών».
- «Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα, καθώς και τα στοιχεία του διορισμού αυτού».
- «Σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη, κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, ο νέος πλοιοκτήτης συνεχίζει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιους όρους, εφόσον υποβάλλει σχετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του Άρθρου 3».

Η παράγραφος 8 του Άρθρου 6 του νόμου 2932/2001 καταργείται.

- Στην παράγραφο 2 του Άρθρου 6 του νόμου 2932/2001 προστίθενται νέα εδάφια ως ακολούθως:

«Το αίτημα αυτό και μέχρι συγκλήσεως ΣΑΣ δύναται να γίνεται αποδεκτό από εξουσιοδοτημένο όργανο ύστερα από απόφαση του Υπουργού για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών.

Με απόφαση του Υπουργού, παρέχεται η δυνατότητα να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής προσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, ύστερα από σχετικά αιτήματα. Στην ίδια απόφαση, έπειτα από

γνώμη του ΣΑΣ, καθορίζονται τα όργανα αυτά, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων αυτών, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα».

- Όσον αφορά την Ασφαλιστική κάλυψη, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν εξασφαλίσει την αστική ευθύνη τους από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Μετά από κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ρυθμίζονται νέοι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι, τα ελάχιστα απαιτούμενα ασφαλιστικά ποσά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στα παραπάνω, καθώς και στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς».

Η παράγραφος 4 του Άρθρου 3 του νόμου 2932/2001 καταργείται και οι παράγραφοι 5 και 6 αναριθμούνται σε 4 και 5 αντίστοιχα.

- Για το θέμα των προστίμων αναφέρεται: «Για τη μη εισπραξη ή την καθυστέρηση απόδοσης των πόρων από την πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια επιχείρηση, ανεξάρτητα από τις προβλεπόμενες ποινικές κυρώσεις και τις προσαυξήσεις του ΚΕΔΕ, που επιβάλλονται από την επόμενη ημέρα λήξεως της προθεσμίας προς απόδοση των σαράντα ημερών, δύναται να απαγορεύεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Ν.Α.Τ. ο απόπλους του πλοίου ή των πλοίων, που διαχειρίζεται η πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια επιχείρηση. Πρόστιμα που έχουν επιβληθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος, βάσει της προϊσχύουσας διάταξης, οφείλονται και εισπράττονται σύμφωνα με αυτή. Το ίδιο ισχύει και για μη εισπραχθέντες ή μη αποδοθέντες πόρους, που αφορούν το χρονικό διάστημα μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος, ανεξάρτητα αν έχει εκδοθεί πράξη επιβολής προστίμου»

## **κεφάλαιο 4**

- 4.1 Πρώτη προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- 4.2 Δεύτερη προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- 4.3 Η απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την Πορτογαλία και την Ελλάδα να τηρούν τους κοινοτικούς κανόνες και η ανάγκη εναρμονισμού της ελληνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα της ακτοπλοΐας

***Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ***

***ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ***

***ΜΕΤΑ ΤΟ 2004***

## 4.1 Πρώτη προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Η Επιτροπή αποφάσισε στις 5 Φεβρουαρίου του 2004 να στείλει προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα, η οποία δεν εφάρμοσε ορθά την ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage).

Επί 12 έτη, έως την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2004, ίσχυε προς όφελος της Ελλάδας μερική εξαίρεση<sup>78</sup> από τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Η εν λόγω εξαίρεση κάλυπτε τις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων προς και από τα νησιά, όπως και μεταξύ αυτών. Το 2001, η Ελλάδα εξέδωσε Νομοθεσία (2932/2001) η οποία, κατά την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, απεδείχθη ότι δεν είναι σύμφωνη με την ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία (Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου).

Σύμφωνα πάντα με την Επιτροπή, στην ελληνική νομοθεσία δεν αντικατοπτρίζεται δεόντως η βασική αρχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την οποία μπορούν να επιβληθούν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε πλοιοκτήτες που εκτελούν ενδομεταφορές στα νησιά, σε περίπτωση που η αγορά δεν είναι σε θέση να ικανοποιήσει τις υπάρχουσες ανάγκες. Επιπλέον, ορισμένες από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας αντίκεινται στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως, π.χ., η απαίτηση να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας όλα τα μέλη του πληρώματος που δεν είναι Έλληνες.

Η Επιτροπή ενημέρωσε τις Ελληνικές Αρχές σχετικά με τα θέματα αυτά ήδη το 2001, όταν θεσπίστηκε ο Νόμος 2932. Έτσι, έχοντας λήξει το χρονικό διάστημα της προσωρινής εξαίρεσης της Ελλάδας, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει αμέσως τη

---

<sup>78</sup> Η αρνητική στάση της Πολιτείας, να μην προχωρήσει στην πλήρη απελευθέρωση που θα δώσει το δικαίωμα στις εταιρείες να διαμορφώνουν μόνες τους το ναυτολόγιο, αλλά και να προγραμματίζουν τις μελλοντικές τους επενδύσεις, έχει αναγκάσει τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες, είτε να περιορίσουν τα δρομολόγια των πλοίων τους, είτε να σκέπτονται την αποδρομολόγηση κάποιων εξ αυτών.



νομική διαδικασία.<sup>79</sup>

## 4.2 Δεύτερη προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Νέα προειδοποιητική επιστολή απέστειλε στις 19 Απριλίου του 2005 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το Νόμο 2932/2001 που αφορά την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Με την επιστολή αυτή, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή

---

<sup>79</sup> **Η θέση της Ελλάδας στην εν λόγω προειδοποιητική επιστολή:** Η ελληνική κυβερνητική πλευρά θεωρούσε την εμπειρία από τον πρώτο χρόνο εφαρμογής του νόμου 2932/2001 να είναι συνολικά θετική και καλύφθηκαν - αν και με αυξημένο δημοσιονομικό κόστος - οι μεταφορικές ανάγκες της χώρας με τρόπο συμβατό με τη λειτουργία της αγοράς.

Η Πολιτεία διατηρεί τη θεσμική της υποχρέωση για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας και της κοινωνικής συνοχής του δημόσιου συμφέροντος.

Η εδαφική συνέχεια ερμηνεύεται ως η νοητή προέκταση των οδικών αρτηριών της χώρας μέσω θαλασσιών διαδρομών με εκείνους της ηπειρωτικής χώρας, ώστε να διασφαλίζονται ίσες δυνατότητες για τους κατοίκους των νησιών, προκειμένου να ικανοποιήσουν τη ζωτική τους ανάγκη για μετακίνηση.

Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών είναι μεγάλη, ενώ ο τουρισμός αποτελεί μια από τις βασικότερες μορφές απασχόλησης των κατοίκων τους. Επιπρόσθετα, η ακτοπλοΐα συμβάλλει στην ικανοποίηση των αναγκών, τόσο των παραγωγών, όσο και των καταναλωτών.

Με βάση τα ανωτέρω είναι προφανές ότι η εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφορών για τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους αποτελεί δημόσιο συμφέρον.

Ο ρόλος της Πολιτείας μέσα στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας δεν μπορεί να είναι άλλος από το να διατηρήσει την εποπτεία του τομέα στο πλαίσιο της πολιτικής για την περιφερειακή ανάπτυξη και την παροχή ίσων ευκαιριών στους κατοίκους των νησιών, παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η κοινωνική συνοχή της χώρας.

Από την άλλη πλευρά, η είδηση της προσφυγής κατά της Ελλάδας δε φάνηκε να προκαλεί έκπληξη στους ναυτιλιακούς κύκλους, καθώς είναι γνωστό ότι η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ) είχε προσφύγει στα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα ζητώντας την εναρμόνιση της νομοθεσίας, γεγονός που προκάλεσε αντιπαράθεση με το ΥΕΝ περί της ορθότητας του πλαισίου του ισχύοντος νόμου αλλά και με την ΠΝΟ, καθώς η Ομοσπονδία είχε ταχθεί υπέρ της διατήρησης του cabotage.

επαναλαμβάνει παλιότερες θέσεις της, που αφορούν την κατάργηση των διατάξεων της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας για το πλαφόν στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης<sup>80</sup> και των δηλώσεων δρομολόγησης των πλοίων των ακτοπλοϊκών εταιρειών, για τα οποία προβλέπεται ότι θα εξυπηρετούν τα νησιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Επιπρόσθετα, όμως, τίγονται για πρώτη φορά δύο νέα ζητήματα: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ερμηνεία που αποδίδεται από τις Ελληνικές Αρχές σε ότι αφορά το περιεχόμενο της έννοιας της στελέχωσης του Άρθρου 3 παράγραφος 2 του Κανονισμού<sup>81</sup> και συγκεκριμένα, ως προς τον αριθμό των μελών του πληρώματος, είναι

---

<sup>80</sup> Το θέμα της ανώτατης επιτρεπόμενης τιμής στην οικονομική νομοθεσία θεωρείται εξαιρετικά σημαντικό και σε συνδυασμό με ισχυρή επιχειρηματολογία για τον ολιγοπωλιακό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας μπορεί να καταλήξει θετικά για τη χώρα μας.

<sup>81</sup> Η ερμηνεία του Άρθρου 3 του Κανονισμού 3577, που ενόχλησε την Επιτροπή, αποτελεί ένα σοβαρό πολιτικό και κοινωνικό θέμα και αναφέρει ότι στα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές θα ισχύει η νομοθεσία του κράτους υποδοχής – στην προκειμένη περίπτωση της Ελλάδας και όχι του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο.

Από θεσμικής πλευράς, το πιο σημαντικό θέμα που ετέθη τα τελευταία χρόνια αφορά το καθεστώς που θα επικρατήσει μετά το 2003 σχετικά με τη σύνθεση των πληρωμάτων, ιδίως αυτό των πλοίων με άλλες Κοινοτικές σημαίες. Ο Κανονισμός 3577 άφησε ανοικτό το θέμα αυτό, ως θέμα ερμηνείας ή θέμα διαπραγμάτευσης. Το βασικό ερώτημα είναι εάν θα ισχύουν οι Κανονισμοί του κράτους υποδοχής (host state rules) ή του κράτους της σημαίας (flag state rules). Η άποψη της Ελλάδος είναι ότι πρέπει να ισχύει το πρώτο, καθ' όσον εάν ίσχυε το δεύτερο θα υπήρχε σημαντικός κίνδυνος εισβολής σημαίων όπως η Ολλανδική, για την οποία οι Κανονισμοί σύνθεσης πληρώματος είναι πολύ πιο ελαστικοί από τους δικούς μας.

Από όσα είναι γνωστά, το θέμα είναι ακόμη ανοικτό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε ένα σχέδιο Κανονισμού, το οποίο, κατά την ίδια, επιχειρεί να συμβιβάσει διαμετρικά αντίθετα απόψεις για το θέμα. Σχεδόν όλες οι πλευρές αντέδρασαν στο σχέδιο αυτό (μερικές έντονα), πράγμα το οποίο η Επιτροπή θεωρεί ότι επιβεβαιώνει την άποψη της ότι το σχέδιο είναι καλό. Τα πράγματα, όμως, δεν είναι τόσο απλά και ο τρόπος με τον οποίο θα ρυθμιστεί το θέμα θα είναι καθοριστικός για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου από το 2004 και μετά.

Στο «ενημερωτικό σημείωμα» του YEN δίνεται η εξήγηση ότι το θέμα αυτό είναι σοβαρά πολιτικό και κοινωνικό και ότι «αντικατοπτρίζει τη βούληση της Ελλάδας, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και οι θέσεις εργασίας των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών». Με άλλα

περιοριστική και προκαλεί εμπόδια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, σχετικά με τον τρόπο που προτίθενται αυτές να προσφέρουν υπηρεσίες στους επιβάτες<sup>82</sup>. Αμφισβητείται, επίσης, ο βαθμός συμβατότητας του Κοινοτικού Δικαίου με το Προεδρικό Διάταγμα 101/95, με το οποίο ρυθμίζονται θέματα ενδιαίτησης π.χ. διαστάσεις χώρων και εσωτερικού εξοπλισμού στα πλοία, ποσοστό επιβατών οικονομικής θέσης, πωλούμενα είδη στα κυλικεία και διατίμηση αυτών.

Στη νέα προειδοποιητική επιστολή δεν τίθεται θέμα ορίου ηλικίας πλοίων και αμφισβήτηση της απαίτησης της ελληνομάθειας για ξένους ναυτικούς.

### **4.3 Η απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την Πορτογαλία και την Ελλάδα να τηρούν τους κοινοτικούς κανόνες και η ανάγκη εναρμονισμού της ελληνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα της ακτοπλοΐας**

Με το Άρθρο 71 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ανατίθεται στην Κοινότητα και η εσωτερική και η εξωτερική αρμοδιότητα απόφασης και εφαρμογής της κοινής πολιτικής μεταφορών. Το Άρθρο 10 εξάλλου της Συνθήκης επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση συνεργασίας με τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας και αποφυγής λήψης μέτρων, που θεωρούνται ότι είναι ικανά να θέσουν σε κίνδυνο την επίτευξη των στόχων της Συνθήκης.

Υπό το πρίσμα αυτό, στην εκπνοή του 2005, η Επιτροπή αποφάσισε να

---

λόγια, ομολογείται ότι ο Κανονισμός είναι ένα εξάμβλωμα που αν εφαρμοστεί πλήρως θα έχει ακόμα πιο δραματικά αποτελέσματα από αυτά που ήδη βιώνουν νησιώτες, ναυτεργάτες, συνολικά οι εργαζόμενοι.

<sup>82</sup> Με απλά λόγια ζητούν από την ελληνική κυβέρνηση να μην εφαρμόζει οργανικές συνθέσεις στα πλοία και οι εφοπλιστές να επιλέγουν τον αριθμό των απασχολούμενων ναυτικών. Αυτό ουσιαστικά θίγει το ξενοδοχειακό προσωπικό και αν αυτό σχετίζεται με την ασφάλεια ή όχι του πλοίου.

Το ίδιο θέμα είχε τεθεί ξανά στο παρελθόν από την Επιτροπή, με αφορμή δικαστική διαφορά σε σχέση με τα κρουαζιερόπλοια, αλλά τελικά κατά τη συζήτηση που είχε γίνει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, το Μάρτιο του 2004, είχε αποσυρθεί. Από πλευράς Υπουργείου Ναυτιλίας εκφράζεται η διαβεβαίωση πως θα ακολουθηθεί η ίδια επιχειρηματολογία, που υπήρξε και σε εκείνη την υπόθεση.

προσφύγει στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά της Πορτογαλίας, αλλά και να απευθύνει αιτιολογημένη γνώμη στην Ελλάδα, γιατί δεν τηρούν τις ευρωπαϊκές κανονιστικές ρυθμίσεις που αφορούν τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage).

Με τον Κανονισμό, που δεν τηρείται, εφαρμόζεται η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό των κρατών μελών. Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν, κατ' αρχήν, να επιτρέψουν στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να δραστηριοποιούνται ελεύθερα στη συγκεκριμένη αγορά. Παρεκκλίσεις από τη γενική αυτή αρχή επιτρέπονται μόνο, εφόσον, είναι δυνατόν να αποδειχθεί ότι, λόγω ιδιαίτερων περιστάσεων, μόνο οι διαθέσιμες δυνάμεις στην αγορά, δεν εξασφαλίζουν ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών.

Η νομοθεσία της Πορτογαλίας υπάγει όλες τις θαλάσσιες συγκοινωνίες με τα νησιά στο καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζοντας την εν λόγω συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στις επιχειρήσεις που εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις, οι οποίες απορρέουν από τις αποφάσεις της δημόσιας αρχής ή τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που η τελευταία συνάπτει με τις επιχειρήσεις. Δεν υφίσταται, λοιπόν, κανένα στοιχείο, που να δικαιολογεί αυτή την εξαίρεση από την αρχή που διατυπώνεται στον ευρωπαϊκό Κανονισμό, όπως σημειώνει σε ανακοίνωση της η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Παράλληλα, όπως προαναφέρθηκε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να απευθύνει αιτιολογημένη γνώμη στην Ελλάδα, τελευταίο στάδιο προειδοποίησης πριν την επίσημη προσφυγή της Επιτροπής στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η «απειλή» για παραπομπή της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο θα λειτουργήσει ως καταλύτης για την εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών.<sup>83</sup>

Στην περίπτωση της Ελλάδας, η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί ότι το κράτος υπήγαγε σχεδόν το σύνολο του οικείου δικτύου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς να καταδείξει την

---

<sup>83</sup> Η εξέλιξη αυτή, που είναι αποτέλεσμα ενός «διαλόγου» μέσω επιστολών που είχε για έναν και πλέον χρόνο η χώρα μας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναμένεται να οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός πιο φιλικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

πραγματική αναγκαιότητα της δημόσιας υπηρεσίας ανά γραμμή. Η Επιτροπή θεωρεί, επίσης, ότι οι ελληνικές κανονιστικές ρυθμίσεις, όσον αφορά τα πληρώματα και την εσωτερική οργάνωση των πλοίων μπορούν να παρεμβάλουν δυσανάλογα εμπόδια στην ελευθερία που πρέπει να έχουν οι επιχειρήσεις να επιλέγουν τον τρόπο, με τον οποίο προτίθενται να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στους επιβάτες.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ελλάδα παρέλειψε τις υποχρεώσεις της υποβάλλοντας στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) σχέδιο σχετικά με την εφαρμογή δύο διεθνών νομικών μέσων με αντικείμενο τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα οποία έχουν μεταφερθεί στο κοινοτικό δίκαιο.

Η ελληνική νομοθεσία για τη λειτουργία της ακτοπλοΐας και συγκεκριμένα ο Νόμος 2932/2001 αλλά και το Προεδρικό Διάταγμα 177/74 πρέπει να αλλάξει σε πέντε σημεία, προκειμένου να προσαρμοσθεί στον Κοινοτικό Κανονισμό 3577/92, σύμφωνα με την αιτιολογημένη γνώμη που απέστειλε στην ελληνική κυβέρνηση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η αιτιολογημένη γνώμη, που αποτελείται από ένα κείμενο εννέα σελίδων θίγει όλα τα κρίσιμα θέματα, που αφορούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης των πλοίων, τον καθορισμό ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών ναύλων, της επάνδρωσης των πλοίων, της ενδιαίτησης και της ελληνομάθειας των πληρωμάτων δίνοντας διορία δύο μηνών στην ελληνική πλευρά να συμμορφωθεί.

#### **4.3.1 Δήλωση αποδοχής δρομολογίου**

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τη διαδικασία δρομολόγησης των πλοίων, η Επιτροπή αναφέρει μεταξύ άλλων:

- Το διοικητικό καθεστώς που τέθηκε σε εφαρμογή από την ελληνική νομοθεσία δεν μπορεί να θεωρηθεί ως καθεστώς απλής προηγούμενης δήλωσης που θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή στην περίπτωση αυτή, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ελληνικές αρχές πρέπει να οργανώσουν στο μέτρο του δυνατού την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών.
- Ο νόμος που ισχύει σήμερα δεν οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οποιοσδήποτε κοινοτικός πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να επιλέξει ελεύθερα τα δρομολόγια που

επιθυμεί να εκτελεί, αρκεί και μόνο να το έχει γνωστοποιήσει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

- Για το σύστημα εγγυοδοσίας και επιβολής προστίμων που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία, η Ευρωπαϊκή Ένωση σημειώνει ότι *«δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί για την επιβολή της συνέχισης των δρομολογίων, καθώς και των όρων υπό τους οποίους εκτελούνται τα δρομολόγια αυτά, παρά μόνο για τις γραμμές εκείνες για τις οποίες μπορεί να επιβληθούν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας»*.
- Για όλες τις άλλες γραμμές, οι πλοιοκτήτες πρέπει όχι μόνο να έχουν τη δυνατότητα να αρχίσουν ελεύθερα να τις εκμεταλλεύονται, αφού υποβάλουν πρώτα απλή προηγούμενη δήλωση, αλλά θα πρέπει να είναι και σε θέση να διακόπτουν ελεύθερα την εκτέλεση των δρομολογίων τους ή να αλλάζουν τους όρους υπό τους οποίους εκτελούνται.

#### **4.3.2 Ανώτατες τιμές ναύλων**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση σχολίασε τη σχετική υπουργική απόφαση που αφορά την απελευθέρωση των ναύλων των τεσσάρων λιμανιών (Κύμη, Λαύριο, Ραφήνα, Ελευσίνα) και ανέφερε ότι η *«απελευθέρωση των τιμών στις γραμμές αυτές είναι μάλλον συμβολική, λόγω του γεγονότος ότι αφενός οι γραμμές αυτές αντιπροσωπεύουν ένα ελάχιστο ποσοστό των δρομολογίων που εξυπηρετούν νησιά και αφετέρου τα λιμάνια Λαυρίου, Κύμης, Ραφήνας και Ελευσίνας βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με το λιμάνι του Πειραιά και δύσκολα οι χρήστες θα χρησιμοποιήσουν τις «απελευθερωμένες» γραμμές, εάν οι ναύλοι που εφαρμόζονται σε αυτές είναι υψηλότεροι από ότι οι ναύλοι για τους οποίους έχει επιβληθεί επιτρεπόμενο ανώτατο επίπεδο»*.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, εν όψει της αιτιολογημένης γνώμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έκανε εξαγγελίες που διαμορφώνουν ένα νέο επιχειρηματικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα και αφορούν την απελευθέρωση των ναύλων από όλα τα λιμάνια και κυρίως του Πειραιά, αλλά και την υιοθέτηση της «Συνθήκης της Στοκχόλμης», η οποία ορίζει νέα, αυστηρά

κριτήρια ασφαλούς ναυσιπλοΐας, ανεξαρτήτως του ορίου ηλικίας των πλοίων, σε συνδυασμό με τη θέσπιση των αναγκαίων αλλαγών που αφορούν το καθεστώς δρομολογήσεων των πλοίων.

#### **4.3.3 Επάνδρωση**

Όσον αφορά το θέμα της επάνδρωσης η Ευρωπαϊκή Ένωση σημειώνει την άποψη της ελληνικής πλευράς, σύμφωνα με την οποία το Άρθρο 3 παράγραφος 2 του Κανονισμού 3577/92 είναι σαφές, εφόσον προβλέπει ότι για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ νησιωτικών λιμένων τα θέματα του πληρώματος εμπίπτουν, χωρίς εξαίρεση στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής, ωστόσο παρατηρεί ότι *«η κατά λέξη ερμηνεία που υποστηρίζεται από τις ελληνικές αρχές είναι δυνατόν να καταστήσει την απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών μεταξύ νησιωτικών λιμένων στην Ελλάδα άνευ νοήματος στην πράξη»*.

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται αυτή την ερμηνεία και *«δεν μπορεί παρά να επιβεβαιώσει ότι οι προαναφερόμενες διατάξεις του εθνικού διατάγματος αριθ. 177/74 αντίκεινται στο Άρθρο 3 παρ. 2 του Κανονισμού 3577/92»*.

Όσον αφορά το θέμα επάνδρωσης των πλοίων, η Ελληνική Πολιτεία προτιμά την παραπομπή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, αντί να προσαρμοστεί σε όσα επιτάσσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να διασφαλίσει την ασφάλεια των επιβατών, της ναυσιπλοΐας και τις θέσεις εργασίας των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών.

#### **4.3.4 Ελληνομάθεια**

Ανάλογη είναι η αντιμετώπιση και του θέματος της ελληνομάθειας. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν δικαίωμα να απαιτούν υποχρεώσεις που υπερβαίνουν την τήρηση των εν ισχύ κοινοτικών ή διεθνών κανόνων (συμβάσεις STCW και SOLAS) χωρίς να περιορίζουν αδικαιολόγητα την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

Οι ελληνικές αρχές με την από 7 Μαΐου 2004 επιστολή τους επισήμαναν τη «δυνατότητα τροποποίησης ή ενσωμάτωσης από τις ελληνικές αρχές της εν λόγω διάταξης κατά τρόπο, ώστε να καταστεί συμβατή προς το κοινοτικό δίκαιο. Ωστόσο, δεν κοινοποιήθηκαν τέτοιου είδους τροποποιήσεις».

#### **4.3.5 Ενδιαίτηση**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ότι με την καθιέρωση ελάχιστου εμβαδού που πρέπει να διατίθεται για την οικονομική θέση, με τον καθορισμό των προδιαγραφών, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται ο εσωτερικός εξοπλισμός των πλοίων και με τον καθορισμό των προϊόντων που πρέπει να πωλούνται στο πλοίο, καθώς και τέλος με την επιβολή κανόνων για διαστάσεις των διαφόρων χώρων (σαλόνια, τραπεζαρίες, κλπ). των πλοίων οι διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος 101/95, όπως τροποποιήθηκε ενδέχεται να προκαλέσουν δυσανάλογους περιορισμούς για την ελευθερία που πρέπει να έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στους χρήστες.



## **κεφάλαιο 5**

5.1 Η φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις χρηματοδοτήσεις της ακτοπλοϊκής αγοράς

5.2 Πηγές χρηματοδότησης

5.3 Τα όρια των χρηματοδοτήσεων

5.4 Η ανάγκη συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση και οι επιδοτήσεις για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών

5.5 Νέο καθεστώς για τις ενισχύσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

***Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ***

***ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ***

***ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ***

## 5.1 Η φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις χρηματοδοτήσεις της ακτοπλοϊκής αγοράς

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ως αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι ο ναυτιλιακός τομέας στην Κοινότητα και ιδιαίτερα η ακτοπλοϊκή αγορά χρειάζεται τις κρατικές χρηματοδοτήσεις, παρά το γεγονός ότι αυτό αντιβαίνει την προσπάθεια της να απελευθερώσει τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Την ανάγκη αυτή η Επιτροπή συνδέει με τα ανταγωνιστικά μειονεκτήματα που αντιμετωπίζουν οι εφοπλιστές στις κοινοτικές σημαίες σε θέματα φορολογικής μεταχειρίσεως και κόστους επανδρώσεως συγκριτικά με σημαίες τρίτων χωρών, καθώς και με τις πρακτικές προστατευτισμού που ακολουθούν άλλες χώρες.

Η δυνατότητα των επιχειρήσεων να βρίσκουν και να διαθέτουν τα κεφάλαια που απαιτούνται, εξαρτάται από το μέγεθος λειτουργίας τους και τον αριθμό, το μέγεθος και την τεχνολογία των πλοίων τους, δηλαδή με παράγοντες που θα εξασφαλίσουν την ελαχιστοποίηση του κόστους παραγωγής των υπηρεσιών τους. Θα πρέπει, βέβαια, να επισημανθεί ότι όσο μεγαλύτερα είναι τα απαιτούμενα κεφάλαια, τόσο δυσκολότερο είναι να βρεθούν.

Η Συνθήκη της Ρώμης<sup>84</sup> επιτρέπει τη χρηματοδότηση επιβατών και εμπορευμάτων, για κοινωνικούς λόγους, αλλά και λόγους οικονομικής ανάπτυξης.

Οι σημαντικότεροι λόγοι παροχής χρηματοδοτήσεων είναι η περιορισμένη κίνηση επιβατών και φορτίων προς κάποια νησιά.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παρεκκλίσεις αυτές μπορούν να δικαιολογηθούν κυρίως σύμφωνα με το εδάφιο 3 της παραγράφου 3 του Άρθρου 92, που προβλέπει ότι οι ενισχύσεις επιδιώκουν την προώθηση της ανάπτυξης συγκεκριμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με

---

<sup>84</sup>Άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3.

την κοινή αγορά, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών και δεν προκαλούν στρέβλωση των όρων του εμπορίου, με τρόπο που θα ήταν αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.<sup>85</sup>

Η παροχή χρηματοδοτήσεων αντιβαίνει την αρχή δημιουργίας μιας Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, γι' αυτό το εκάστοτε κράτος μέλος θα πρέπει να δικαιολογεί για ποιο λόγο παρέχει τις επιδοτήσεις, οι οποίες θα πρέπει να ακολουθούν φθίνουσα πορεία και να παρέχονται σύμφωνα με κάποια όρια.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή εφαρμόζοντας τις γενικές αρχές που ακολουθεί στην αξιολόγηση των κρατικών χρηματοδοτήσεων θέτει τους ακόλουθους όρους που πρέπει να ικανοποιούνται από τα μέτρα κρατικών χρηματοδοτήσεων προς την ακτοπλοΐα:

- α) Η χρηματοδότηση δεν πρέπει να είναι δυσανάλογη σε σύγκριση με το στόχο της.
- β) Η χρηματοδότηση πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια,<sup>86</sup> να είναι προσωρινή και κατά προτίμηση, να χορηγείται υπό φθίνουσα κλίμακα και
- γ) Η χρηματοδότηση δεν πρέπει να συμβάλει στην αύξηση ή στη διατήρηση πλεονάζουσας χωρητικότητας.

## 5.2 Πηγές Χρηματοδότησης

Οι πηγές εξεύρεσης των απαραίτητων κεφαλαίων για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, είναι ίδιες με αυτές που ισχύουν και στον υπόλοιπο ναυτιλιακό κλάδο. Οι βασικότερες πηγές χρηματοδότησης είναι οι ακόλουθες:

- Αυτοχρηματοδότηση, με τη χρησιμοποίηση των ιδίων διαθέσιμων κεφαλαίων ή των αποταμιευμένων αποθεματικών.

---

<sup>85</sup> Για την περίπτωση της ακτοπλοΐας η Επιτροπή θεωρεί ως «κοινό συμφέρον» τη διατήρηση των πλοίων υπό κοινοτικές σημαίες, τη βελτίωση του τεχνολογικού τους εξοπλισμού την εξασφάλιση απασχόλησης, στην υψηλότερη δυνατή αναλογία κοινοτικών ναυτικών στα πλοία και την εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου εξυπηρέτησης επιβατών και φορτίων.

<sup>86</sup> Η διαφάνεια αναφέρεται στο θέμα του κόστους των μεταφορών. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι παρά την ύπαρξη φόρων, το πραγματικό κόστος των μεταφορών στο κοινωνικό σύνολο αδυνατεί να καλυφθεί από την υπάρχουσα τιμολογιακή πολιτική.

Η αυτοχρηματοδότηση αποτελεί τη βασικότερη πηγή κεφαλαίων για επενδύσεις στην ακτοπλοΐα. Η αυτοχρηματοδότηση προέρχεται από:

- αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των επιχειρήσεων ή
- από αποθεματικά συσσώρευσης κερδών.<sup>87</sup>
- Εξωτερική χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας, είτε από φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου (π.χ. μεσίτες), είτε από Εμπορικές Τράπεζες, είτε από Θεσμικούς Επενδυτές.
- Εξωτερική χρηματοδότηση από τη ναυπηγική βιομηχανία, υπό μορφή ναυπηγικών πιστώσεων.
- Εξωτερική χρηματοδότηση από το δημόσιο τομέα, είτε από την Κεντρική Τράπεζα, είτε από Κρατικές Τράπεζες που διαθέτουν τμήματα Ναυτιλιακής Πίστης.
- Εξωτερική χρηματοδότηση με τη μορφή Leasing.

Πιο συγκεκριμένα, η εξωτερική χρηματοδότηση προέρχεται από διάφορες πηγές και προκύπτει είτε:

- από έκτακτα περιστατικά<sup>88</sup> (π.χ. επισκευές λόγω ζημιών), είτε
- από διενέργεια επενδύσεων.<sup>89</sup>

### 5.3 Τα όρια των χρηματοδοτήσεων

Τα όρια αυτά τίθενται στο μέγιστο ποσό ενισχύσεων που μπορεί ένα κράτος μέλος να δώσει σε ακτοπλοϊκές εταιρείες στα πλαίσια των υπηρεσιών, για να

---

<sup>87</sup> Στην περίπτωση της γραμμής Ελλάδα – Ιταλίας, τα κέρδη προέρχονται από την είσοδο ακτοπλοϊκών εταιρειών, λόγω αύξησης της κίνησης που πραγματοποιήθηκε σε αυτή τη γραμμή, εξαιτίας της κατάστασης που δημιουργήθηκε στη Γιουγκοσλαβία.

<sup>88</sup> Καλύπτονται με βραχυχρόνιες επενδύσεις. Η σύναψη βραχυχρόνιων δανείων είναι σχετικά εύκολη για την Ακτοπλοΐα, δεδομένης της ασφαλιστικής κάλυψης τέτοιου είδους δαπανών, αλλά κυρίως λόγω των σίγουρων εσόδων, που θα επιφέρει η κίνηση του πλοίου στο συγκεκριμένο δρομολόγιο που εκτελεί.

<sup>89</sup> Καλύπτονται με μακροχρόνια δάνεια. Η σύναψη μακροχρόνιων δανείων θεωρείται πιο δύσκολη και οφείλεται είτε στις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στο σύνολό τους, είτε σχετίζεται με τη δανειοληπτική ικανότητα της Ακτοπλοΐας.

αποφευχθούν και πάλι στρεβλώσεις στην ελεύθερη αγορά μεταφορών και τη γενικότερη Κοινοτική πολιτική. Σήμερα ορισμένα κράτη μέλη υποστηρίζουν τον κλάδο της ακτοπλοΐας τους με τη μείωση της φορολογίας του, ενώ άλλα κράτη μέλη προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές προχωρώντας για παράδειγμα σε επιστροφή των ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών.

Ειδικότερα, για τις επιμέρους κατηγορίες χρηματοδοτήσεων η Επιτροπή προβαίνει στις ακόλουθες εκτιμήσεις:

- Οι ενισχύσεις για τη μείωση του κόστους επανδρώσεως, όπως οι μειώσεις των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και της φορολογίας των ναυτικών μπορούν να θεωρηθούν, ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.
- Η διαφορετική φορολογική μεταχείριση των κερδών που προκύπτουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως γίνεται με το Ελληνικό σύστημα, αντιμετωπίζεται κατ' αρχήν ως κρατική ενίσχυση, που μπορεί, όμως, να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.
- Η Επιτροπή παρουσιάζεται να είναι πιο αυστηρή στην αντιμετώπιση των λοιπών ενισχύσεων έναντι του κόστους λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως είναι η άμεση ετήσια επιχορήγηση.<sup>90</sup>
- Τις ενισχύσεις, που χορηγούνται σε ακτοπλοϊκές εταιρείες για τη ναυπήγηση ή μετατροπή πλοίων, η Επιτροπή θα εξετάζει σε σχέση με τις διατάξεις της Έκτης Οδηγίας για τις ενισχύσεις προς τη ναυπηγική βιομηχανία για να διαπιστώνει αν αυτές συνιστούν έμμεση ενίσχυση των ναυπηγείων.
- Τέλος, κατά την Επιτροπή σε σχέση με τις ενισχύσεις που παρέχονται με τη μορφή της συμμετοχής του δημοσίου στο κεφάλαιο των ναυτιλιακών εταιρειών δε θα θεωρείται ότι είναι αντίθετη με την κοινή αγορά, όταν γίνεται κάτω από περιστάσεις που θα ήταν αποδεκτές κι από έναν ιδιώτη επενδυτή σε κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

---

<sup>90</sup> Τις ενισχύσεις αυτές η Επιτροπή θεωρεί κατ' αρχήν ότι δε συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και δηλώνει ότι θα εξετάσει λεπτομερώς τις περιπτώσεις για εξαίρεση από την απαγόρευση αυτή, όταν αυτές συνδέονται με ένα πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως των επιχειρήσεων.

## 5.4 Η ανάγκη συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση και οι επιδοτήσεις για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών

Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει τα τελευταία χρόνια ενεργά στη χρηματοδότηση έργων που σχετίζονται με την υποδομή ή ανωδομή, προάγοντας τη συνεργασία με το δημόσιο τομέα (ΣΔΙΤ).

Πρωταρχικός στόχος της συμμετοχής των ιδιωτικών ακτοπλοϊκών εταιρειών στη χρηματοδότηση, είναι η παροχή των υπηρεσιών τους για συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αφού εξασφαλίσουν τα αναγκαία κεφάλαια.

Αρχικά, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι επιδοτήσεις απαγορεύονται, αλλά στην περίπτωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών μπορούν να επιτραπούν<sup>91</sup> από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε περιπτώσεις μεταφοράς π.χ. ευπαθών προϊόντων.

Στα πλαίσια απελευθέρωσης της ακτοπλοϊκής αγοράς, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην παροχή επιδοτήσεων, ώστε να εξασφαλίζεται επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης των άγονων γραμμών. Ωστόσο, οι πρακτικές που ακολουθούν τα κράτη μέλη, προκειμένου να παρέχουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, διαφοροποιούνται. Το ύψος των επιδοτήσεων που παρέχεται συνδέεται άμεσα με το ναύλο που καθορίζουν οι μεταφορείς και εμφανίζεται επιτακτική η ανάγκη να επιτευχθούν οι κατάλληλες τροποποιήσεις στον τρόπο που ορίζονται οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών, ώστε να εξυπηρετούνται επαρκώς και οι πλέον απομακρυσμένες περιοχές.

Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών αποσκοπούν στο να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης, ύπαρξη τακτικών δρομολογίων και «λογικά» επίπεδα τιμών, στις γραμμές εκείνες που η αγορά από μόνη της δεν μπορεί να είναι αποδοτική, διότι απουσιάζει η ιδιωτική πρωτοβουλία, λόγω απουσίας κερδοσκοπικού κινήτρου.<sup>92</sup>

Οι επιδοτήσεις για παροχή δημόσιων υπηρεσιών συνεπάγεται τα ακόλουθα:

---

<sup>91</sup> Τέτοιου είδους επιδοτήσεις παρέχονται στα νησιά Åland (μεταξύ Σουηδίας και Φιλανδίας.)

<sup>92</sup> Η παροχή επιδοτήσεων προς αυτές τις γραμμές που δεν παρουσιάζουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον, μπορεί να προέρχεται, είτε από την κεντρική διοίκηση, είτε από την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

- Ελάχιστη συχνότητα υπηρεσιών.
- Πρόγραμμα δρομολογίων, που πρέπει να πραγματοποιηθεί.
- Καθορισμός μέγιστου ναύλου.<sup>93</sup>

Πολλές φορές, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών υπόκεινται σε έλεγχο, προκειμένου να εξασφαλιστούν ποιοτικές και ασφαλείς υπηρεσίες, σύμφωνες με το θεσμικό πλαίσιο.

#### 5.4.1 Οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών

Οι άγονες γραμμές είναι δρομολογιακές γραμμές πλοίων που παρουσιάζουν χαμηλή κίνηση και έτσι δεν προκαλούν επιχειρηματικό ενδιαφέρον για δρομολόγηση πλοίων.<sup>94</sup>

Οι άγονες γραμμές ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του μεταφορικού τους έργου διακρίνονται σε:

- Κύριες άγονες γραμμές: αυτές που εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή και των δύο.
- Άγονες ταχυδρομικές γραμμές: αυτές που εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή και των δύο.
- Άγονες τουριστικές γραμμές: αυτές που εξυπηρετούν την τουριστική κίνηση της χώρας.

Στην Ελλάδα, το κράτος μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων, ταχυδρομείου ή τουριστών, συνάπτει συμβάσεις με Έλληνες Εφοπλιστές με αντιπαροχή που καταβάλλεται από το Δημόσιο με σκοπό την εξυπηρέτηση μεταφοράς στις άγονες

<sup>93</sup> Η πολιτική καθορισμού ναύλου ποικίλει ανάμεσα στις κοινοτικές χώρες. Κάποιες χώρες μέλη προσφέρουν πολύ χαμηλό ναύλο προς τους επιβάτες, ενώ κάποιες άλλες προσφέρουν ακόμη και εκπτώσεις σε κάποιες κατηγορίες πολιτών (π.χ κάτοικοι νησιών κτλ).

<sup>94</sup> Ο ορισμός της άγονης γραμμής έχει ιδιαίτερη οικονομική σημασία και σε μεγάλο βαθμό καταδεικνύει την ύπαρξη ή μη πριμοδότησης (subsidisation) της βιομηχανίας από το κράτος.

γραμμές.

Η απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου λαμβάνεται μετά από εισήγηση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και μετά από γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Η μίσθωση των άγονων γραμμών γίνεται με Δημόσιο Μειοδοτικό διαγωνισμό. Οι διακηρύξεις του διαγωνισμού γίνονται μετά από γνώμη της ΓΕΑΣ, για τα προσόντα των πλοίων.

## 5.5 Νέο καθεστώς για τις ενισχύσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Νέο καθεστώς για τις κρατικές ενισχύσεις, ενέκρινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2003.

Το νέο νομικό καθεστώς βασίζεται στο προηγούμενο που εισήχθη το 1997 και αφορά τις διάφορες μορφές φορολογικών προνομίων, με στόχο την ενθάρρυνση της επιστροφής των πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία και τη χρησιμοποίηση ευρωπαϊκών πληρωμάτων. Οι βοήθειες, όμως, θα μπορούν να επεκταθούν υπό προϋποθέσεις και στα πλοία εκείνα που δε φέρουν κοινοτική σημαία.

Το νέο πλαίσιο περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες βοηθειών, εκ των οποίων τα σημεία που αφορούν την αγορά της ακτοπλοΐας ορίζουν ότι:

- Οι φοροαπαλλαγές προς τους ναυτικούς που εργάζονται στην ακτοπλοΐα, οι οποίες θα χορηγούνται μόνον για το πλήρωμα που προέρχεται από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι για τους ναυτικούς από τρίτες χώρες.
- Η δεύτερη αφορά την παροχή κρατικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες βάσει της ισχύουσας σήμερα κοινοτικής νομοθεσίας μπορούν να δοθούν μόνο για πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία.

Σε περίπτωση που μειώσει το υπό ευρωπαϊκή σημαία τονάζ μετά την επιλογή της, οι διευκολύνσεις θα παρέχονται αποκλειστικά για πλοία που φέρουν ευρωπαϊκή σημαία.

- Η τρίτη κατηγορία αφορά την ακτοπλοΐα και πρωτίστως τις εμπορευματικές μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπου θα επιτρέπεται η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης



σε νέες γραμμές για διάστημα μέχρι τριών ετών από την έναρξη των δρομολογίων. Το μέτρο στοχεύει στην ενθάρρυνση της δημιουργίας νέων θαλάσσιων γραμμών που θα αποσυμφορήσουν τις οδικές μεταφορές.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## **κεφάλαιο 6**

- 6.1 Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών στις Κοινοτικές χώρες
- 6.2 Οι επιδράσεις της παροχής χρηματοδοτήσεων στην ανάληψη επενδύσεων
- 6.3 Οι επιπτώσεις της εφαρμογής και της άρσης του cabotage στην ακτοπλοϊκή αγορά της Ελλάδας
- 6.4 Προτάσεις βελτίωσης του γενικού πλαισίου της Κοινοτικής ακτοπλοϊκής αγοράς
- 6.5 Τι πρέπει να γίνει για την περίπτωση της Ελλάδας

***ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ***

***ΚΑΙ***

***ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ***

## **6.1 Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών στις Κοινοτικές χώρες**

Από την αξιολόγηση των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προκειμένου να επιτευχθεί απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συνδυασμό με τις γενικότερες ρυθμίσεις που προβλέπει το πρόγραμμα δράσεως για τη δημιουργία ενιαίας εσωτερικής αγοράς, προκύπτει ότι σε γενικές γραμμές η Κοινότητα θα συνεχίσει τη φιλελεύθερη πολιτική της στον ακτοπλοϊκό τομέα.

Γενικότερα, δε διαφαίνεται καμιά διάθεση για τη λήψη μέτρων προστατευτισμού που θα προκαλούσαν τη δημιουργία μιας «οχυρωμένης Ευρώπης» (fortress Europe) στον τομέα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Οι προτάσεις για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο χώρο της ναυτιλίας εστιάζονται στην κατάργηση του εθνικού προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage). Η αγορά αυτή πρέπει να είναι προσβάσιμη από το σύνολο εκείνων που προσφέρουν και εκείνων που ζητούν. Σε μια τέτοια αγορά η τιμή ενός και του αυτού αγαθού θα είναι η ίδια και θα διαφέρει μόνο από το κόστος μεταφοράς. Οι προτάσεις αυτές αποτελούν προέκταση της φιλελεύθερης διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας. Ωστόσο, ιδιαίτερα για την ελληνική ναυτιλία οι προτάσεις αυτές σχετίζονται και με την αμυντική ικανότητα της χώρας και ειδικότερα στον έλεγχο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για το νησιωτικό χώρο του Αιγαίου.

Σε Κοινοτικό επίπεδο, υπάρχει μεγάλο χάσμα στην αποδοτικότητα των διαφόρων λιμανιών, με κράτη στη Νότια περιφέρεια της Ευρώπης (π.χ. Ισπανία, Πορτογαλία και Ελλάδα) να υποφέρουν από χαμηλή αποδοτικότητα. Το χάσμα αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους, μεταξύ των οποίων είναι οι διαφορές απόψεων από τις διάφορες κυβερνήσεις για το ποιος θα πρέπει να είναι ο ρόλος των λιμανιών, οι περιπτώσεις που η εθνική νομοθεσία είναι ασυμβίβαστη με την Κοινοτική, η τεχνολογική υστέρηση κλπ.

Η αποδοτική λειτουργία στα λιμάνια είναι κάτι που σαφώς επιδέχεται βελτίωση

στις χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου και αποτελεί στρατηγικό στόχο που θα αντιμετωπισθεί με προτεραιότητα για το καλό όλης της Ευρώπης.

Μεταξύ των άλλων αρνητικών επιπτώσεων, η προαναφερόμενη διαφοροποίηση θα εμποδίσει την ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών εκείνων που χρησιμοποιούν λιμάνια της Μεσογείου ως «πύλες» (gateways) προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως η Ιαπωνία, άλλες χώρες της Άπω Ανατολής, χώρες της Βόρειας Αφρικής, της Μέσης Ανατολής, της Ανατολικής Ευρώπης κλπ.

Η καθυστέρηση μεταφόρτωσης στα λιμάνια είναι συνήθως μεγαλύτερη από εκείνη σε άλλους κόμβους. Αυτό συμβαίνει, γιατί συνήθως υπάρχουν τελωνειακές διατυπώσεις και λόγω της φύσεως και της τεχνολογίας των συγκεκριμένων καταστάσεων. Η κατάσταση είναι ιδιαίτερα οξεία στα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης (περιλαμβανομένης και της Ελλάδας), όπου παρατηρούνται πολύ μεγάλες καθυστερήσεις.

Μετά την εφαρμογή της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών υπηρεσιών, το Ευρωπαϊκό γίγνεσθαι χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού και την ίση μεταχείριση, άνευ διακρίσεων των θαλάσσιων υπηρεσιών. Επίσης, το κράτος παρεμβαίνει, προκειμένου να εξασφαλίσει επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης, όπου απουσιάζει η ιδιωτική πρωτοβουλία και να προάγει ασφαλείς και ποιοτικές υπηρεσίες.

Οι πρώτες οικονομικές επιπτώσεις της «απελευθέρωσης» στην ακτοπλοΐα ήταν περιορισμένες, γεγονός που οφείλεται στο ότι μικρό σχετικά τμήμα των νοτίων φορτίων ήταν νόμιμα διαθέσιμο στα νότια κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Οι οικονομικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών θεωρήθηκαν περιορισμένες και αυτό αποδόθηκε σε δύο κυρίως λόγους:

- Στις βόρειες χώρες μέλη (Σκανδιναβικές) οι παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές ήταν ήδη απελευθερωμένες ανέκαθεν και έτσι δεν υπήρξαν θεαματικές αλλαγές.
- Στις νότιες χώρες μέλη και ιδίως στην Ισπανία και Ιταλία μόνο ένα μικρό τμήμα των συνολικών φορτίων (περίπου το 20%) ενέπιπτε στις μεταφορές που απελευθερώθηκαν και αφορούσε τα μη στρατηγικά φορτία στο ηπειρωτικό εμπόριο

και που μεταφερόταν από πλοία μεγαλύτερα των 650 κόρων (GT). Από αυτό μόνο το 6% μεταφέρθηκε από πλοία που δεν είχαν την εθνική σημαία.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά τον περιορισμό των επενδύσεων στην ακτοπλοΐα, ένας σημαντικός παράγοντας που τις επηρεάζει είναι και το ναυτολόγιο, το οποίο δεν είναι αιχμής – αντιαιχμής.

Σε κοινωνικό επίπεδο, η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δε θα πρέπει να οδηγεί σε αγνόηση των εθνικών κανόνων των χωρών, αλλά οι εθνικές νομοθεσίες θα πρέπει να εναρμονίζονται με το Κοινοτικό Δίκαιο.

Σε ότι αφορά την απελευθέρωση και τη λεγόμενη ποιότητα υπηρεσιών πιστεύεται ότι η πρώτη βελτίωσε γενικά τη δεύτερη με τη μορφή αύξησης των ανταποκρίσεων ή και αναχωρήσεων. Επίσης, ενώ αναμενόταν αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων, ειδικότερα εκείνων που διαθέτουν ισχυρή τεχνολογική και χρηματοδοτική βάση, παρατηρήθηκε παράλληλα και έξοδος επιχειρήσεων από το ναυτιλιακό κλάδο σα συνέπεια της απελευθέρωσης. Αυτό αποδόθηκε στην ανομοιογένεια των εταιρειών και στην έλλειψη ανεπαρκών (ποιοτικών) πλοίων και επομένως κρίθηκε απαραίτητος ο μελλοντικός εκσυγχρονισμός του στόλου.

## **6.2 Οι επιδράσεις της παροχής χρηματοδοτήσεων στην ανάληψη επενδύσεων**

Αρχικά, θα πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχει μια παραδοσιακή επιφυλακτικότητα των επενδυτών για επενδύσεις στο χώρο της ναυτιλίας, καθώς τη θεωρούν υψηλού κινδύνου και αβέβαιων κερδών.

Τα κίνητρα για προσέλκυση επενδύσεων παρέχονται αν εμφανιστούν δυσλειτουργίες στην αγορά, οι οποίες προκαλούν εμπόδια στην υλοποίηση μιας κοινωνικά αποδεκτής επένδυσης και προκαλώντας μείωση στην απόδοσή της.

Ένας παράγοντας που κάνει τις επενδύσεις στην ακτοπλοϊκή αγορά ιδιαίτερα ριψοκίνδυνες, σύμφωνα με τις ιδιωτικές εταιρείες, είναι η μη σωστή εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου. Ο αντίλογος σε αυτό υποστηρίζει, ότι το επιβατηγό κοινό

προστατεύεται από μονοπωλιακές καταστάσεις και η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου συγκοινωνιών, όταν αυτό είναι οικονομικά ασύμφορο για τις εταιρείες, επιβάλλει ένα ισχυρό προστατευτικό πλαίσιο. Ταυτόχρονα, είναι εμφανές ότι οι ελλείψεις σε λιμενική και πληροφορική υποδομή, κάνουν αναγκαία την ύπαρξη μιας έντονης διοικητικής παρέμβασης.

Επίσης, είναι έντονο το φαινόμενο αυτό και σε άλλες χώρες με νησιά, να διαθέτουν αντίστοιχο ισχυρό θεσμικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα, στη γραμμή Ρώμης - Σαρδηνίας λειτουργεί κρατική ακτοπλοϊκή εταιρεία που επιδοτεί το εισιτήριο των κατοίκων της Σαρδηνίας (παρά τις οικονομικές στρεβλώσεις που προκαλεί ένα τέτοιο μέτρο).

Γενικά, το καλύτερο κίνητρο για ανάληψη επενδύσεων στην ακτοπλοϊκή αγορά είναι η επανεξέταση του ισχύοντος πλαισίου ως προς διάφορες επιμέρους ρυθμίσεις, ώστε να απαλυνθούν τυχόν υπάρχουσες λειτουργίες. Ένα παράδειγμα μιας τέτοιας αλλαγής θα ήταν η κατάρτιση μεσοπρόθεσμου προγράμματος γραμμών.

Άλλο κίνητρο αποτελεί η ενίσχυση των λιμενικών και πληροφοριακών υποδομών, γεγονός που θα είχε ιδιαίτερα ευνοϊκή επίπτωση στη ζήτηση και βέβαια στα έσοδα των πλοίων.

Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι με βάση τη διεθνή εμπειρία, αυτή η επιφυλακτικότητα ελαττώνεται σε ένα βαθμό, όταν πρόκειται για ναυτιλιακές αγορές δρομολογημένων πλοίων με μακροχρόνιες ναυλώσεις, οι οποίες σαφώς και έχουν κοινά χαρακτηριστικά με την Ακτοπλοΐα. Φυσικά αυτό δεν αρκεί, γιατί είναι ολοφάνερο ότι οι υποψήφιες ακτοπλοϊκές εταιρείες θα πρέπει να βελτιώσουν και την εικόνα που έχει το επενδυτικό κοινό γι' αυτές, παράλληλα με τη συμμόρφωση τους με τους όρους εισόδου στο Χρηματιστήριο.

Η περίπτωση χρηματοδότησης της Ακτοπλοΐας εκ μέρους της Ναυπηγικής Βιομηχανίας για την κατασκευή πλοίων είναι μηδαμινή, λόγω της απουσίας νεότευκτων πλοίων από το στόλο της Ακτοπλοΐας. Γενικά, όμως, για την περίπτωση των κατασκευών - μετασκευών πλοίων, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία επιδοτεί έμμεσα την Ακτοπλοΐα, μέσω πιστωτικών διευκολύνσεων. Η ναυπηγική βιομηχανία για να παράσχει αυτές τις διευκολύνσεις, συνήθως οδηγείται στο δανεισμό από τις

Τράπεζες. Δεδομένης, όμως της κρίσης των ευρωπαϊκών ναυπηγείων<sup>95</sup> η τραπεζική τους χρηματοδότηση είναι αρκετά δύσκολη. Αυτό το πρόβλημα μπορεί να καλυφθεί μέσω Κοινοτικών έμμεσων ή άμεσων ενισχύσεων. Η δραστηριοποίηση του συνόλου των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων πρέπει να στραφεί στη δημιουργία σταθερών χρηματοδοτικών δεσμών, είτε με πιστωτικά ιδρύματα, είτε με θεσμικούς επενδυτές και βέβαια στην κατά το δυνατόν ανατροπή των συνθηκών που αναφέραμε ότι δημιουργούν επιφυλάξεις στους χρηματοδότες. Απότοκο όλων αυτών που προαναφέραμε είναι η περιορισμένη επενδυτική δραστηριότητα με πιθανό αποτέλεσμα τη χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών και τη μεγάλη ηλικία των πλοίων.

### **6.3 Οι επιπτώσεις της εφαρμογής και της άρσης του cabotage στην ακτοπλοϊκή αγορά της Ελλάδας**

#### **6.3.1 Παθητικές και ενεργητικές συνέπειες της απελευθέρωσης της ελληνικής ακτοπλοΐας**

Η απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας έχει συνέπειες ενεργητικές και παθητικές. Στις ενεργητικές θετικές επιπτώσεις εντάσσεται η δυνατότητα να δραστηριοποιούνται οι έλληνες πλοιοκτήτες σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που έχει ήδη συμβεί. (π.χ. η εκτέλεση δρομολογίων με πλοία υπό ελληνική σημαία στις γραμμές: Σκοτία - Βέλγιο, Φιλανδία - Γερμανία, ηπειρωτική Ιταλία - Σικελία κλπ).

Η διείσδυση των ελλήνων εφοπλιστών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι σχετικά εφικτή και βασίζεται στη μεγάλη παράδοση που έχουν οι έλληνες στη θάλασσα, το δυναμισμό και την εμπειρία των ελλήνων εφοπλιστών και την επαρκή εκπαίδευση των ναυτικών μας.

---

<sup>95</sup> Ο ρόλος των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, τόσο στις κατασκευές, όσο και τις μετασκευές επιβατικών σκαφών είναι παγκόσμιας κυριαρχίας. Το 70% του αριθμού των μετασκευών πραγματοποιούνται στη Δυτική Ευρώπη.

Στις παθητικές επιπτώσεις, εντάσσεται η δυνατότητα διείσδυσης πλοιοκτητών των άλλων κρατών μελών στις ενδομεταφορές μας, με νεώτερα σκάφη, με συνέπεια να ανταγωνίζονται τους έλληνες πλοιοκτήτες με όλες τις γνωστές επιδράσεις. Στην πράξη όμως δεν αντιμετωπίζεται παρουσία πλοιοκτητών κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα ανταγωνισθεί τους έλληνες και μάλιστα στο εσωτερικό.

Συμπερασματικά, από την ανάλυση της συνολικής κίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές, όλα τα στατιστικά δεδομένα δείχνουν ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εξυπηρετούν ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό επιβατών και αυτό καταδεικνύει τη μείζονα σπουδαιότητα τους για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας και φυσικά μέσα από τη δημιουργία παρεπόμενης ζήτησης (induced demand) για τις πολλαπλές υπηρεσίες που προσφέρονται τοπικά, κυρίως όσον αφορά τις σχετιζόμενες με τον τουρισμό δραστηριότητες.

Σχετικά με τις προοπτικές που διαγράφονται, αυτές είναι αρκετά ευοίωνες, τόσο για τη διακίνηση αλλοδαπών - τουριστών, όσο και για τη διακίνηση Ελλήνων.

Παρόμοιες προβλέψεις ισχύουν και για την εξέλιξη της εμπορευματικής κίνησης για μεταφορές εντός Ελλάδος. Το μέγεθος της κίνησης αυτής τοποθετεί την Ελληνική ακτοπλοΐα ανάμεσα στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη. Οι προβλέψεις αυτές δεν περιλαμβάνουν προβλέψεις για «γενόμενη ζήτηση», λόγω εισαγωγής νέων τεχνολογιών.

Σε αντίθεση με τις την κατάσταση της ζήτησης, η εικόνα από την πλευρά της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας δεν είναι τόσο ρόδινη. Παρά τις εξελίξεις στον ακτοπλοϊκό στόλο από πλευράς μεγέθους πλοίων και επιπέδου παροχής υπηρεσιών, ο στόλος είναι εξαιρετικά γηρασμένος και χρήζει ανανέωσης.

Η πάσης φύσεως λιμενική υποδομή, κρίνεται σήμερα ανεπαρκής και είναι βασικός παράγοντας δυσλειτουργίας του συστήματος, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Αυτό ισχύει και για τα μεγάλα αστικά κέντρα και για τα λιμάνια της περιφέρειας.

Σε ότι αφορά τα Α/Κ - Φ/Γ σύμφωνα με τον Κανονισμό, οι κανόνες επάνδρωσης εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, στο οποίο το πλοίο εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής-host state), όπως έχει προαναφερθεί.



Στις περιπτώσεις δραστηριοποίησης πλοίων υπό σημαία άλλου κράτους μέλους στη χώρα μας εφαρμόζεται για την επάνδρωση η εσωτερική μας νομοθεσία. Κάτι τέτοιο επιδρά στην αύξηση της εσωτερικής ανεργίας πλην όμως το πρόβλημα αντιμετωπίζεται με τη συμπλήρωση των ξένων πληρωμάτων από Έλληνες ναυτικούς.

Στα Κ/Ζ η επάνδρωση εμπίπτει στην αρμοδιότητα του κράτους, στο οποίο το πλοίο είναι νηολογημένο (κράτος σημαίας - flag state). Στην περίπτωση αυτή είναι δυνατό να υπάρξει πρόβλημα και να εξαναγκασθούν έλληνες πλοιοκτήτες ή να βγουν εκτός αγοράς ή να αλλάξουν νηολόγιο, δηλαδή τη λεγόμενη «μετανηολόγηση» (flagging out).

Ως παράδειγμα αναφέρεται: Κ/Ζ πλοίο με γερμανική σημαία με πλήρωμα 30 γερμανούς και 250 ναυτικούς τρίτων χωρών, έχει χαμηλότερο σταθερό κόστος ενώ το υπό ελληνική σημαία με 280 έλληνες θα έχει μεγαλύτερο κόστος, δεν είναι ανταγωνιστικό και επομένως θα αυξήσει τις τιμές των εισιτηρίων. Αυτό όπως είναι γνωστό θα έχει αλυσοδετές αντιδράσεις. Ο πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να προβεί σε αλλαγή σημαίας για προφανείς λόγους. Στις περιπτώσεις μετανηολόγησης οι αρνητικές επιπτώσεις είναι εμφανείς: απώλεια πλοίου από το εθνικό νηολόγιο, απώλεια εσόδων για τη χώρα από τη φορολογία, μείωση θέσεων εργασίας, μείωση ναυτιλιακού συναλλάγματος κλπ.

### **6.3.2 Οι επιπτώσεις των τροποποιήσεων του θεσμικού πλαισίου για την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα**

Όσον αφορά την περίπτωση της Ελλάδας και το Νόμο 2932/2001 και τις τροποποιήσεις του που αφορούν την απελευθέρωση στον τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και η υποχρέωση της χώρας μας να συμμορφωθεί με τον Κοινοτικό Κανονισμό 3577/92, το θέμα παραμένει ανοιχτό. Με το νέο Νόμο δε λύθηκαν αυτόματα όλα τα προβλήματα, άλλα, καθορίσθηκε το πλαίσιο για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη των υποδομών, την εξασφάλιση ασφαλών και αξιόπιστων μεταφορών σε συνθήκες

ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η Ελλάδα υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδος προστατευτισμού. Η Πολιτεία κατέβαλε προσπάθεια να εξισορροπήσει αντίρροπες δυνάμεις όπως: εφοπλιστές, ναυτικούς, ανάγκη παροχής ασφαλών και ποιοτικών μεταφορών, αντιμετώπιση λοιπών αντισυγκρουόμενων συμφερόντων που αποτελούν τα βασικά σημεία ενός πολύπλοκου «παιγνίου». Το μέλλον θα δείξει εάν οι παλαιότερες και πρόσφατες πρωτοβουλίες και επιλογές δικαιωθούν στην πράξη.

Ο κανονισμός 3577/92 και στην συνέχεια ο Νόμος 2932/01 για την απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις, κυρίως από την πλευρά των πλοιοκτητών.

Κατά καιρούς διατυπώθηκαν αντίθετες γνώμες από φορείς σχετικούς με τη ναυτιλία και σε ότι αφορά τη διασφάλιση των αμυντικών και στρατηγικών συμφερόντων της χώρας αλλά και των φυσικών, κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων που απορρέουν από την άρση του cabotage.

Σύμφωνα με την Πολιτεία η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας δημιούργησε νέους όρους ανάπτυξης επιχειρηματικής δραστηριότητας στην ακτοπλοΐα και τον τουρισμό, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έλυσε και όλα τα προβλήματα.

Αντίθετη ήταν η άποψη των εφοπλιστών. Υπήρξε ακόμη και προσφυγή των εφοπλιστών στην δικαιοσύνη κατά του Νόμου 2932/2001 ζητώντας σχεδόν γενική τροποποίηση του.

Πολλές αντιδράσεις για το νέο θεσμικό πλαίσιο βάσει του οποίου θα λειτουργήσει η ελληνική ακτοπλοΐα προκλήθηκαν και από την Ένωση Ναυτών, διότι το cabotage τους εξασφάλιζε εργασία. Όσον αφορά όμως την επάνδρωση των κοινοτικών πλοίων που θα δρομολογηθούν, οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ίσως αυξηθούν αφού για λόγους ασφάλειας οι ξένοι ναυτικοί πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό.

Εύλογα ερωτήματα ήταν «Αν αρθεί η απαγόρευση πως θα εξυπηρετηθούν τα νησιά και πως θα εξασφαλιστούν ανθρώπινες συνθήκες δουλειάς για τους ναυτικούς, εφόσον θα ενταθεί ο ανταγωνισμός;». Κύρια προβλήματα που η αντιμετώπισή τους είναι δύσκολη και προκαλεί σύγκρουση συμφερόντων είναι: η εξυπηρέτηση των

νησιών, η εργασία των ναυτικών, τα ελληνικά ολιγοπώλια - μονοπώλια επί του παρόντος που στο μέλλον μπορεί να γίνουν πολυεθνικά.

Στις θετικές συνέπειες της άρσης περιλαμβάνονται:

- Ανανέωση του στόλου, (μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια).
- Καλύτερες τιμές, (αύξηση της τουριστικής και επιβατικής γενικά κίνησης).
- Νέες επενδύσεις <sup>96</sup> (ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, κλπ).
- Αναβάθμιση ναυτικής εκπαίδευσης, προκειμένου τα στελέχη της Ναυτιλίας να ανταποκριθούν στις νέες εξελίξεις της εποχής.

Ένα άλλο ζήτημα που πρέπει να αναλυθεί περισσότερο είναι το γεγονός ότι εξαιτίας του ανταγωνισμού και της διείσδυσης ξένων πλοιοκτητών στην χώρα μας, οι έλληνες πλοιοκτήτες είναι «αναγκασμένοι» να ανανεώσουν τον στόλο τους, επομένως νεότευκτα πλοία εμφανίζονται στο προσκήνιο κάτι που είναι φυσικά υπέρ των επιβατών.

Η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου είναι πρωτίστη σημασίας καθώς είναι και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Τα πλοία για να είναι ανταγωνιστικά πρέπει να είναι ποιοτικά και ασφαλή. Η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου πλοίου και του έμψυχου ναυτικού είναι αμφίδρομη. Για να υπάρξει βελτίωση της θέσης και της εκπαίδευσης του ναυτικού πρέπει ασφαλώς να υπάρξει και μεγάλος και ποιοτικός Ελληνικός στόλος αλλά και το αντίθετο, δηλαδή για να υπάρξει αυτός ο στόλος είναι απαραίτητη η διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο Έλληνας ναυτικός. Είναι επομένως απαραίτητο να υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για τον χειρισμό του προηγμένου εξοπλισμού των σύγχρονων πλοίων.

---

<sup>96</sup> Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι επενδύσεις είναι περιορισμένες, καθώς δεν αξιοποιούνται οι οικονομίες κλίμακας στα μεγάλα πλοία, αφού είναι υποχρεωμένα να πραγματοποιούν και άγονες προσεγγίσεις. Επομένως, αναφέρεται το πρόβλημα του διαχωρισμού των γραμμών έντονης ζήτησως από τις γραμμές αγόνου μορφής. Το πρόβλημα αυτό μπορεί να υπερκερασθεί με την υιοθέτηση της πρακτικής των feeder services από όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, που θα είναι σε θέση να κάνουν τη διασπορά των εξόδων και των εσόδων.

Τέλος, η ποιότητα των διατιθέμενων στοιχείων ακτοπλοΐας είναι κατά κανόνα κακή και αυτό αποτελεί εμπόδιο στις οποιεσδήποτε αναλύσεις που είναι αναγκαίες για τη διαμόρφωση προτάσεων για το πρόβλημα της ακτοπλοΐας.

### 6.3.3 Οι επιδράσεις της άρσης του cabotage στις ελληνικές «άγονες γραμμές»

Η εφαρμογή του Νόμου για άρση του cabotage στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές όξυνε τα προβλήματα των «άγονων γραμμών», τα οποία εντοπίζονται κυρίως στην απροθυμία των πλοιοκτητών, διότι πολλές γραμμές είναι οικονομικά ασύμφωρες, σε θέματα χρηματοδότησης, στις δυνατότητες των πλοίων (ηλικία, τεχνολογία), με αποτέλεσμα να ακυρώνονται τα προγραμματισμένα δρομολόγια. Υπήρχε μία γενικότερη απροθυμία των εφοπλιστών για δρομολόγια άγονων γραμμών και η κυβέρνηση έχει χρησιμοποιήσει ως δέλεαρ επιδοτήσεις. (έως και 25,2 εκατ. Ευρώ). Συγκεκριμένα διατέθηκαν:

ΕΤΟΣ	Εκατ. €
2000	5,9
2001	8,75
2002	11,8
2003	25,18

Οι συνδικαλιστικοί φορείς όμως από την αντίθετη μεριά ισχυρίζονται ότι το κόστος των επιδοτήσεων θα μετακυλισθεί και θα επιβαρύνει τους επιβάτες, με την αύξηση των εισιτηρίων. Απαιτείται μεγάλη προσοχή στο θέμα τιμής των εισιτηρίων, οικονομικής θέσης και Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επέτρεψε από τις αρχές του 2001 την επιδότηση δρομολογίων των άγονων γραμμών προς ή από μικρά νησιά, όπου οι επισκέπτες δεν υπερβαίνουν τις 100.000 ετησίως.

Από τις αρχές του 2004 ένας νέος ακτοπλοϊκός «χάρτης» άρχισε να

διαμορφώνεται με κύριο άξονα τη διασφάλιση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτεργατών.

Επιπρόσθετα, παρατηρείται ότι αντίθετα με ότι συμβαίνει για τη δρομολόγηση πλοίων στις «γόνιμες» γραμμές, ο υπολογισμός των προσόντων των πλοίων γίνεται με βάση συγκεκριμένους συντελεστές για τα απαιτούμενα στοιχεία. Ο κατάλογος των προσμετρούμενων προσόντων είναι ιδιαίτερα πλήρης. Όμως, διαπιστώνεται ότι το μήκος ορισμένων άγονων γραμμών είναι στην κυριολεξία «πάρα πολύ μεγάλο», λόγω του μεγάλου αριθμού προσεγγίσεων, έτσι τελικά οι υπηρεσίες που προσφέρουν για τα μικρά νησιά αμφισβητείται έντονα από τους ίδιους τους κατοίκους. Προτείνεται, λοιπόν, ότι θα ήταν καλύτερα να αντικατασταθούν από μικρές γραμμές που θα συνδέουν συνεπώς και συνεχώς τα μικρά νησιά με το πλησιέστερο «γόνιμο» νησί ή το διοικητικό τους κέντρο, από όπου θα υπάρχει ανταπόκριση για Πειραιά και άλλους προορισμούς.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε στη δημοσιότητα ερμηνείες σε θέματα Κανονισμού από όπου έγινε φανερό ότι: αποδέχτηκε τις Ελληνικές θέσεις για τις ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου και δέχτηκε ότι μπορεί να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τη διασφάλιση επαρκούς σύνδεσης για όλα τα νησιά αλλά και την εργασία των ναυτικών.

Η ακτοπλοΐα δεν μπορεί να θεωρηθεί «επιχειρηματική αγορά», διότι τα επιβατηγά πλοία συνδέουν ελληνικά νησιά προσφέροντας και συγκοινωνιακό έργο, το οποίο σε καμία περίπτωση δε θα καταργηθεί.

Το νέο πλαίσιο που δημιουργείται δίνει μεγάλη βάση στο δημόσιο συμφέρον, την ασφάλεια του πολίτη και στον υγιή ανταγωνισμό.

Σε ένα πλαίσιο πλήρους ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας είναι προφανές ότι το άνοιγμα της αγοράς είναι κάτι το αναπόφευκτο, λόγω και της γενικότερης υποχρέωσης που έχουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση<sup>97</sup> αλλά και λόγω του ότι είναι προς το συμφέρον μας να ακολουθήσουμε την απελευθέρωση.

---

<sup>97</sup> Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών είναι βασική αρχή της Συνθήκης και δεν μπορεί να περιοριστεί παρά μόνο για επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος.

### 6.3.4 Τα προβλήματα του υφιστάμενου δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών

Το δίκτυο γραμμών που έχει διαμορφωθεί παρουσιάζει ποικίλα προβλήματα, τα οποία εντοπίζονται:

- Στην εμφάνιση μεγάλων καθυστερήσεων, που επιβαρύνουν ιδιαίτερα τους επιβάτες που ταξιδεύουν για τα απομακρυσμένα νησιά.
- Αποδυνάμωση της σύνδεσης των νησιών με την έδρα τους (π.χ. Κυκλαδίτικα νησιά με την Ερμούπολη της Σύρου).
- Αδυναμία σύνδεσης γειτονικών νησιών.
- Δημιουργία γραμμών που περιλαμβάνουν πολλές προσεγγίσεις, ώστε να μειώνεται το κόστος εκμετάλλευσης, αλλά αυξάνεται η διάρκεια του ταξιδιού.<sup>98</sup>
- Δημιουργία συμφορήσεων (ιδιαίτερα την περίοδο του καλοκαιριού, που υπάρχει αυξημένη κινητικότητα), εξαιτίας της μετατροπής του λιμένα του Πειραιά ως λιμένα αφετηρίας.
- Ιδιαίτερη επιβάρυνση της Πολιτείας με τις επιδοτήσεις που παρέχει στις άγονες γραμμές, που δεν παρουσιάζουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον, προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

### 6.3.5 Οι επιδράσεις των χρηματοδοτήσεων στην ελληνική ακτοπλοΐα

Σημαντικά κριτήρια για τη δανειοδότηση απόκτησης σκαφών θεωρούνται όχι μόνο η ηλικία του σκάφους, αλλά και η συγκριτικά μεγάλη ηλικία των αποκτώμενων ακτοπλοϊκών πλοίων.

Αποτέλεσμα αυτών των εμποδίων είναι η αδυναμία λήψης δανείων για απόκτηση σκαφών από ξένες τράπεζες<sup>99</sup> και η αναγκαστική στροφή στις ελληνικές

---

<sup>98</sup> Αυτό το σύστημα εξυπηρετεί τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που διαθέτουν παλαιά πλοία. Με την εισαγωγή, όμως, νέων πλοίων που παρουσιάζουν μεγάλο κόστος εκμετάλλευσης, το εν λόγω σύστημα θα οδηγήσει σε μη οικονομικά βιώσιμες γραμμές.

<sup>99</sup> Οι ξένες τράπεζες έχουν μια περιορισμένη παρουσία που αφορά τη δανειοδότηση μετασκευών πλοίων.

τράπεζες.

Πρέπει, όμως, να επισημανθεί ότι εκτός του θέματος της ηλικίας, η Ακτοπλοΐα αντιμετωπίζεται γενικά με επιφύλαξη εκ μέρους του Τραπεζών. Αυτή η «αρνητική»<sup>100</sup> συμπεριφορά οφείλεται στην προηγούμενη συμπεριφορά των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Είναι γνωστό, ότι το πρώτο στοιχείο που διερευνάται από τις Τράπεζες, μετά την υποβολή αιτήματος χρηματοδότησης είναι το ποιόν και η προηγούμενη συμπεριφορά του πλοιοκτήτη. Γι' αυτό το σκοπό συλλέγονται πληροφορίες από τα αρχεία της Τράπεζας, άλλους τραπεζίτες και από την αγορά.

Αυτή η προηγούμενη συμπεριφορά που βαρύνει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, απαρτίζεται από καθυστερήσεις αποπληρωμής δανείων ή αδυναμία αποπληρωμής δανείων και κατασχέσεις πλοίων. Η εν λόγω συμπεριφορά δε χαρακτηρίζει το σύνολο των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αλλά οπωσδήποτε προδιαθέτει αρνητικά τις Τράπεζες.

Τέλος, ένα άλλο στοιχείο που διαδραματίζει αρνητικό ρόλο στα έσοδα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, είναι η ανάπτυξη ενός ιδιόμορφου ανταγωνισμού μεταξύ των πλοιοκτητών, ως προς το χρονικό διάστημα της χορηγούμενης πίστης προς τους πράκτορες και δευτερευόντως, ως προς το ύψος της χορηγούμενης προς τους πράκτορες προμήθειας.

Από όλα τα προηγούμενα οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η Ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει έλλειψη τραπεζικής υποστήριξης.

Επίσης, όσον αφορά την κρατική υποστήριξη, διαπιστώνεται ότι η Ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια της μακρόχρονης δραστηριοποίησης της δεν έτυχε ιδιαίτερης κρατικής χρηματοδότησης, αν και υπήρξε αντικείμενο πολλαπλών κρατικών παρεμβάσεων.

Η χρηματοδοτική υποστήριξη εκ μέρους του Δημόσιου Τομέα σχετίζεται και με τις ενισχύσεις που προήλθαν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Θα πρέπει, όμως να επισημανθεί ότι παρά το εκτεταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα της Ελλάδας και της επακόλουθης ιδιαίτερης σημασίας που διαδραματίζει η Ακτοπλοΐα για αυτήν, δεν

---

<sup>100</sup> Αυτή η αρνητική συμπεριφορά οφείλεται, επίσης, και στον αθέμιτο ανταγωνισμό που αναπτύσσεται κάποιες φορές μεταξύ των πλοιοκτητών.

εντάχθηκε ως ξεχωριστή δράση στα Κοινοτικά Προγράμματα για τη χώρα μας.

Αυτό συνέβη κακώς, κατά την ελληνική πλευρά, δεδομένου ότι οι μεγάλες νησιωτικές περιοχές (όπως το Βόρειο και Νότιο Αιγαίο και το Ιόνιο) ανήκουν στις δέκα λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άρα προγράμματα για την ανάπτυξή τους θα έδιναν πρωτεύουσα σημασία στην ενίσχυση της Ακτοπλοΐας.

Συνέπεια όλων των παραπάνω, είναι ο περιορισμένος και έμμεσος χαρακτήρας των κοινοτικών ενισχύσεων προς την Ακτοπλοΐα. Αυτές δόθηκαν κυρίως για επενδύσεις σε υποδομή (λιμάνια) και δευτερευόντως για επενδύσεις σε πλοία ή για εκπαίδευση εργαζομένων.

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι η δυσκολία εξεύρεσης κεφαλαίων, είτε λόγω έλλειψης τραπεζικής υποστήριξης, είτε λόγω έλλειψης κρατικής υποστήριξης. Άρα απομένουν σαν «αναγκαστικές» λύσεις η αυτοχρηματοδότηση και η προσφυγή στο Χρηματιστήριο Αξιών. Όμως, η αυτοχρηματοδότηση φαίνεται ως ένα βαθμό δύσκολη, δεδομένης της φθίνουσας αποδοτικότητας του κεφαλαίου που εμφανίζει ο κλάδος και η προσφυγή προς το Χρηματιστήριο αντιμετωπίζει ισχυρά θεσμικά εμπόδια.

#### **6.4 Προτάσεις βελτίωσης του γενικού πλαισίου της Κοινοτικής ακτοπλοϊκής αγοράς**

Το περιβάλλον της ακτοπλοΐας είναι εντελώς διαφορετικό από αυτό του παρελθόντος, προς την κατεύθυνση του ανταγωνισμού. Έτσι, οποιαδήποτε προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, με παράλληλη συγκράτηση του κόστους παροχής αυτών των υπηρεσιών, θα αυξήσει τις πιθανότητες επιβίωσης των πλοιοκτητών αυτών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Όσον αφορά το στόλο των ακτοπλοϊκών πλοίων, όλων των Κοινοτικών χωρών, κρίνεται απαραίτητη η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, με χρήση τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής (EDI) για αποδοτικότερη μεταφορά εμπορευμάτων, που θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της ενδομεταφοράς φορτίων. Η ανανέωση του στόλου των φορτηγών πλοίων θα βοηθήσει, επίσης, το στόχο αυτό σημαντικά.



Μερικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκονται σε σαφώς μειονεκτική θέση εκ μέρους των Κοινοτικών τους εταιρειών, όσον αφορά την αποδοτικότητά τους, και κατ' επέκταση όσον αφορά την εμπορική τους ανταγωνιστικότητα και τη γενική τους οικονομική ανάπτυξη. Εκτός και αν γίνει σημαντική πρόοδος, ώστε να μικρύνει αυτό το χάσμα, η απόσταση μεταξύ αυτών των χωρών και των άλλων θα αυξηθεί, με σοβαρές συνέπειες στην προοπτική για την αποτελεσματική Ευρωπαϊκή οικονομική ολοκλήρωση και σύγκλιση των οικονομιών που προβλέπει η Συνθήκη του Maastricht.

Με την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών, το πρόβλημα αναμόρφωσης του δικτύου (τουλάχιστον για τον τομέα «δημόσιων υπηρεσιών») θεωρείται εξαιρετικά επείγον για όλες τις κοινοτικές χώρες. Οι κυβερνήσεις των κρατών μελών θα πρέπει να καταλήξουν σε ένα σύνολο από σφαιρικά κριτήρια για τα δίκτυά τους. Παράλληλα, οι μεμονωμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες θα πρέπει και αυτές να βελτιστοποιήσουν τα δικά τους δίκτυα (διαδρομές, δρομολόγια) για καλύτερη αντιμετώπιση του ανταγωνισμού.

Τέλος, ισχυρή προτροπή προς τις αρμόδιες υπηρεσίες όλων των κρατών μελών είναι η πλήρης και ριζική αναδιάρθρωση του μηχανισμού συλλογής, αποθήκευσης και διάθεσης στοιχείων για την ακτοπλοΐα. Τα στοιχεία αυτά αφορούν στοιχεία κίνησης, στόλου, ναύλων και οτιδήποτε άλλο έχει σχέση με το θέμα. Καθόσον το ισχύον σήμερα σύστημα και στοιχεία κακής ποιότητας διαθέτει και παραθέτει τα στοιχεία αυτά κατά τρόπο μη χρήσιμο και δε συλλέγει άλλα βασικά στοιχεία (π.χ. πίνακες O - D), είναι ίσως καιρός για μια βασική αλλαγή. Το προτεινόμενο σύστημα θα βασίζεται στο ευέλικτο σύστημα H/Y, το οποίο θα μπορεί να παρέχει στους ενδιαφερόμενους τα στοιχεία που χρειάζονται, σε μια μορφή που αυτά θα είναι χρήσιμα. Πρέπει στο σημείο αυτό να τονισθεί ότι η συμβολή των ακτοπλοϊκών εταιρειών και άλλων φορέων (π.χ. λιμεναρχείων) είναι απαραίτητη.

Συνοπτικά, οι λύσεις που θα μπορούσαν να προωθηθούν, προκειμένου να επιλυθούν τα πολυάριθμα προβλήματα της ακτοπλοΐας και να αναβαθμιστεί η εν λόγω αγορά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μπορούν να προέλθουν από διαφορετικούς παράγοντες.

Αρχικά, θα πρέπει να συνειδητοποιηθεί ότι η σημασία των νησιών δεν αποτελεί μόνο «ελληνική υπόθεση» αλλά αφορά και άλλες κοινοτικές χώρες γι' αυτό και θα

πρέπει να ληφθούν αποφάσεις σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου να διασφαλιστεί η εξυπηρέτηση των νησιών με τον καλύτερο δυνατό και επαρκή τρόπο.

Σε θεσμικό επίπεδο, οι προτάσεις που προβάλλονται σχετίζονται κυρίως με τη λήψη κατάλληλων μέτρων που αφορούν τη δημιουργία ενός ενιαίου κέντρου λήψης αποφάσεων και τη χρηματοδότηση. Ο φορέας που θα δημιουργηθεί θα σχεδιάζει την κάλυψη κοινωνικών και όχι μόνο επιχειρησιακών ή βιώσιμων αναγκών και θα πρέπει να παρέχει μια ελάχιστη εγγυημένη υπηρεσία<sup>101</sup> δημοσίου συμφέροντος σε όλους τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών ανεξαρτήτως γεωγραφικής θέσης και σε προσιτή τιμή.

Οι χρηματοδοτήσεις θα αποσκοπούν στο να εκσυγχρονιστούν οι διαδικασίες ανάθεσης υποχρεώσεων δημοσίου συμφέροντος, ώστε να περιλαμβάνουν υπηρεσίες και όχι μέσα μεταφοράς και επιπρόσθετα τα οικονομικά μέτρα θα πρέπει να μειώνουν το κόστος των εμπορευματικών μεταφορών άμεσα ή να διευκολύνουν την ανάληψη επενδύσεων.

Είναι γνωστό, ότι η ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μια κατεξοχήν ανταγωνιστική αγορά και αυτός ο ανταγωνισμός θα πρέπει να διατηρείται, μέσω της προώθησης κινήτρων για την είσοδο νέων επιχειρήσεων, είτε μέσω της εισόδου νέων τεχνολογιών σε πληροφοριακά συστήματα κτλ.

## **6.5. Τι πρέπει να γίνει για την περίπτωση της Ελλάδας**

### **6.5.1. Στόλος**

Η βασική προτεραιότητα του στόλου είναι η μαζική ανάγκη ανανέωσης, που δημιουργεί μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία για τη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας. Υπό κατάλληλες συνθήκες, αυτή θα μπορούσε να αναλάβει τη σχεδίαση και ναυπήγηση

---

<sup>101</sup> Η εισαγωγή της έννοιας της ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας σε προσιτή τιμή που στην ορολογία την ειδική ονομάζεται καθολική υπηρεσία. Η καθολική υπηρεσία είναι μία αρκετά συχνά και διαδεδομένη έννοια σε άλλους τομείς.

τυποποιημένων designs επιβατηγών και φορτηγών πλοίων, ειδικών για τις Ελληνικές θάλασσες.

Είναι σίγουρο ότι αυτοί που θα μπορέσουν να τηρήσουν τις προτεραιότητες αυτές είναι και αυτοί που θα μπορέσουν να μείνουν μέσα στο «παιχνίδι». Είναι, επίσης, σίγουρο ότι θα υπάρξει από πλευράς Ελληνικής πλοιοκτησίας μεγάλη ζήτηση για νέα σκάφη. Εδώ διαφαίνεται μία χρυσή ευκαιρία για την Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία. Το ερώτημα είναι το εξής: Θα μπορέσει να την αρπάξει δυναμικά ή οι πλοιοκτήτες θα συνεχίσουν να προσφεύγουν σε ξένα ναυπηγεία;!

Στο πλαίσιο της πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σημειώνεται ότι πέρα των άλλων επενδύσεων, υπάρχει δυνατότητα να χρηματοδοτηθούν και επενδύσεις για την κατασκευή πλοίων σύνδεσης λιμένων άγονων γραμμών.

### **6.5.2 Λιμενική υποδομή**

Με τη διαφαινόμενη αύξηση της κίνησης, είναι σαφές ότι πολλά ακόμη πρέπει να γίνουν για την περαιτέρω αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής της χώρας. Αυτό ισχύει και για τα λιμάνια στα μεγάλα αστικά κέντρα (με πρώτο παράδειγμα τον Πειραιά) και για τα λιμάνια στα νησιά.

Τα λιμάνια θα πρέπει να ενταχθούν στο γενικότερο πρόβλημα της αναμόρφωσης της δομής του Ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου, το οποίο εμφανίζει σημαντικά προβλήματα. Επίσης, ο ρόλος των λιμανιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι καθοριστικός και πρέπει να ληφθούν μέτρα για την αποδοτική χρήση της πεπερασμένης χωρητικότητάς τους.

Βασικό ερώτημα στο ζήτημα της λιμενικής υποδομής είναι η χρηματοδότησή της. Δεδομένων των ορίων που υπάρχουν στην Κρατική χρηματοδότηση, κεφάλαια θα αναζητηθούν από Κοινοτικά προγράμματα, όπως το Ταμείο Συνοχής, το Κοινοτικό

Πλαίσιο Στήριξης και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (TENs)<sup>102</sup>. Με την επικείμενη θεσμική μετεξέλιξη των δύο μεγάλων λιμανιών (και ίσως αργότερα και άλλων μικρότερων), κεφάλαια, επίσης, θα αντληθούν και από την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Για τα άλλα λιμάνια της χώρας, η Κρατική παρέμβαση αναμένεται να είναι σημαντική σε λιμάνια της περιφέρειας, εκεί δηλαδή που κάποιος ιδιώτης δεν έχει ίδιο συμφέρον να κάνει επενδύσεις. Η χρηματοδότηση έργων από διάφορα Κοινοτικά προγράμματα αναμένεται να συνεχισθεί.

Η αναπτυξιακή πολιτική του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προσανατολίζεται σε τρεις άξονες που αφορούν επενδύσεις στα λιμάνια, απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Το στρατηγικό σχέδιο Ανάπτυξης θα περιλαμβάνει έργα υποδομών και ανωδομών των λιμένων, έργα πρόσβασης στα λιμάνια, έργα σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία των λιμένων από τρομοκρατικές ενέργειες και έργα εισαγωγής νέων τεχνολογιών στα λιμάνια.

Η προώθηση του σχεδίου αποσκοπεί στη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία. Έχουν, ήδη, πραγματοποιηθεί διαβουλεύσεις με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη χρηματοδότηση αυτών των έργων και έχει ολοκληρωθεί Σχέδιο Μνημονίου Συνεργασίας, ώστε να χρηματοδοτηθούν αυτά τα έργα με ευνοϊκούς όρους δανειοδότησης.

Τέλος, διάφορες λιμενικές αρχές θα πρέπει να επιλύσουν το οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα σε περιόδους αιχμής, καθώς και τη σχεδόν πλήρη έλλειψη υποδομής για παροχή διευκολύνσεων στους επιβάτες (τουαλέτες, τηλέφωνα, εστιατόρια, κλπ) όταν περιμένουν πλοίο.

---

<sup>102</sup> Το παρόν πρόγραμμα δεν κάνει συγκεκριμένες προτάσεις για το βαθμό προτεραιότητας που θα πρέπει να λάβουν συγκεκριμένα έργα λιμενικής υποδομής, για την αποφυγή επικάλυψης με τις σχετικές προτάσεις της μελέτης του ΥΠΕΘΟ «Ελλάδα 2010».

### 6.5.3 Δομή δικτύου

Κάποιος αφελής θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι με την απελευθέρωση της αγοράς το 2004 υπάρχει κίνδυνος συρρίκνωσης του δικτύου στις απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές. Ευτυχώς, ο Κανονισμός 3577 (και συγκεκριμένα το Άρθρο 4) παρέχει τη δυνατότητα σύναψης ανάθεσης «δημόσιας υπηρεσίας» ή επιβάλλει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως προϋπόθεση για την παροχή άδειας σε κάποια εταιρεία.

Επομένως, με το εργαλείο αυτό, παρέχεται η ευκαιρία στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να σχεδιάσει εξ αρχής το δίκτυο κατά βέλτιστο τρόπο, δηλαδή σύμφωνα με ορισμένα σφαιρικά κριτήρια εξυπηρέτησης του κοινού. Τα κριτήρια αυτά λογικά θα πρέπει να έχουν σχέση με παραμέτρους, όπως συχνότητα δρομολογίων, προδιαγραφές των πλοίων που προσφέρουν υπηρεσίες, συνδεσιμότητα λιμένων, κάλυψη κατά τη διάρκεια του χειμώνα, κλπ. Για να γίνει, όμως, αυτό, θα πρέπει παράλληλα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να αναθεωρήσει τη σημερινή διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας.

Παράλληλα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των θαλάσσιων λεωφόρων και αφού υπογράφηκαν τα σχετικά Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας και μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου, υπογράφηκε ακόμη και αντίστοιχο Μνημόνιο της χώρας μας με τη Μάλτα.

Ακόμη ένα άμεσο αποτέλεσμα της συνεργασίας των τεσσάρων κρατών μελών προτείνει τη δημιουργία ενός Σχεδίου Ανάπτυξης Διευρωπαϊκών Διαδρομών Ανατολικής Μεσογείου (Ελλάδας - Κύπρου - Ιταλίας - Μάλτας).

Το Σχέδιο θα αναδείξει τις ανάγκες που υπάρχουν, όσον αφορά τις θαλάσσιες συνδέσεις στην περιοχή και θα καθορίσει τις υποδομές που απαιτούνται να πραγματοποιηθούν στους λιμένες.

#### **6.5.4 Ποιότητα υπηρεσιών**

Για τον επιβάτη του μέλλοντος, εκτός από καλύτερες υπηρεσίες στο πλοίο και στο λιμάνι, σημασία θα έχει η ποιότητα όλων των παρεχόμενων υπηρεσιών. Γι' αυτό και αναμένεται περισσότερη ολοκλήρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με εκείνες που έχουν περισσότερο τουριστικό χαρακτήρα, όπως κρατήσεις ξενοδοχείων ή άλλων δωματίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σκαφών αναψυχής, εκδρομές και περιηγήσεις κλπ. Αναμένονται, επίσης, καλύτερες υπηρεσίες στη μεταφορά αποσκευών και εμπορευμάτων με σύστημα door-to-door.

#### **6.5.5 Θεσμικό πλαίσιο**

Η πολυπλοκότητα του θεσμικού πλαισίου έχει σαν αποτέλεσμα τη δυσκινησία εκείνων των διαδικασιών που είναι απαραίτητο να είναι απλές και ευέλικτες για να μπορέσει να λειτουργήσει το σύστημα αποδοτικά. Επομένως, χρειάζονται να γίνουν αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, ώστε να διορθωθεί η κατάσταση αυτή. Είναι καιρός το πολύχρωμο μωσαϊκό να δώσει τη θέση του σε ένα σύγχρονο πλαίσιο.

Η εναρμόνιση της Κοινοτικής νομοθεσίας (Κανονισμός της ΕΟΚ για το cabotage) με την αντίστοιχη Ελληνική βαρύνει την Ελλάδα, αφού είναι σαφές ότι σήμερα οι δύο αυτές νομοθεσίες δεν είναι συμβατές. Το έργο της αλλαγής του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου σε τέτοιο που να είναι πλήρως εναρμονισμένο με τον Κανονισμό είναι σημαντικότερο και δεν επιδέχεται αργοπορία. Την πρωτοβουλία για την αλλαγή αυτή θα πρέπει να αναλάβει το καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο, το ΥΕΝ.

Από όσες αλλαγές είναι αναγκαίες, ίσως η πιο σημαντική είναι η αλλαγή στη διαδικασία χορήγησης αδειών σκοπιμότητας. Αυτή, βασισμένη σήμερα σε μία απαρχαιωμένη νομοθεσία, δεν είναι ούτε ορθολογική, ούτε συμβατή με τον Κανονισμό 3577. Η νέα διαδικασία θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, να προάγει τον ανταγωνισμό, και να περιορίζει όσο το δυνατό περισσότερο μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Άδειες θα πρέπει να παίρνουν αυτές οι εταιρείες που είναι σε θέση να εγγυηθούν συγκεκριμένες προδιαγραφές στις υπηρεσίες που προσφέρουν

στον επιβάτη.

Μία άλλη σημαντική παρέμβαση που πρέπει να γίνει είναι η απελευθέρωση του ναυτολογίου. Με τον όρο αυτό, εννοούμε ότι ο καθένας που προσφέρει μία υπηρεσία θα πρέπει να έχει την ελευθερία να τιμολογεί αυτήν την υπηρεσία και να ανταγωνίζεται και ως προς την τιμή. Μία τέτοια κατάσταση επικρατεί σήμερα στο διάδρομο της Αδριατικής και θα μπορούσε να εφαρμοσθεί και στο εσωτερικό της χώρας.

Αν ο φόβος σήμερα είναι ότι μία απελευθέρωση του ναυτολογίου θα οδηγήσει τους ναύλους προς τα πάνω, αυτό δεν είναι αναγκαστικά ακριβές, όπως έχουν δείξει παραδείγματα στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και στις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας (οι ναύλοι, των οποίων είναι χαμηλότεροι από εκείνους της γραμμής Πειραιά - Κρήτης ανά μονάδα απόστασης). Σε κάθε περίπτωση, η κατάργηση των μονοπωλιακών καταστάσεων που υπάρχουν σήμερα θα οδηγήσει τους ναύλους σε ανταγωνιστικότερα επίπεδα.

Βέβαια, θα ήταν μεγάλο σφάλμα να γίνει πλήρης απελευθέρωση του ναυτολογίου, ιδίως στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών. Οι γραμμές αυτές είναι εξ ορισμού εκείνες, τις οποίες ένας πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος μόνο το δικό του συμφέρον, δε θα αναλάμβανε. Το ερώτημα είναι ποιες θα είναι αυτές οι γραμμές, και πως θα δίνονται οι άδειες για τις γραμμές αυτές.

Αυτή άλλωστε είναι μία μεγάλη πρόκληση για το θεσμικό έργο που πρέπει να γίνει στο μέλλον: Ποιος θα είναι βέλτιστος συνδυασμός (η χρυσή τομή) στο φάσμα μεταξύ του καθολικού ελέγχου της αγοράς που έχουμε σήμερα και της πλήρους απελευθέρωσης της. Στόχοι θα πρέπει να είναι αφ' ενός μεν να προάγεται ο ανταγωνισμός, αφ' ετέρου δε να μην υπάρχει υποβάθμιση υπηρεσιών στις απομακρυσμένες περιοχές, ιδίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

## επίλογος

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει αναγνωρίσει την καθοριστική σημασία που έχουν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές, όχι μόνο στη συνοχή και ανάπτυξη όλων των επιμέρους περιοχών της, αλλά και στην ανταγωνιστικότητα της ίδιας της Κοινότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ανάγκη για απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες κοινοτικές ενδομεταφορές των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποδηλώνεται σε συνδυασμό με την οικονομική και στρατιωτική τους ανεξαρτησία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί σκόπιμο για τη βιωσιμότητα του εμπορίου της να μην εξαρτάται σε υπερβολικό βαθμό από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχουν οι οικονομικοί ανταγωνιστές της, δεδομένου ότι αυτοί, υπό ορισμένες περιστάσεις, θα μπορούσαν να ενεργήσουν ανάλογα με τα μακροπρόθεσμα εμπορικά τους συμφέροντα.

Η Ευρώπη αποτελεί ένα παραδοσιακά ναυτιλιακό χώρο. Με τις υψηλές επιπέδου λιμενικές υποδομές κατά μήκος όλων των Ευρωπαϊκών ακτών, συνδέεται άμεσα και εξυπηρετείται από τις θαλάσσιες μεταφορές σημαντικό μέρος της Ευρωπαϊκής επικράτειας. Επιπλέον, με τη σχεδιαζόμενη νέα διεύρυνση, ενισχύεται ακόμη περισσότερο η σημασία των ναυτιλιακών μεταφορών και ανοίγονται νέες προοπτικές γι' αυτές στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επιτυχία του θαλάσσιου εμπορίου αποτέλεσε πάντοτε τη βάση για την κεντρική θέση που καταλαμβάνει η Ευρώπη στην παγκόσμια οικονομία. Η ακτοπλοΐα εξακολουθεί να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του ευρωπαϊκού εμπορικού και πολιτιστικού ιστού, καθώς και σημαντική πηγή απασχόλησης.

Η συμβολή αυτή ωστόσο δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένη. Ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει οξύ ανταγωνισμό από άλλες περιοχές που δεν είναι πάντοτε ισότιμος. Απαιτείται συνεχής αναβάθμιση των συνδέσεων μεταξύ της ναυτιλίας και των αναπτυσσομένων οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών δικτύων της Ευρώπης. Έχει σχεδόν περατωθεί η διαδικασία ανοίγματος στον ανταγωνισμό των εθνικών αγορών θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά η διεύρυνση



της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα έχει ως συνέπεια νέες προκλήσεις και θα προσφέρει νέες ευκαιρίες.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

- Ø Γουλιέλμος, Α και Σαμπράκος, Ε «*Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων*», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2002.
- Ø Θεοδωρόπουλος, Σ, Λεκάκου, Μ, Πάλλης, Α «*Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*», Εκδόσεις Γιώργος Δαρδάνος, Αθήνα 2006.
- Ø Φιλιππάτος, Γ,Κ, Αθανασόπουλος Π, Ι, «*Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Διοικητική*».
- Ø Ψαραύτης, Χ, «*Ελληνική Ακτοπλοΐα: Κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες*», Πειραιάς, 1993.
- Ø Θεοδωρόπουλος, Σ, «*Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1998.
- Ø Γεωργαντόπουλος, Ε, «*Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική*».
- Ø Γιαννόπουλος, Γ, «*Θαλάσσιες Μεταφορές*», Εκδόσεις παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1998.
- Ø Τζωάννος, Ι, «*Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία*», Εκδόσεις ΙΟΒΕ, Αθήνα 1990.
- Ø Μεταξά Β.Ν. «*Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας*», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1992.
- Ø Χλωμούδης, Κ, «*Ελληνικά λιμάνια: Νέες προκλήσεις και θεσμικές μεταβολές*», Αθήνα, 2001».
- Ø Χλωμούδης, Κ, Παπαδημητρίου,Ε, Τζαννάτος, Ε, Λεκάκου, Μ, Πάνου, Κ, «*Τα προβλήματα μεταφοράς στα νησιά, προτάσεις αντιμετώπισής τους: Ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης*», Αδημοσίευτο.
- Ø Βλάχος, Γ, «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2000.
- Ø Βανδώρου Δ.Χ., «*Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας*», Πάτρα 1990.
- Ø Παρδάλη, Α, «*Οικονομική & Πολιτική Λιμένων*», Εκδόσεις INTERBOOKS, Αθήνα 1997.

- Ø Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, «Θαλάσσιες Μεταφορές», Εκδόσεις Πράξις, Αθήνα 1987.
- Ø Λεκάκου, Μ, «Οι οικονομικές απόψεις του Ακτοπλοϊκού Ζητήματος, Η Τιμολογιακή Πολιτική», Διδακτορική Διατριβή, Πειραιάς 1994.
- Ø Σαμπράκος, Ε, «Ο τομέας των μεταφορών και ο ρόλος του Κράτους», Οικονομική Ενημέρωση, Εκδ. Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα 1998.
- Ø Θεοδωρόπουλος, Σ, Καλαφάτη, Θ, «Ευρωπαϊκή Κοινότητα Θεωρία και Πολιτική της Οικονομικής Ολοκλήρωσης», Πειραιάς 1992.
- Ø «2<sup>η</sup> ΗΜΕΡΙΔΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΗΡΩΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ», Πειραιάς 1996.
- Ø Πρακτικά Συνεδρίου: «ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ», Σύρος, 2006.
- Ø Θεοδωρόπουλος, Σ, «Ευρωπαϊκή Οικονομική Ολοκλήρωση, Θεωρία & Πολιτική», Αθήνα 1997.
- Ø Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22/12/1986, OJ L 378.
- Ø Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 07/12/1992.
- Ø Κανονισμός του Συμβουλίου (17/12/1990) Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 353.
- Ø Νόμος 2932/2001 ΦΕΚΑ145/27 Ιουνίου 2001.
- Ø Νόμος 3260/2004 ΦΕΚ151/6 Αυγούστου 2004.
- Ø Νόμος 3153/2003 ΦΕΚ153/19 Ιουνίου 2003.
- Ø Νόμος 3409/2005 ΦΕΚ273/4 Νοεμβρίου 2005.
- Ø Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, Υπόθεση-205/99 της 20ής Φεβρουαρίου 2001.
- Ø Εγκύκλιοι ΥΕΝ α) 1151.65/1/98/4.8.98 β) 1151.65/2/98/18.12.98.
- Ø Προεδρικό Διάταγμα 344/2003 ΦΕΚΑ314/.12.2003.
- Ø Έκθεση της Ε.Ε. Βρυξέλλες 24.4.2002. COM (2002) 203 Τελικό.

- Ø Ανακοίνωση της Ε.Ε. προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Βρυξέλλες 22.12.2003. COM (2003) 595 Τελικό. (Ερμηνεία του Κανονισμού 3577/92).
- Ø Francois J.F., Wooton I., “*Trade in International Transport Services: The Role of Competition*”, Review of International Economics, May 2001, 9(2), 249-261. Blackwell Publishers Ltd, Oxford, UK and Boston, USA.
- Ø Maritime Policy and Management, “*Competition in ship handling: a study of market turbulence in North European harbor towage.*” 1 July 2000, no. 3. Taylor and Francis Ltd.
- Ø Weiss, N, Hasset, M, “*Introductory Statistics*”, Addison – Welsly – Publishing Co Inc., USA, 1982.
- Ø Stubbs P.C. Tyson, W,J, “*Transport Economics*”, George Allen, London, 1980.

## INTEPNET :

- [www.ecsa.be/publications](http://www.ecsa.be/publications).
- <http://europa.eu.int/scadplus/leg/el/s13003.htm>.
- [http://www.europa.eu.int/comm/energy\\_transport/en/lb\\_en.html](http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html)
- [http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/mt\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/mt_en.html)
- [http://europarl.eu.int/workingpapers/tran/w14/3\\_en.html](http://europarl.eu.int/workingpapers/tran/w14/3_en.html)
- [www.naftemporiki.gr/news](http://www.naftemporiki.gr/news)
- [www.in.gr/news](http://www.in.gr/news)
- [www.egov.yen.gr](http://www.egov.yen.gr)
- [http://www.enet.gr/online/online\\_p1.jsp](http://www.enet.gr/online/online_p1.jsp) ακτοπλοϊκής αγοράς
- [www.Maritimeadvocate.com](http://www.Maritimeadvocate.com)
- [www.ormstoday/onlineedition](http://www.ormstoday/onlineedition).
- <http://www.naftemporiki.gr/news/static/06/01/03/1136689.htm>
- <http://www.naftemporiki.gr/news/prinstory.asp?stories=1105140>
- <http://www.interviews.gr/html/interviews.htm>
- [www.mctf.com](http://www.mctf.com)
- <http://www.hri.org/E/2000/00-10-18.dir/keimena/greece/greece3.htm>
- [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)
- [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ (ΕΟΚ) 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Σύμφωνα με το Άρθρο 1<sup>ο</sup>, το άρθρο 165 του Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου» που αφορά τη μεταφορά επιβατών, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει αντικαθίσταται ως ακολούθως:

1.(α) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων με εισιτήρια συνεχείας, ανήκει στα αναγνωριζόμενα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του παρόντος και δρομολογούμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ελληνικά επιβατηγά πλοία.

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των υπολοίπων κρατών – μελών της Ε.Ε. , στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης που ορίζονται στο Άρθρο 168Α.

(γ) Τα πλοία της προηγούμενης περιπτώσεως (β) μπορούν να διενεργούν μεταφορές επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

#### Άρθρο 1 .

1.Από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2002 είναι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που: α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους – μέλους της Ε.Κ. ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), εκτός από την Ελβετία, και β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι 650 μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», την οποία κύρωσε ο ν. 1373/1983, εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος – μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ., εκτός από την Ελβετία, και φέρουν τη σημαία του.

2.Ως πλοιοκτήτης στον παρόντα νόμο νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)».

3.Κατ' εξαίρεση, αν τα πλοία που προβλέπονται στην παράγραφο 1 δεν επαρκούν, επιτρέπεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία, που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο αυτόν.

#### Άρθρο 2

##### Κρατική Εποπτεία και γενικοί όροι

1.Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του, κράτους, η οποία ασκείται από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2.Όπου αναφέρεται στον παρόντα νόμο Υπουργός και Υπουργείο, νοείται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή ο Υπουργός Αιγαίου και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ή το Υπουργείο Αιγαίου, αναλόγως αρμοδιότητας.

3.Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας.

4.Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων ανεξαιρέτως των νησιών.

Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους με απόφαση του Υπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. και οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωση της, στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησης τους.

5.Πλοίο δρομολογούμενο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας.

6.Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγων δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων.

Δεν απαιτείται γνώμη του Σ.Α.Σ. για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

7. Όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

### **Άρθρο 3**

Τακτική δρομολόγηση – Προϋποθέσεις

1.Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού, πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση).

2.Για τη δρομολόγηση πρέπει:

α) το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο Κράτος – Μέλος, όπου είναι νηολογημένο και στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας

### **Υπόθεση 205/99:**

#### **Η κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα**

Οι Analir κ.ά. άσκησαν χωριστές διοικητικές προσφυγές, οι οποίες εν συνεχεία συνενώθηκαν, με τις οποίες ζητούν από το Tribunal Supremo, το οποίο είναι εν προκειμένω το αρμόδιο δικαστήριο σε πρώτο και τελευταίο βαθμό, να ακυρώσει το βασιλικό διάταγμα 1436. Οι Analir κ.ά. προέβαλαν, προς στήριξη των προσφυγών τους, ότι το βασιλικό διάταγμα 1466 δεν είναι σύμφωνο προς το κοινοτικό δίκαιο, ειδικότερα προς τον κανονισμό 3577/92.

Θεωρώντας ότι η περάτωση της ενώπιόν του διαδικασίας επέβαλλε την ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού, το Tribunal Supremo αποφάσισε να αναστείλει την έκδοση οριστικής αποφάσεως και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορούν οι διατάξεις του άρθρου 4, σε συνδυασμό προς αυτές του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμπιτάζ), να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι επιτρέπουν όπως η εκ μέρους επιχειρήσεων, οι οποίες εκτελούν τακτικές ναυτιλιακές γραμμές παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά εξαρτάται από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, μπορεί η χορήγηση και η διατήρηση της εν λόγω διοικητικής άδειας να εξαρτάται από την τήρηση ορισμένων προϋποθέσεων, όπως η ενημερότητα στην πληρωμή φορολογικών οφειλών ή

οφειλών κοινωνικής ασφαλίσεως, διαφορετικών από τις απαριθμούμενες στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του παρατεθέντος Κανονισμού,

3) Μπορεί το άρθρο 4, παράγραφος 1 του κανονισμού 3577/92 να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει, για την ίδια γραμμή ή θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλονται σε ορισμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και, συγχρόνως, να συνάπτονται με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 3, του κανονισμού, προς εκτέλεση της ίδιας τακτικής γραμμής από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ νησιών».

#### **Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος**

Προκαταρκτικά, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, βάσει του άρθρου 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΕΚ), η δράση της Κοινότητας περιλαμβάνει μια εσωτερική αγορά την οποία χαρακτηρίζει, μεταξύ άλλων, η εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών.

Βάσει του άρθρου 61 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 51 ΕΚ), η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ), το οποίο επιτρέπει στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως να θεσπίσει τις κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Με βάση αυτή την τελευταία διάταξη, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 3577/92, ο οποίος έχει ως σκοπό να θέσει σε εφαρμογή την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που αυτός προβλέπει.

Προς τούτο, το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού καθιερώνει σαφώς την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών εντός της Κοινότητας.

Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι μια εθνική διάταξη, όπως εκείνη του άρθρου 4 του βασιλικού διατάγματος 1466, η οποία εξαρτά την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας, είναι ικανή να παρεμποδίσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την παροχή των υπηρεσιών αυτών και, επομένως, συνιστά περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία τους.

Επομένως, πρέπει να εξεταστεί αν η θέσπιση ενός συστήματος προηγούμενων διοικητικών αδειών μπορεί να δικαιολογείται ως μέσο επιβολής των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Για να δικαιολογείται ένα σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών, μολονότι παρεκκλίνει από μια θεμελιώδη ελευθερία, πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, κατά τρόπο που να περιορίζουν την άσκηση της εξουσίας εκτίμησεως των εθνικών αρχών, προκειμένου αυτή να μην χρησιμοποιείται κατά τρόπο αυθαίρετο. Επίσης, η φύση και το περιεχόμενο των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται μέσω ενός συστήματος προηγούμενων διοικητικών αδειών πρέπει να διευκρινίζονται εκ των προτέρων στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις. Επιπλέον, οποιοσδήποτε πλήττεται από ένα περιοριστικό μέτρο στηριζόμενο σε μια τέτοια παρέκκλιση πρέπει να μπορεί να διαθέτει μέσο ένδικης προστασίας.

Εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εξετάσει και να προσδιορίσει αν το σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών που είναι επίδικο στη διαφορά της οποίας έχει επιληφθεί ανταποκρίνεται σ' αυτές τις προϋποθέσεις και σ' αυτά τα κριτήρια.

#### **Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος**

Προκαταρκτικά, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι από την απάντηση στο πρώτο ερώτημα, προκύπτει ότι η εκ μέρους των κρατών μελών απαίτηση επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για ορισμένες υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, οι οποίες επιβάλλονται μέσω της προηγούμενης διοικητικής άδειας, μπορεί να συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο στο μέτρο που πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

Σε μια τέτοια περίπτωση, το εθνικό δικαστήριο ερωτά, ουσιαστικά, με το δεύτερο ερώτημά του, αν επιτρέπεται σε κράτος μέλος, όταν σχεδιάζει την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, να εξαρτά την έκδοση της σχετικής άδειας για μια τέτοια υπηρεσία από την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή οφειλών κοινωνικής ασφαλίσεως.

Συναφώς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που μπορούν να επιβληθούν κατ' εφαρμογήν



του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 3577/92 αφορούν απαιτήσεις σχετικά με τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και σχετικά με το πλήρωμα του σκάφους. Καμία προϋπόθεση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης δεν αναφέρεται ρητά μεταξύ των απαιτήσεων αυτών. Είναι αληθές ότι μια τέτοια προϋπόθεση, λαμβανόμενη μεμονωμένα, δεν μπορεί καθεαυτή να χαρακτηριστεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.

Πράγματι στην περίπτωση κατά την οποία ένας κοινοτικός πλοιοκτήτης υπέχει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, όπως η τακτική παροχή θαλάσσιων ενδομεταφορών, το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης αυτός βρίσκεται σε επισφαλή χρηματοοικονομική κατάσταση, ένδειξη της οποίας μπορεί να αποτελεί η μη πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, είναι ικανό να αποδείξει ότι ο πλοιοκτήτης αυτός δεν θα είχε την ικανότητα, κατά το μάλλον ή ήττον μακροπρόθεσμα, να πραγματοποιήσει τις παροχές δημόσιας υπηρεσίας που του επιβάλλονται.

#### **Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος**

Όσον αφορά τη διατύπωση του τελευταίου αυτού ερωτήματος, επιβάλλεται, προκαταρκτικά, να σημειωθεί ένα προφανές τυπογραφικό λάθος. Η αναφορά, με το ερώτημα αυτό, στο «άρθρο 1, παράγραφος 3», του κανονισμού 3577/92 πρέπει να νοηθεί ως σκοπούσα το «άρθρο 2, σημείο 3», του κανονισμού αυτού καθόσον η πρώτη διάταξη δεν ασκεί επιρροή στην απάντηση στο εν λόγω ερώτημα. Άλλωστε, το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού δεν περιλαμβάνει τρίτη παράγραφο.

Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η ίδια η διατύπωση του άρθρου 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 δεν επιτρέπει να δοθεί απάντηση στο ζήτημα αν οι δύο τρόποι εκτέλεσης της δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές, δηλαδή η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας ή η απαίτηση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, μπορούν να χρησιμοποιηθούν συγχρόνως από τα κράτη μέλη ή μόνον εναλλακτικά.

Ενόψει των χαρακτηριστικών των εν λόγω δύο τρόπων, καθώς και του σκοπού αυτών, δεν υπάρχει λόγος να αποκλειστεί η ταυτόχρονη χρήση τους για την ίδια διαδρομή ή την ίδια γραμμή μεταφορών, προκειμένου να εξασφαλιστεί ορισμένο επίπεδο δημόσιων υπηρεσιών.

Μολονότι ο κανονισμός 3577/92 και ειδικότερα το άρθρο 4 δεν εμποδίζει εθνική κανονιστική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επιτρέπει την προσφυγή στη σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας στην περίπτωση κατά την οποία οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στον πλοιοκτήτη για ορισμένη γραμμή ή διαδρομή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, αποδεικνύονται απρόσφορες για την εξασφάλιση ενός ικανοποιητικού επιπέδου μεταφορών, μια τέτοια ταυτόχρονη εφαρμογή αυτών των δύο τρόπων ενεργείας σε συγκεκριμένη περίπτωση συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο υπό την επιφύλαξη ότι τηρείται ορισμένος αριθμός συγκεκριμένων προϋποθέσεων.

Συναφώς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, πρώτον, από τη σκέψη 34 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες παρά μόνον αν αποδεικνύεται ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας. Πρέπει να διαπιστωθεί ότι ένα τέτοιο συμπέρασμα επιβάλλεται επίσης για τη σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας. Ενδεχόμενος συνδυασμός των δύο τρόπων ενεργείας για την ίδια γραμμή ή την ίδια διαδρομή δεν δικαιολογείται παρά μόνο με τήρηση της ίδιας προϋποθέσεως. Δεύτερον, όπως προκύπτει επίσης από το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, του Κανονισμού 3577/92, ταυτόχρονη εφαρμογή των δύο τρόπων ενεργείας πρέπει να γίνεται επί μιας βάσεως, η οποία αποκλείει δυσμενή διάκριση έναντι όλων των κοινοτικών πλοιοκτητών.

Τρίτον, όσον αφορά την παρεμπόδιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών, η ταυτόχρονη εφαρμογή των δύο τρόπων ενεργείας πρέπει, για να είναι δικαιολογημένη και σύμφωνη με το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού, σε συνδυασμό με το άρθρο 1 αυτού, να είναι σύμφωνη προς την αρχή της αναλογικότητας. Με άλλα λόγια, ο συνδυασμός των δύο τρόπων εκτέλεσης των εν λόγω υπηρεσιών πρέπει να είναι πρόσφορος, ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο αυτών και να μη συνεπάγεται περιοριστικά αποτελέσματα στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών που βαίνουν πέραν του ότι είναι αναγκαίου προς επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού.

**Ο γενικός εισαγγελέας J. Mischo ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της ολομέλειας της 30ής Νοεμβρίου 2000.**

Πρότεινε να δοθούν οι εξής απαντήσεις:

«1) Το άρθρο 1 και το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπουν να εξαρτάται η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών με τα νησιά από επιχειρήσεις, οι οποίες εκτελούν τακτικές ναυτιλιακές γραμμές από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας, εκτός αν το κράτος μέλος αποδεικνύει ότι:

- στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, η δημόσια υπηρεσία δεν εξασφαλίζεται, κατά τρόπο ικανοποιητικό, στις γραμμές που υπόκεινται σε άδεια
- ο έλεγχος της τηρήσεως εκ μέρους των επιχειρηματιών των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να εξασφαλίζεται παρά μόνο με σύστημα προηγούμενης άδειας
- οι προϋποθέσεις εκδόσεως της άδειας είναι καθορισμένες, προβλεπτές, διαφανείς και αποκλείουσες δυσμενείς διακρίσεις οι επιχειρηματίες, οι οποίοι πληρούν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζει το κράτος μέλος λαμβάνουν αυτόματα την άδεια.

2) Το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού δεν εμποδίζει τη χορήγηση ή τη διατήρηση της άδειας, στην οποία αναφέρεται το πρώτο ερώτημα να εξαρτώνται από την προϋπόθεση, ότι ο παρέχων τις υπηρεσίες να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφαλίσεως, εφόσον η προϋπόθεση αυτή εφαρμόζεται κατά τρόπο αποκλείοντα τις δυσμενείς διακρίσεις.

3) Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει, στην ίδια θαλάσσια γραμμή ή διαδρομή, να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να συνάπτεται συγχρόνως με άλλη επιχείρηση σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού, εφόσον η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει πρόσθετα καθήκοντα σε σχέση με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στο σύνολο των εταιριών, τα οικονομικά ανταλλάγματα που παρέχονται είναι ανάλογα με τα καθήκοντα αυτά και, επομένως, δεν μπορούν να δημιουργήσουν τη στρέβλωση του ανταγωνισμού εις βάρος των εταιριών οι οποίες δεν συνήψαν τέτοια σύμβαση.»

#### **ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 344/2003 ΦΕΚ 314/Α/31.12.2003**

Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις α) του άρθρου 3 του Ν. 1338/83 (Α'34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/90 (Α' 101), β) του άρθρου 4 του Ν. 1338/83 (Α'34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν. 1440/84 (Α' 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/88 (Α' 101), 31 του Ν. 2076/92 (Α' 130), 19 του Ν. 2367/95 (Α' 261) και 22 του Ν. 2789/2000 (Α' 21).
2. Τις διατάξεις των άρθρων 165 και 166 του Ν.Δ. 187/ 1973 περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Α'261).
3. Τις διατάξεις του άρθρου 29 Α του Ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα" (Α137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α'154) και τροποποιήθηκε με την παράγραφο 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/1997 "Περιορισμός και βελτίωση της αποτελεσματικότητας του κράτους κλπ." (Α'38).
4. Τις διατάξεις του αριθ. 3577/92 Κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 "εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ)" (L.364/7/12.12.1992).
5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.
6. Την 364/24.1.2003 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.
7. Την 357/2003 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε τα εξής:

#### **Άρθρο πρώτο**

Το άρθρο 165 του Ν.Δ. 187/1973 "περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 165

Μεταφορά επιβατών

1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων με εισιτήρια συνεχείας, ανήκει στα αναγνωριζόμενα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του παρόντος και δρομολογούμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ελληνικά επιβατηγά πλοία.

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις δρομολόγησης που ορίζονται στο Άρθρο 168 Α.

(γ) Τα πλοία της προηγούμενης περιπτώσεως (β) μπορούν να διενεργούν μεταφορές επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. (α) Με την επιφύλαξη τήρησης της παραγράφου 1 του παρόντος, η απ' ευθείας μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών και το αντίθετο, δύναται να διενεργείται και με υπό σημαία τρίτου κράτους επιβατηγά πλοία, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών-μελών εγκατεστημένους σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το αυτό ισχύει για υπηκόους των κρατών-μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους- μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος-μέλος σύμφωνα με την νομοθεσία του.

3. (α) Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών από ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε ελληνικά λιμάνια ανήκει στα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τούτο ισχύει και για τις περιπτώσεις προέκτασης της περιήγησης σε λιμάνια της αλλοδαπής, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός.

(β) Το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών-μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους-μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία.

4. Οι διατάξεις των περιπτώσεων, β της παραγράφου 1, β της παραγράφου 2 και β της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών-μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.

5. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται κάθε φορά, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων στο παρόν άρθρο, θέματα διενέργειας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων στις παρακάτω περιπτώσεις:

(α) έκτακτων και επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν εγκαίρως και,

(β) διακίνησης προσώπων που συνδέονται με το πλοίο και το φορτίο.

6. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται:

(α) οι προϋποθέσεις για την παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών από επιβατηγά πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας

(β) τα της διενέργειας περιηγητικών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων με ελληνικά και υπό κοινοτική σημαία πλοία

(γ) οι μεταφορές επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής σύμφωνα με τις διαμορφούμενες από τις τεχνολογικές εξελίξεις ανάγκες της ναυτιλίας.

7. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμηγό και τουριστικά πλοιάρια) διέπονται από ειδικές διατάξεις.»

### **Άρθρο δεύτερο**

Το άρθρο 166 του Ν.Δ. 187/1973 περί "Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 166

Μεταφορά εμπορευμάτων

1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων ανήκει στα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας που φέρουν την ελληνική σημαία.

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και φέρουν την σημαία τους, εφόσον αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους - μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία.

2. (α) Η μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών απ' ευθείας μεταφορά εμπορευμάτων και το αντίθετο, μπορεί να πραγματοποιείται και με φορτηγά πλοία, υπό σημαία τρίτου κράτους ανεξαρτήτως χωρητικότητας, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών- μελών εγκατεστημένους σε κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το αυτό ισχύει για υπηκόους των κρατών - μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους- μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος- μέλος σύμφωνα με την νομοθεσία του.

3. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται οι μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορές εμπορευμάτων που διαμορφώνονται από τις τεχνολογικές εξελίξεις της ναυτιλίας.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται τα της διενέργειας μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων σε περιπτώσεις:

(α) ανεπάρκειας των πλοίων που έχουν, σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις, δικαίωμα διενέργειας μεταφοράς

(β) έκτακτων ή μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως συγκοινωνιακών αναγκών

(γ) εμπορευμάτων ειδικών κατηγοριών.

5. Οι διατάξεις των περιπτώσεων, β της παραγράφου 1 και β της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών- μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.»

### **Άρθρο τρίτο**

Στο Ν.Δ. 187/1973 "περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" προστίθεται νέο άρθρο 168Α που έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 168 Α

Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων

1. Για τη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις και διαδικασίες δρομολόγησης:

α) Προϋποθέσεις δρομολόγησης:

(i) Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ελληνικών ηπειρωτικών λιμένων εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία, εφόσον είναι νηολογημένα στην Ελλάδα, ή άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και φέρουν τη σημαία του.

(ii) Το προσωπικό των παραπάνω πλοίων, που δεν έχει την ελληνική ιθαγένεια, πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

(iii) Το πλοίο και ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των περιπτώσεων α, β, δ, ε και στ της παραγράφου 2 και των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, όπως εκάστοτε ισχύουν.

(iv) Όλα τα θέματα που αφορούν τη στελέχωση των παραπάνω πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 μονάδων υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1969 "Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων", την οποία κύρωσε ο Ν. 1373/1983 (Α'92), ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

β) Διαδικασία δρομολόγησης:

(i) Ο πλοιοκτήτης υποβάλλει δήλωση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ένα μήνα πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα της εταιρείας του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο, την κατοικία του και την ιθαγένεια του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος-μέλος αναγράφει επίσης ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο του στην Ελλάδα και εγκαταστήσει γραφείο σε αυτήν και αναγράφει τα στοιχεία του διορισμού. Επίσης, θα πρέπει να αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου και τα δρομολόγια που θα εκτελεί.

(ii) Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να τροποποιεί τα δρομολόγια της δήλωσης αν κρίνεται αιτιολογημένα ότι παρεμποδίζεται η εξυπηρέτηση των γραμμών του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν. 2932/2001.

(iii) Κατά την υποβολή της δήλωσης για δρομολόγηση πλοίου κατατίθεται παράβολο υπέρ του "Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών", σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παραγράφου 1 του άρθρου πέμπτου του Ν. 2932/ 2001.

(iv) Για την διακοπή των δρομολογίων του πλοίου, το Υπουργείο και οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, ενημερώνονται εγγράφως δεκαπέντε (15) τουλάχιστον ημέρες νωρίτερα.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα δρομολόγησης και ιδίως η κάλυψη έκτακτων και επείγουσών αναγκών."

#### **Άρθρο τέταρτο**

Καταργούμενες Διατάξεις

Καταργούνται από την έναρξη ισχύος του παρόντος η παράγραφος 1 εδάφιο α του άρθρου 11 του Ν.Δ. 187/ 1973, οι διατάξεις των Π.Δ 850/78 (ΑΙ 99), 215/94 (Α 133), το Π.Δ. 113/97 (Α' 99), καθώς και το Π.Δ. 84/98 (Α'77), καθώς και κάθε άλλη διάταξη η οποία αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος.

#### **Άρθρο πέμπτο**

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η δημοσίευση και εκτέλεση του ανατίθεται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

### **ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ**

#### **ΘΕΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Οι διατάξεις της περίπτωσης ε' της παραγράφου 2, καθώς και της παραγράφου 4 του άρθρου τρίτου του Ν. 2932/2001, αρχίζουν να ισχύουν έξι μήνες μετά από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

#### **Άρθρο 25**

Τροποποίηση του άρθρου τέταρτου του Ν. 2932/2001

Η παράγραφος 3 του άρθρου τέταρτου του Ν. 2932/ 2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελληνίας κυκλοφορίας, για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20ή Φεβρουαρίου να συμπληρώσει, να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωση του. Η αρμόδια Υπηρεσία ανακοινώνει τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28η Φεβρουαρίου με δελτίο τύπου και με καταχώριση στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου, εφόσον υπάρχει. Μέχρι την 31η Μαρτίου η υπηρεσία κοινοποιεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως την αποδοχή της δήλωσης του, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου."

#### **Άρθρο 26**

Τροποποίηση του άρθρου πέμπτου του Ν. 2932/2001

Η παράγραφος 3 του άρθρου πέμπτου του Ν. 2932/ 2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"3. Για την ακριβή και καλή εκτέλεση των όρων της δρομολόγησης κατατίθεται εγγυητική επιστολή στο Υπουργείο πριν από την έναρξη των δρομολογίων. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται το ποσό της εγγυητικής επιστολής με βάση το ολικό μήκος του πλοίου, καθώς και το ποσό του παραβόλου των προηγούμενων παραγράφων. Με όμοια απόφαση ορίζονται τα τραπεζικά ή πιστωτικά ιδρύματα ή άλλα νομικά πρόσωπα, οι εγγυητικές επιστολές των οποίων γίνονται δεκτές, το περιεχόμενό τους, ο τρόπος υπολογισμού του χρηματικού ύψους αυτών, τα κριτήρια ολικής ή μερικής κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών, τα αρμόδια όργανα που αποφασίζουν για την κατάπτωση αυτή και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Η εγγυητική επιστολή πρέπει να έχει ισχύ μέχρι και ένα μήνα μετά τη λήξη της δρομολογιακής περιόδου."

#### **Άρθρο 27**

Τροποποίηση του άρθρου έβδομου του Ν. 2932/2001

Η παράγραφος 2 του άρθρου έβδομου του Ν. 2932/ 2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"2. Ομοίως με απόφαση του Υπουργού ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση οργάνου, το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό, μπορεί να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους."

#### **Άρθρο 28**

Τροποποίηση του άρθρου όγδοου του Ν. 2932/2001

Στο άρθρο όγδοο του Ν. 2932/2001 προστίθεται νέα παράγραφος ως ακολούθως:

"8. Μειοδοτικός διαγωνισμός μπορεί επίσης να προκηρυχθεί και μετά την 15η Ιουνίου με τις διαδικασίες των παραπάνω διατάξεων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. Σε δρομολογιακή γραμμή που έπαυσε να εξυπηρετείται μετά από αθέτηση υποχρεώσεων πλοίου που δρομολογήθηκε είτε με τακτική δρομολόγηση σύμφωνα με το άρθρο τρίτο και τέταρτο είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο όγδοο ή

β. Όταν, μετά από ειδικά αιτιολογημένη γνώμη του Σ.Α.Σ. κρίνεται ότι η κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών από έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους δεν καθίσταται δυνατή λόγω μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος από πλοιοκτήτες."

#### **Άρθρο 35**

Τροποποίηση του άρθρου δέκατου ένατου του Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α')

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου δέκατου ένατου του Ν. 2932/2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας συγκροτείται δεκατριαμελής Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, που αποτελείται από το Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, δύο εκπροσώπους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και από τους αρμόδιους Γενικούς Διευθυντές των Υπουργείων Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (1 των Δημόσιων Έργων και 1 της Χωροταξίας), Ανάπτυξης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αιγαίου, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Πολιτισμού, Γεωργίας και αντίστοιχης βαθμίδας εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας."

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου δέκατου ένατου του Ν. 2932/2001 αναριθμείται σε 4 και στο άρθρο αυτό προστίθεται νέα παράγραφος 3, ως ακολούθως:

"3. Για την έκδοση της απόφασης προέγκρισης χωροθέτησης όλων των λιμενικών έργων που προβλέπεται από το άρθρο 14παρ. 2 (γ) του Ν. 2971/2001, όπως αυτή αντικαταστάθηκε από την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 3 του Ν. 3010/2002, απαιτείται σύμφωνη γνώμη της κατά το άρθρο δέκατο ένατο του Ν. 2932/2001 Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Η σύμφωνη γνώμη αυτή υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται στο άρθρο 14 παρ. 2 του Ν. 2971 /2001 και κατά τη διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης."

#### **Άρθρο 36**

Τροποποίηση του άρθρου 8 του καταστατικού των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε.

Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του καταστατικού της ανώνυμης εταιρείας, που προβλέπεται στο άρθρο εικοστό πρώτο του Ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 11 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ27 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1. Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει δεκατρία μέλη και αποτελείται από:"

Στο τέλος της ίδιας παραγράφου προστίθεται περίπτωση θ' ως ακολούθως:

"θ) Τον προϊστάμενο της οικείας Λιμενικής Αρχής ή άλλο Αξιωματικό Λ.Σ. που να διαθέτει τη σχετική εμπειρία, με δικαίωμα ψήφου μόνο στα θέματα για τα οποία είναι αρμόδια η Λιμενική Αρχή."

## **ΜΕΡΟΣ Β'**

### **Άρθρο 18**

#### **Τροποποίηση του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α')**

Η παράγραφος 5 του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως: «5. Υποβολή δήλωσης δρομολόγησης επιβατηγού, επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου ή φορτηγού - οχηματαγωγού πλοίου μετά την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού, αν ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. κριθεί ότι: α) πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου τρίτου, β) ικανοποιούνται κοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή συμβάσεις του άρθρου όγδοου. Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές. Μετά το πέρας του χρόνου αυτού το πλοίο συνεχίζει τα δρομολογία του σε γραμμή ή γραμμές για τις οποίες η αρμόδια Υπηρεσία έχει ανακοινώσει στον πλοιοκτήτη εγγράφως την αποδοχή εμπρόθεσμης δήλωσής του για τακτική δρομολόγηση, άλλως στην περίπτωση που δεν υποβάλει εμπρόθεσμα δήλωση το πλοίο δύναται να συνεχίσει στην ίδια γραμμή ή γραμμές, μέχρι να ενταχθεί στις διαδικασίες εμπρόθεσμης τακτικής δρομολόγησης. Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου έκτου. Στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 4 καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολογία τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών. Αν εντός πέντε ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.»

### **Άρθρο 19**

#### **Τροποποίηση των άρθρων πέμπτου και όγδοου του ν. 2932/2001**

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου πέμπτου του ν. 2932/2001 καταργείται.

2. Η παράγραφος 5 του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«5. Αν δεν υποβληθούν προτάσεις ή οι υποβαλλόμενες προτάσεις δεν ικανοποιούν τις ανάγκες που περιγράφονται στην παράγραφο 1 ή προκύψουν ανάγκες λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων πλοίου που είχε δρομολογηθεί είτε με τακτική δρομολόγηση είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή κρίνεται απολύτως απαραίτητο για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης κοινωνιακών αναγκών, προκηρύσσεται, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως έξι ετών. Η προκήρυξη του διαγωνισμού δημοσιεύεται όπως ορίζεται στην παράγραφο 2. Με την προκήρυξη του διαγωνισμού καλούνται να υποβάλλουν προσφορά οι πλοιοκτήτες εκείνοι που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις προϋποθέσεις οι οποίες ορίζονται στο άρθρο τρίτο. Η προκήρυξη περιλαμβάνει, εκτός από τα στοιχεία της παραγράφου 3, όλα τα ουσιώδη στοιχεία που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς.» 3. Η παράγραφος 8 του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001, που προστέθηκε με το άρθρο 28 του ν. 3153/2003 (ΦΕΚ 153 Α'), καταργείται.