

# ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 4056/86 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η εργασία υποβάλλεται για την μερική κάλυψη των απαιτήσεων με στόχο την απόκτηση του διπλώματος

*ΜΠΣ «Οικονομική & Επιχειρησιακή Στρατηγική»*

από

ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, 2007

Αθήνα, 17-10-2007

## ΔΗΛΩΣΗ

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις που απορρέουν από τη δήλωση ψευδών στοιχείων ότι η εργασία αυτή είναι πρωτότυπη και ότι εκπονήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την απόκτηση του συγκεκριμένου μεταπτυχιακού τίτλου.

Η ΔΗΛΟΥΣΑ

ΜΑΡΙΑ ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ ....	7
1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ.....	7
1.1.2 Η διαδικασία συγκέντρωσης στη ναυτιλία γραμμών και η συμμετοχή των Ευρωπαίων μεταφορέων .....	9
1.1.3 Το σύστημα Hub and Spoke .....	11
1.1.4 Οι χρεώσεις μεταφοράς .....	11
1.2 ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ .....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ .....	17
2.1 ΤΑ ΑΡΘΡΑ 81 ΚΑΙ 82 ΠΕΡΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ .....	17
2.2 Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4056/86.....	20
2.2.1 Ορισμοί .....	22
2.2.2 Οι Ειδικές Εξαιρέσεις .....	23
2.2.3 Το Σύστημα Αναβαλλόμενων ή άλλων Εκπτώσεων .....	24
2.2.4 Κατάχρηση Δεσπόζουσας Θέσης .....	25
2.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ – ΧΩΡΕΣ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΟΟΣΑ .....	26
2.3.1 ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ .....	27
2.3.1.1 Αποτελέσματα της OSRA.....	32
2.3.2 ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ.....	34
2.3.3 ΙΑΠΩΝΙΑ .....	36
2.3.4 ΤΑΙΛΑΝΔΗ.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΤΟ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	39
3.1 Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 4056/86.....	39
3.1.1 ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΣΩΡΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΠΕΡΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ .....	43
3.1.1.1 Πρώτη προϋπόθεση του Άρθρου 81- Αποτελεσματικότητα .....	44
3.1.1.2 Δεύτερη προϋπόθεση του Άρθρου 81 – Οφέλη καταναλωτών .....	51
3.1.1.3 Τρίτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 – Ανάγκη ύπαρξης περιορισμών του ανταγωνισμού για την ύπαρξη οικονομικού οφέλους .....	53
3.1.1.3 Τέταρτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 – Ύπαρξη ανταγωνισμού .....	58

3.1.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	61
3.1.2.1 Συζητήσεις για συμφωνίες - πλαίσια .....	62
3.1.3 Ενδομεταφορές (cabotage) και οι διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία .....	65
3.1.4 Ο Νέος Κανονισμός 1419/2006.....	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ .....	69
4.1. Εισαγωγή .....	69
4.2. Ανάλυση των επιπτώσεων .....	70
4.2.1 Επιπτώσεις στους ναύλους.....	70
4.2.1.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ .....	71
4.2.1.β ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ .....	73
4.2.2 Επιπτώσεις στην αξιοπιστία της υπηρεσίας.....	74
4.2.2.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ .....	76
4.2.3 Επιπτώσεις στην δομή της αγοράς.....	77
4.2.3.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ .....	78
4.2.4 Επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών εταιρειών γραμμών .....	80
4.2.4.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ .....	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	82
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	84

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η ανάλυση της συλλογιστικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην πρότασή της για αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που αφορά στην εξαίρεση της ναυτιλίας γραμμών από τα Άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κυρίως από τους κανόνες του ανταγωνισμού, καθώς δεν θεωρεί ότι συνάδει με τις σύγχρονες τάσεις της αγοράς και το πνεύμα του ανταγωνισμού που διαπνέει τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η μελέτη των οικονομικών και άλλων επιπτώσεων που ενδεχομένως θα προκαλέσει η κατάργηση της νομικής εξαίρεσης στην αγορά γραμμών.

Το ενδιαφέρον για την μελέτη της ναυτιλίας με έμφαση στην αλλαγή του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ναυτιλίας γραμμών, προκύπτει από την μεγάλη επίδραση της ναυτιλίας γραμμών στην οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ και το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η προσπάθεια ανοίγματος στους όρους του ανταγωνισμού μια αγοράς που παραδοσιακά μπορούμε να θεωρήσουμε ότι λειτουργούσε με συνθήκες και πρακτικές Καρτέλ.

Η μελέτη βασίζεται κυρίως σε δημοσιευμένα κείμενα από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, τους μεταφορείς (μέσω των απόψεων που καταθέτει η ELLA), τους φορτωτές (που εκπροσωπούνται κυρίως από την ESC) την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά και σε ανεξάρτητες μελέτες που πραγματοποιήθηκαν τόσο για λογαριασμό της DG Competition όσο και για λογαριασμό άλλων DG όπως η DG TREN καθώς και σε απόψεις Ελλήνων και ξένων Καθηγητών που ασχολούνται με τον τομέα της ναυτιλίας.

Στο Κεφάλαιο 1 παρατίθεται η ανάλυση της αγοράς της ναυτιλίας γραμμών με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της καθώς και το πλαίσιο λειτουργίας των Διασκέψεων που χαρακτηρίζουν την εν λόγω αγορά.

Στο δεύτερο Κεφάλαιο παρουσιάζεται η Διεθνής εμπειρία από τους κύριους εμπορικούς εταίρους της ΕΕ σχετικά με τις πολιτικές τους στη ναυτιλία γραμμών και αναλύεται ο ισχύων Κανονισμός 4056/86. Αναλύεται το πνεύμα που οδήγησε στην ψήφιση του Κανονισμού και τα πλεονεκτήματα που έδινε στις ναυτιλιακές Διασκέψεις αναφορικά με την εξαίρεση των πρακτικών τους (κοινός καθορισμός ναύλων και έλεγχος χωρητικότητας) από τα Άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης Ίδρυσης τη Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Στα επόμενα δύο Κεφάλαια αναλύεται βήμα προς βήμα η συλλογιστική για την κατάργηση της εξαίρεσης του Κανονισμού 4056/86 και η ψήφιση του νέου Κανονισμού 4019/2006 και τα αποτελέσματα που προκύπτουν. Στο τρίτο Κεφάλαιο φτάνουμε στην κατάργηση της εξαίρεσης μέσα από καταγραφή και σύγκριση των απόψεων τόσο των μεταφορέων όσο και των φορτωτών και της Επιτροπής και στις προοπτικές που δίνει ο νέος Κανονισμός 4019/2006 ενώ στο τέταρτο και τελευταίο Κεφάλαιο της ανάλυσης παρουσιάζεται η εκτίμηση των αποτελεσμάτων της κατάργησης της εξαίρεσης και οι επιπτώσεις στη αγορά γραμμών σε όρους τιμολόγησης, αποτελεσματικών υπηρεσιών, ποιοτικών υπηρεσιών και δομής της αγοράς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ

### 1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ

Η<sup>1</sup> ναυτιλία γραμμών<sup>2</sup> είναι ένας πολύ σημαντικός τομέας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όχι τόσο για τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου, όσο για την ποιότητα του φορτίου που μεταφέρει και την μεγάλη αξία των εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό πάνω από τα μισά έσοδα της ναυτιλίας προκύπτουν από τη συγκεκριμένη αγορά.

Η ναυτιλία γραμμών διαφέρει καθοριστικά από τους άλλους τομείς της ναυτιλίας, καθώς αποτελείται από ένα μεγάλο στόλο διαφοροποιημένων πλοίων. Τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν τη ναυτιλία γραμμών είναι:

1. Παρέχονται προγραμματισμένες υπηρεσίες ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια
2. Υπάρχει τακτικότητα και συχνότητα στα δρομολόγια
3. Οι ναυτιλιακές εταιρείες γραμμών χρησιμοποιούν τον ίδιο τύπο πλοίων σε κάθε δρομολόγιο
4. Χρησιμοποιούν διαφορετικό τρόπο καθορισμού των ναύλων σε σχέση με άλλες ναυτιλιακές αγορές. Οι ναύλοι διαμορφώνονται με μία πολύπλοκη μέθοδο που εφαρμόζουν οι Διασκέψεις (βλέπε κατωτέρω) μέσω διάκρισης τιμής στα αγαθά ή στους φορτωτές. Δεν υπάρχει στην αγορά αυτή μια τιμή που να καθορίζεται ελεύθερα από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης.

<sup>1</sup> James McConville, Economics of maritime transport, theory and practice, Witherby, 1999, σελ.323

<sup>2</sup> Ναυτιλία τακτικών γραμμών αποτελεί και η ακτοπλοία αλλά στο παρόν δεν εξετάζεται αυτή η αγορά.

5. Η τακτικότητα και η κανονικότητα των δρομολογίων δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα στο ποσοστό χρήσης της προσφερόμενης χωρητικότητας. Τα πλοία στη ναυτιλία γραμμών πραγματοποιούν δρομολόγια με πλήρη, μερική ή μηδενική πληρότητα.

Η ναυτιλία γραμμών είναι μια αγορά εντάσεως κεφαλαίου τόσο εξαιτίας της ανάγκης επένδυσης σε μεγάλο αριθμό πλοίων για την επίτευξη συχνότητας και κανονικότητας στα δρομολόγια, όσο και από την ανάγκη χρήσης πλοίων υψηλού κατασκευαστικού κόστους όπως είναι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων.

Η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και η διεθνοποίηση της αγοράς εργασίας οδήγησαν την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) να αναπτυχθεί πολύ σε όρους όγκου μεταφοράς. Τα ετήσια ποσοστά αύξησης του όγκου μεταφερόμενων Ε/Κ ήταν δύο με πέντε φορές υψηλότερα από τα ποσοστά ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Με μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου Ε/Κ να φτάνει στο 8% την τελευταία δεκαετία, η ζήτηση μεταφοράς Ε/Κ έχει διπλασιαστεί μέσα σε μια δεκαετία.

Η μεγάλη αύξηση στην μεταφορά Ε/Κ προέρχεται από την οικονομική ανάπτυξη των χωρών της ΝΑ Ασίας και ιδιαίτερα της Κίνας. Από το 1995 μέχρι σήμερα, οι εξαγωγές από την Αν. Ασία σε όρους TEU έχει τριπλασιαστεί. Καθώς οι χώρες της ΝΑ Ασίας έχουν κυριαρχήσει στις εξαγωγές και εισαγωγές Ε/Κ η εμπορική γραμμή Ασίας έχει καταστεί η κυριότερη δρομολογιακή γραμμή παγκοσμίως<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> The application of Competition Rules to Liner Shipping, Final Report 2005.



Πέρα από τη κυρίαρχη γραμμή Ασίας - Ευρώπης και Ασίας – ΗΠΑ σημαντική επίσης σε όρους όγκου είναι η γραμμή Ευρώπης – ΗΠΑ, ενώ υπάρχουν και ορισμένες δευτερεύουσες γραμμές όπως αυτές της Ευρώπης – Αφρικής, ΗΠΑ – Ν. Αμερικής και Ευρώπης – Μ. Ανατολή/Ινδίας

### 1.1.2 Η διαδικασία συγκέντρωσης στη ναυτιλία γραμμών και η συμμετοχή των Ευρωπαίων μεταφορέων

Η βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη της μεταφοράς Ε/Κ είναι η αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας. Για να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση οι μεταφορείς έχουν τριπλασιάσει την προσφερόμενη χωρητικότητα την τελευταία δεκαετία (Πίνακας 1).

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1

#### ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Evolution of the cellular fleet 1988 - 2008

Year	Number	Teu	Progr.
1988	1,165	1,498,286	
1989	1,198	1,604,192	7.1%
1990	1,248	1,710,233	6.6%
1991	1,320	1,848,223	8.1%
1992	1,407	2,005,566	8.5%
1993	1,498	2,201,172	9.8%
1994	1,596	2,378,918	8.1%
1995	1,743	2,642,853	11.1%
1996	1,918	2,970,868	12.4%
1997	2,113	3,347,946	12.7%
1998	2,343	3,853,767	15.1%
1999	2,524	4,274,538	10.9%
2000	2,623	4,503,004	5.3%
2001	2,746	4,912,346	9.1%
2002	2,905	5,515,713	12.3%
2003	3,046	6,097,445	10.5%
2004	3,187	6,639,276	8.9%
2005	3,362	7,290,305	9.8%
2006	3,672	8,257,000	13.3%
2007	3,970	9,350,000	13.2%
2008	4,252	10,684,000	14.3%

• Figures are given at 1st January of each year.  
• Figures for 2006 to 2008 are derived from the orderbook

Η αύξηση αυτή στη προσφερόμενη χωρητικότητα συνοδεύεται από συγχωνεύσεις και συνενώσεις εταιρειών. Οι 25 μεγαλύτερες εταιρείες διαθέτουν πάνω από το 85% της προσφερόμενης χωρητικότητας. Η συγκέντρωση είναι ακόμη μεγαλύτερη αν αναλογιστεί κανείς ότι οι πέντε κυριότεροι μεταφορείς κατέχουν το 42% της προσφοράς (Πίνακας 2). Από τους 15 μεγαλύτερους μεταφορείς οι 4 είναι εταιρείες Ευρωπαϊκών συμφερόντων και κατέχουν το 40% της προσφερόμενης χωρητικότητας.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2

### ΠΟΣΟΣΤΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

<b>&gt;&gt;&gt; BRS-Alphaliner - Liner Market Shares &lt;&lt;&lt;</b>							
<b>- Evolution of carriers operated fleets and market shares 2000-2006 -</b>							
	Jan 2000			Jan 2006			
	rank	teu	share	rank	teu	share	growth
A.P. Møller-Maersk	1	620 324	12,0%	1	1 665 272	18,2%	268%
MSC	5	224 620	4,4%	2	784 248	8,6%	349%
CMA CGM Group	12	122 848	2,4%	3	507 954	5,6%	413%
Evergreen Group	2	317 292	6,2%	4	477 911	5,2%	151%
Hapag-Lloyd	14	102 769	2,0%	5	412 344	4,5%	401%
CSCL	18	86 335	1,7%	6	346 493	3,8%	401%
APL	6	207 992	4,0%	7	331 437	3,6%	159%
Hanjin / Senator	4	244 636	4,8%	8	328 794	3,6%	134%
COSCO Container L.	7	198 841	3,9%	9	322 326	3,5%	162%
NYK	8	166 206	3,2%	10	302 213	3,3%	182%
MOL	10	136 075	2,6%	11	241 282	2,6%	177%
OOCL	16	101 044	2,0%	12	234 141	2,6%	232%
CSAV Group	20	69 745	1,4%	13	234 002	2,6%	336%
K Line	13	112 884	2,2%	14	227 872	2,5%	202%
Zim	11	132 618	2,6%	15	201 432	2,2%	152%
Yang Ming Line	17	93 348	1,8%	16	188 206	2,1%	202%
Hamburg-Süd Group	21	68 119	1,3%	17	184 438	2,0%	271%
Hyundai Merchant Marine	15	102 314	2,0%	18	147 989	1,6%	145%
Pacific Int'l Lines (PIL)	24	60 505	1,2%	19	134 362	1,5%	222%
Wan Hai Lines	22	63 525	1,2%	20	114 346	1,3%	180%
UASC	19	74 989	1,5%	21	74 004	0,8%	99%
IRIS Lines	42	19 920	0,4%	22	53 512	0,6%	269%
Regional Container L.	33	26 355	0,5%	23	48 604	0,5%	184%
Grimaldi (Napoli)	28	35 283	0,7%	24	44 363	0,5%	126%
MISC Bhd	26	41 738	0,8%	25	40 543	0,4%	97%
Costa Container Lines	98	4 914	0,1%	26	37 480	0,4%	763%
China Navigation Co	60	11 377	0,2%	27	36 717	0,4%	323%
Sea Consortium	43	17 562	0,3%	28	34 242	0,4%	195%
CCNI	32	26 710	0,5%	29	33 799	0,4%	127%
SYMS	128	2 954	0,1%	30	32 337	0,4%	1095%
TOP 5		1 687 666	32,8%		3 847 729	42,1%	228%
TOP 10		2 538 199	49,3%		5 478 992	60,0%	216%
TOP 25		3 843 612	74,6%		7 648 088	83,7%	199%
TOP 10		2 538 199	49,3%		5 478 992	60,0%	325%
Carriers ranked 11-25		1 305 413	25,3%		2 169 096	23,7%	166%
Carriers ranked 26-50		576 316	11,2%		621 693	6,8%	108%
Carriers ranked 51-100		397 895	7,7%		390 736	4,3%	98%
LINER TOTAL		5 150 000	100,0%		9 135 749	100,0%	177%

Figures extracted from the BRS-Alphaliner TOP 100 at 1st January 2000 and at 1st January 2006.

Η κατάταξη των Ευρωπαϊκών μεταφορέων είναι από τις υψηλότερες καθώς έχουν καταφέρει να αυξήσουν το μερίδιο της αγοράς τους από 21% το 2000 σε 37% το 2006.

### 1.1.3 Το σύστημα Hub and Spoke<sup>4</sup>

Οι μεταφορείς έχουν αναπτύξει το λεγόμενο δίκτυο hub and spoke σε αντικατάσταση του παραδοσιακού τρόπου μεταφοράς απευθείας προσεγγίσεων σε όλα τα λιμάνια. Χρησιμοποιούν δηλαδή μικρότερης χωρητικότητας πλοία για να εξυπηρετήσουν τα λιμάνια που δεν έχουν ικανό όγκο Ε/Κ ώστε να τα προσεγγίσουν τα μεγαλύτερα πλοία. Η λογική βασίζεται στην αύξηση του συντελεστή πληρότητας της μεταφορικής ικανότητας με ταυτόχρονη μείωση του αναγκαίου αριθμού πλοίων για την εξυπηρέτηση των γραμμών και την όσο μεγαλύτερη κάλυψη μικρότερων λιμανιών με την χρησιμοποίηση πλοίων τροφοδοτών (feeder vessels).

### 1.1.4 Οι χρεώσεις μεταφοράς

Λόγω της ανομοιογένειας των εμπορευμάτων και της ανισορροπίας των ροών προς Ανατολή και Δύση και προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο συντελεστής πληρότητας στα πλοία, οι μεταφορείς εφαρμόζουν μεθόδους χρέωσης που μεγιστοποιούν τα έσοδα (yield management). Συνήθως τα εμπορεύματα υψηλής αξίας χρεώνονται υψηλότερους ναύλους ενώ εμπορεύματα χαμηλής αξίας που συμβάλλουν στη χρησιμοποίηση της

---

<sup>4</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005

χωρητικότητας χρεώνονται χαμηλότεροι ναύλοι προκειμένου να είναι οικονομική και συμφέρουσα η μεταφορά τους.

Οι φορτωτές πληρώνουν για τη μεταφορά των φορτίων τους ένα συγκεκριμένο ποσό. Το ποσό αυτό αποτελείται από κόστος μεταφοράς, συμπληρωματικές χρεώσεις και επίναυλους. Το ποσό του επίναυλου μπορεί να φτάσει μέχρι και το 20-30% του συνολικού ναύλου μεταφοράς<sup>5</sup>.

## **1.2 ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ**

Η παραδοσιακή μορφή συνεργασίας στη ναυτιλία γραμμών είναι οι Διασκέψεις. Παρόλα αυτά ο αριθμός των διασκέψεων μειώνεται συνεχώς την τελευταία δεκαετία. Από το 1980 ανεξάρτητοι μεταφορείς (μεταφορείς που δεν μετέχουν σε Διασκέψεις) άρχισαν να διαδραματίζουν ένα όλο και πιο σημαντικό ρόλο στην εν λόγω βιομηχανία.

Παράλληλα νέες μορφές συνεργασίας άρχισαν να γίνονται πιο ισχυρές, όπως οι Συμμαχίες και οι δομημένες συνεργασίες (Consortia). Οι Συμμαχίες αποτελούν επιχειρησιακές, τεχνικές ή εμπορικές συμφωνίες μεταξύ των μεταφορέων σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ τα Consortia είναι συνεργασίες ανάμεσα σε δύο ή περισσότερους μεταφορείς για μια συγκεκριμένη γραμμή.

---

<sup>5</sup> The application of Competition Rules to Liner Shipping, Final Report 2005, σελ.3

Οι Ναυτιλιακές Διασκέψεις είναι ομάδα δύο η περισσότερων μεταφορέων που προσφέρει διεθνείς τακτικές υπηρεσίες για την μεταφορά αγαθών σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχει συνάψει οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό στα πλαίσια του οποίου τα μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής με κοινούς ή ίσους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών<sup>6</sup>.

Οι πλοιοκτήτες που συμμετέχουν στη Διάσκεψη χρεώνουν κοινούς ή ίδιους ναύλους και παίρνουν τις ίδιες αποφάσεις όσον αφορά στις εκπτώσεις και στις αναβαλλόμενες<sup>7</sup> εκπτώσεις που μπορεί να παρέχουν στους ναυλωτές. Επιπλέον μπορεί να μοιράζονται το φορτίο μεταξύ τους, να καθορίζουν τα δρομολόγια και να κάνουν κατανομή του εισοδήματος της διάσκεψης στα μέλη της σε προκαθορισμένη αναλογία<sup>8</sup>.

Το σύστημα των Διασκέψεων στην προσπάθεια του να ελέγξει τη ζήτηση στην αγορά (μέσω της μείωσης της προσφοράς - μείωση χωρητικότητας) και να διαμορφώσει τους ναύλους στο επιθυμητό επίπεδο προκαλεί την έντονη αντίδραση των δυνάμεων που επιθυμούν να ελέγξουν αυτές τις μονοπωλιακές τάσεις, όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

<sup>6</sup> Γ. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Σταμούλης, 2000, σελ. 319

<sup>7</sup> Σύστημα αναβαλλόμενων εκπτώσεων: Σύμφωνα με αυτό οι ναυλωτές που συνεργάζονται αποκλειστικά με πλοία της διασκέψης για μεγάλο χρονικό διάστημα π.χ πάνω από 12 μήνες μπορούν με τη λήξη της περιόδου να ζητήσουν έκπτωση από το ναύλο που κατέβαλλαν 10% για μεταφορές ίσου χρονικού διαστήματος από την ίδια διάσκεψη. Γ. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Σταμούλης, 2000, σελ.337

<sup>8</sup> Γ. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Σταμούλης, 2000, σελ. 342

Υπάρχουν σήμερα 150 Διασκέψεις ναυτιλίας γραμμών παγκοσμίως από τις οποίες οι 28 επιχειρούν σε γραμμές από και προς την ΕΕ. Οι Διασκέψεις στις τρεις κύριες γραμμές της ΕΕ είναι αντίστοιχα η Trans Atlantic Conference Agreement (TACA), η Far Eastern Freight Conference ( FEFC) και η Europe Australia New Zealand Conferences (TEANZC). Τα μέλη τους περιλαμβάνουν Ευρωπαίους και μη Ευρωπαίους μεταφορείς με αναλογίες 4 στους 7 στην TACA, 4 στους 15 στην FEFC και 6 στους 7 στην TEANZC να είναι Ευρωπαίοι.<sup>9</sup>

Οι Γραμματείες των Διασκέψεων οργανώνουν τις συναντήσεις των μελών και παρακολουθούν τις εμπορικές συνθήκες με τη συλλογή στατιστικών στοιχείων όγκου μεταφορών και τιμών που τους παρέχονται από τα μέλη των Διασκέψεων. Τα στοιχεία που συγκεντρώνονται από τις Γραμματείες και οι πληροφορίες διαφέρουν ανάλογα με τις γραμμές καθώς και τα θέματα που συζητούνται στις συγκεντρώσεις. Ενδεικτικά αναφέρονται στον κατωτέρω πίνακα 3:

---

<sup>9</sup> Παράρτημα στη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86, σελ.3

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 <sup>10</sup>		
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ		
<b>TACA</b>	Διακυμάνσεις στις ισοτιμίες και στις τιμές των καυσίμων, γενικά στοιχεία τις αγορές. Η ανταλλαγή των πληροφοριών γίνεται με βάση τα πρότυπα που θέτει η ΕΕ	Στατιστικές, χρεώσεις, γενικές συνθήκες της αγοράς, θέματα μεταφορικής δυναμικότητας, επίνδυση, αναθεώρηση και νέες χρεώσεις επένδυσης, επενδυτικά σχέδια, νομικά θέματα κ.α.
<b>FEFC</b>	Μεταφορική Δυναμικότητα και γενικά στοιχεία της αγοράς.	Στατιστικά στοιχεία (μεγέθη ζήτησης και προσφοράς, χρησιμοποίηση χωρητικότητας και όγκου μεταφερόμενου φορτίου), στοιχεία αγοράς (κατάσταση τοπικής αγοράς).
<b>TEANZC</b>	Χρεώσεις και ιστορικό χρεώσεων, γενικά στοιχεία της αγοράς	Στατιστικά, ναύλοι, εσωτερικές συμφωνίες μεταξύ διαφορετικών γραμμών, σχεδιασμός στρατηγικής και εφαρμογή.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι πρακτικές των Διασκέψεων που λειτουργούν στον Ευρωπαϊκό χώρο έχουν αλλάξει τα τελευταία χρόνια. Στο παρελθόν κάποιες Διασκέψεις αντί να καθορίζουν μόνο τους ναύλους της θαλάσσιας μεταφοράς εμπλέκονταν και στον καθορισμό της τιμής για το κομμάτι της χερσαίας πολύ - τροπικής (multimodal) μεταφοράς των εμπορευμάτων στην ενδοχώρα. Επιπλέον ορισμένες Διασκέψεις έκαναν συνεννοήσεις για μη χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας, για άρνηση εισόδου ή δημιουργία εμποδίων εισόδου σε άλλους μεταφορείς και απαγόρευαν την ελεύθερη

<sup>10</sup> Παράρτημα στη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86, σελ.3

διαπραγμάτευση ναύλων από τα μέλη τους. Σε πολλές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και σε αποφάσεις Δικαστηρίων οι πρακτικές αυτές κρίθηκαν ότι δεν συνάδουν με τη Ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού και απαγορεύτηκε να εφαρμόζονται.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις πιο πρόσφατες αποφάσεις της έθεσε μια σειρά από μέτρα και αρχές που πρέπει να εφαρμόζουν όλες οι Διασκέψεις που λειτουργούν στις Ευρωπαϊκές γραμμές:

1. Οι Διασκέψεις πρέπει να εγκαταλείψουν τον καθορισμό των τιμών για μεταφορές της ενδοχώρας,
2. δεν πρέπει να αποκλείουν τα μέλη τους από το να συνάπτουν ανεξάρτητα συμβόλαια,
3. ο έλεγχος της χωρητικότητας από τα μέλη της Διασκέψεις επιτρέπεται μόνο όπου είναι απαραίτητος προκειμένου η προσφορά να προσαρμόζεται στην βραχυχρόνια διακύμανση της ζήτησης και δεν πρέπει να συνδέεται με αύξηση των ναύλων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ

### 2.1 ΤΑ ΑΡΘΡΑ 81 ΚΑΙ 82 ΠΕΡΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η Ιδρυτική Πράξη<sup>11</sup> των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων περιλαμβάνει στον τίτλο IV κεφάλαιο 1 τις γενικές αρχές περί προστασίας του ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις. Ειδικότερα τα άρθρα 81 και 82 αναφέρουν ότι:

#### **Άρθρο 81:**

1. Είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται:

- α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής
- β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διαθέσεως, της τεχνολογικής αναπτύξεως ή των επενδύσεων·
- γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού·

<sup>11</sup> Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, [http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/dat/12002E/htm/C\\_2002325EL\\_003301.html#anArt82](http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325EL_003301.html#anArt82)

δ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό·

ε) στην εξάρτηση της συνάψεως συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

2. Οι υπαγορευόμενες δυνάμεις του παρόντος άρθρου συμφωνίες ή αποφάσεις είναι αυτοδικαίως άκυρες.

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δύνανται να κηρυχθούν ανεφάρμοστες:

-σε κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων,

-σε κάθε απόφαση ή κατηγορία αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων, και

-σε κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών,

η οποία συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει, και η οποία:

α) δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών· και

β) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων.

#### **Άρθρο 82:**

Είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και απαγορεύεται, κατά το μέτρο που δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή

περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους εντός της κοινής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της.

Η κατάχρηση αυτή δύναται να συνίσταται ιδίως:

- α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής·
- β) στον περιορισμό της παραγωγής, της διαθέσεως ή της τεχνολογικής αναπτύξεως επί ζημία των καταναλωτών·
- γ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικών συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό
- δ) στην εξάρτηση της συνάψεως συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

Όσον αφορά στην εφαρμογή των ανωτέρω άρθρων στη Ναυτιλία γραμμών είναι φανερό ότι οι πρακτικές των Διασκέψεων αντίκειται στους Κανόνες περί ανταγωνισμού καθώς οι πρακτικές τους συμπεριλαμβάνουν τόσο καθορισμό από κοινού των τιμών των υπηρεσιών τους, όσο και περιορισμό της προσφοράς χωρητικότητας καθώς και άλλες πρακτικές που με βάση τη Συνθήκη περί ανταγωνισμού νοθεύουν τον ανταγωνισμό και οδηγούν σε μονοπωλιακές πρακτικές.

Προκειμένου οι πρακτικές των Διασκέψεων να έχουν θεσμική αποδοχή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τον Κανονισμό 4056/86 με τον οποίο παρέχεται εξαίρεση με αιτιολογημένη γνώμη, από τα άρθρα 81 και 82.

## **2.2 Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4056/86<sup>12</sup>**

Ο κανονισμός 4056/86 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εκδόθηκε στις 22 Δεκεμβρίου 1986 και είχε άμεση ισχύ σε όλα τα Κράτη Μέλη αφορά στον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης του Ανταγωνισμού στις Θαλάσσιες Μεταφορές.

Περιείχε, αφενός, διαδικαστικές διατάξεις που επέτρεπαν στην Επιτροπή να διενεργεί αποτελεσματικούς ελέγχους και να εξασφαλίζει την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και, αφετέρου, θέσπιζε ορισμένες ουσιαστικές διατάξεις για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με σημαντικότερη την απαλλαγή από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης, ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών, αποφάσεων ή πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών Διασκέψεων.

Αν και οι κανόνες του ανταγωνισμού αποτελούν μέρος των γενικών διατάξεων της Συνθήκης που εφαρμόζεται στις θαλάσσιες μεταφορές κρίθηκε σκόπιμο η διαφοροποίηση στην εφαρμογή της συνθήκης του ανταγωνισμού στις διεθνείς

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 378 της 31/12/1986, σελ. 0004-0013

θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών. Οι εξαιρέσεις αφορούν στις ναυτιλιακές Διασκέψεις ενώ δεν εμπίπτουν στον ανωτέρω Κανονισμό οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία, καθώς από την δομή της εν λόγω αγοράς τα τιμολόγια των υπηρεσιών αυτών είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμα κατά περίπτωση ανάλογα με τις συνθήκες της προσφοράς και της ζήτησης.

Αυτή καθαυτή η αιτιολόγηση για την ύπαρξη της εξαίρεση στη ναυτιλία γραμμών δίνεται στο προοίμιο του Κανονισμού 4056/86 που δηλώνει:

*«ότι είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων ότι πράγματι αυτές οι διασκέψεις διαδραματίζουν σταθεροποιητικό ρόλο χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται υπηρεσίες που εμπνέουν εμπιστοσύνη στους φορτωτές ότι συμβάλλουν γενικά στην εξασφάλιση προσφοράς τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, και μάλιστα λαμβάνοντας εύλογα υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών όταν τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι, δυνατόν να επιτευχθούν χωρίς τη συνεργασία την οποία αναπτύσσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες που μετέχουν στις εν λόγω διασκέψεις στον τομέα των ναύλων και, κατά περίπτωση, της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας ή της κατανομής των προς μεταφορά φορτίων και των εσόδων ότι συχνότατα οι διασκέψεις υπόκεινται σε πραγματικό ανταγωνισμό τόσο εκ μέρους των τακτικών γραμμών εκτός διασκέψεων όσο και σε ορισμένες περιπτώσεις εκ μέρους των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και άλλων τρόπων μεταφοράς ότι επιπλέον η κινητικότητα των εμπορικών στόλων η οποία διέπει τη διάρθρωση της προσφοράς στον τομέα των γραμμών των θαλασσίων μεταφορών ασκεί διαρκή ανταγωνιστική πίεση στις διασκέψεις, οι οποίες κατά κανόνα δεν έχουν δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού σε σημαντικό μέρος των εν λόγω γραμμών θαλασσίων μεταφορών.»*

Φαίνεται λοιπόν πως ο Νομοθέτης θεώρησε στο παρελθόν ότι ο καθορισμός των τιμών και η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας από τις Διασκέψεις αποτελούσαν σταθεροποιητικούς παράγοντες για την διαμόρφωση των ναύλων και ότι αυτή η σταθερότητα αποτελούσε προϋπόθεση για τις Διασκέψεις προκειμένου να προσφέρουν αξιόπιστες ναυτιλιακές μεταφορές. Πάνω σε αυτή τη συλλογιστική και πεποίθηση δόθηκε στις Διασκέψεις το 1986 μέσω του αντίστοιχου Κανονισμού το δικαίωμα εξαίρεσης που, αποτυπώνει και το πνεύμα της εποχής.

Οι Διασκέψεις ερμήνευσαν τις εξαιρέσεις αυτές με ένα σχετικά ευρύ πνεύμα και συγκεκριμένα θεώρησαν ότι οι συμφωνίες περί μη χρησιμοποίησης χωρητικότητας εν γένει και η διαμόρφωση των τιμών για μεταφορές στην ενδοχώρα καλύπτονταν από την εξαίρεση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Δικαστήριο δεν έκαναν δεκτές τέτοιου είδους πρακτικές καθώς εκ των πραγμάτων η εξαίρεση που παρέχεται παρεκκλίνει από το Άρθρο 81 της Συνθήκης περί ανταγωνισμού και θα έπρεπε να ερμηνεύεται ούτως ή αλλιώς με κάποια συστολή.

### **2.2.1 Ορισμοί**

Κατά τη έννοια του κανονισμού 4056/86 Ναυτιλιακές Διασκέψεις νοούνται ομάδες τουλάχιστον δύο μεταφορέων που εκτελούν διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχουν συνάψει οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό, στα πλαίσια του οποίου τα

μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών.

Ο κανονισμός 4056/86 προσφέρει κυρίως εξαίρεση από τους κανόνες του ανταγωνισμού στις συμφωνίες που διενεργούνται μεταξύ μεταφορέων στις τακτικές γραμμές υπό την προϋπόθεση πάντα ότι αυτές δεν πρέπει να προκαλούν περιορισμό του ανταγωνισμού για την επίτευξη των στόχων που θέτουν οι Διασκέψεις.

### **2.2.2 Οι Ειδικές Εξαιρέσεις**

Το Άρθρο 3 του Κανονισμού 4056/86 παρέχει εξαίρεση των συμφωνιών μεταξύ μεταφορέων με αντικείμενο την εκμετάλλευση τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών. Εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 81 όταν επιδιώκουν τον καθορισμό των ναύλων και των όρων μεταφοράς καθώς και για έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω λόγους:

- α) το συντονισμό των ωραρίων των πλοίων ή των ημερομηνιών ταξιδιών και προσέγγισής τους στους λιμένες
- β) τον καθορισμό της συχνότητας των ταξιδιών ή της προσέγγισης σε λιμένες
- γ) το συντονισμό ή την κατανομή των ταξιδιών και των εξυπηρετούμενων λιμένων μεταξύ των μελών της διάσκεψης
- δ) τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε μέλος
- ε) την κατανομή του μεταφερομένου φορτίου ή των εσόδων μεταξύ των μελών.

Η εξαίρεση που προβλέπεται παραχωρείται υπό την προϋπόθεση ότι οι Διασκέψεις δεν μπορούν για ομοειδείς μεταφορές να διαφοροποιούν τις τιμές και τους όρους μεταφοράς ανάλογα με την χώρα προέλευσης ή προορισμού των προϊόντων που μεταφέρονται και να προκαλούν με τον τρόπο αυτό εκτροπές του εμπορίου εντός της Κοινότητας ή να βλάπτουν ορισμένους μεταφορείς, φορτωτές ή λιμένες με τις πρακτικές τους. Επιπλέον οι Διασκέψεις θα πρέπει να συνεννοούνται με τους χρήστες των υπηρεσιών τους (φορτωτές) για θέματα όπως οι εκπτώσεις στους ναύλους και οι διακανονισμοί πίστης.

### **2.2.3 Το Σύστημα Αναβαλλόμενων ή άλλων Εκπτώσεων**

Οι Διασκέψεις χρησιμοποιούν ως μέσο αντιμετώπισης του εξωτερικού ανταγωνισμού από ανεξάρτητους μεταφορείς, ελεύθερα φορτηγά πλοία και ναυτιλιακές επιχειρήσεις με εθνική ταυτότητα (National flag Lines), το σύστημα των αναβαλλόμενων εκπτώσεων<sup>13</sup> σύμφωνα με το οποίο οι φορτωτές συνεργάζονται αποκλειστικά με τα πλοία της Διάσκεψης για μεγάλο χρονικό διάστημα στην λήξη του οποίου ζητούν έκπτωση του ναύλου που πληρώθηκε εφόσον για ίσο χρονικό διάστημα εξακολουθούν αποκλειστική συνεργασία με την Διάσκεψη. Επίσης εφαρμόζουν το σύστημα των διπλών ναύλων κατά το οποίο υπογράφεται συμβόλαιο μεταξύ ενός μεταφορέα μιας Διάσκεψης και του φορτωτή. Μέσω της σύμβασης αυτής ο φορτωτής αναλαμβάνει την αποκλειστική συνεργασία με τους αντισυμβαλλόμενους του ενώ η Διάσκεψη παραχωρεί υπό αυτή την προϋπόθεση στον ναυλωτή ναύλους μικρότερους έναντι μη συμβεβλημένων φορτωτών

---

<sup>13</sup> Γ. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική



Παρόλο που ο κανονισμός προσφέρει περιθώρια στις Διασκέψεις να προσφέρουν Διακανονισμούς Πίστης με τη μορφή άμεσων εκπτώσεων στους ναύλους ή με το σύστημα των εκπτώσεων σε μεταγενέστερο στάδιο, οι διακανονισμοί αυτοί γίνονται αποδεκτοί μόνο όταν καταρτίζονται με τρόπο που δεν περιορίζει μονομερώς την ελευθερία των χρηστών και κατά συνέπεια τον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών καθώς και όταν οι χρήστες μπορούν να επιλέγουν ελεύθερα όποιες επιχειρήσεις επιθυμούν για μέρος της εξυπηρέτησης του φορτίου τους, όπως υπηρεσίες αποβάθρας και χερσαίες μεταφορές, οι οποίες δεν καλύπτονται από τον ναύλο που καταβάλλεται για την μεταφορική υπηρεσία που παρέχει η Διάσκεψη.

Η μη συμμόρφωση με τις ανωτέρω συνθήκες δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να άρει από τις Διασκέψεις το πλεονέκτημα της εξαίρεσης και μπορεί να επιφέρει και την επιβολή προστίμων.

#### **2.2.4 Κατάχρηση Δεσπόζουσας Θέσης**

Σύμφωνα με το Άρθρο 82 του Κανονισμού: «η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, απαγορεύεται χωρίς να απαιτείται προηγούμενη απόφαση για το σκοπό αυτό.»

Εάν η Επιτροπή, είτε με δική της πρωτοβουλία είτε ύστερα από αίτημα κράτους μέλους ή φυσικών ή νομικών προσώπων που επικαλούνται έννομο συμφέρον, διαπιστώσει ότι σε κάποια συγκεκριμένη περίπτωση η συμπεριφορά ναυτιλιακών διασκέψεων εξαιρουμένων

δυνάμει του άρθρου 3 έχει, παρ' όλα αυτά, αποτελέσματα ασυμβίβαστα προς το άρθρο 82 της συνθήκης, μπορεί να αποσύρει το ευεργέτημα της εξαίρεσης κατά κατηγορία και να λάβει, σύμφωνα με το άρθρο 10, όλα τα κατάλληλα μέτρα για να παύσουν οι παραβάσεις της Συνθήκης. Προτού λάβει απόφαση, η Επιτροπή μπορεί να απευθύνει στη σχετική ναυτιλιακή Διάσκεψη συστάσεις για να παύσουν οι παραβάσεις.

## 2.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ – ΧΩΡΕΣ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΟΟΣΑ<sup>14</sup>

Τον Μάιο του 1999 στα πλαίσια του Κανονιστικού Αναμορφωτικού Προγράμματος ο ΟΟΣΑ παρουσίασε ένα έγγραφο για την αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου στις Διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές που πρότεινε ότι οι συμφωνίες για να θέτονται κοινοί ναύλοι δεν θα πρέπει αυτομάτως να απολαμβάνουν εξαίρεση από την αντιμονοπωλιακή πολιτική. Ένα προσχέδιο αναφοράς δημιουργήθηκε για συζήτηση στην επόμενη συνεδρίαση το 2001. Το προσχέδιο αυτό έκανε τις εξής παρατηρήσεις:

Η ναυτιλία γραμμών δεν απολαμβάνει κάποιας μορφής μοναδικότητα με τη έννοια ότι η δομή του κόστους της δεν διαφέρει πολύ από άλλες βιομηχανίες μεταφορών (όπως π.χ. οι εναέριες) και οι αποδόσεις των κεφαλαίων επένδυσης δεν είναι πολύ χαμηλές συγκρινόμενες με άλλων παρόχων τακτικής μεταφοράς. Συνεπώς δεν υπάρχει λόγος να προστατεύεται η αγορά από τον ανταγωνισμό με εξαιρέσεις από την αντιμονοπωλιακή πολιτική που αφορούν στον καθορισμό των τιμών.

---

<sup>14</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005

Δεν υπάρχει απόδειξη ότι το σύστημα των Διασκέψεων, που υιοθετεί περιοριστικές πολιτικές όπως ο καθορισμός των ναύλων οδηγεί σε πιο σταθερούς ναύλους ή σε πιο αξιόπιστη υπηρεσία από ότι αν λειτουργούσε σε συνθήκες ανταγωνισμού.

Με δεδομένα τα ευρήματα αυτά το προσχέδιο κατέληγε ότι οι χώρες θα έπρεπε:

Να επανεξετάσουν τις εξαιρέσεις από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία όσον αφορά στον καθορισμό των τιμών με απώτερο στόχο να τις καταργήσουν, εκτός από τις περιπτώσεις όπου υπήρχε αιτιολογημένη γνώμη.

Να κρατήσει τις εξαιρέσεις για άλλες μορφές επιχειρησιακών οργανώσεων, με την προϋπόθεση βέβαια ότι αυτές δεν καταλήγουν σε ανάληψη δεσπόζουσας θέσης στην αγορά.

Οι περισσότερες χώρες που συμμετέχουν στον ΟΟΣΑ εφαρμόζουν κάποιας μορφής εξαίρεση από τους κανόνες του ανταγωνισμού για τις ναυτιλιακές Διασκέψεις. Η Ηνωμένες πολιτείες, και η Αυστραλία που αποτελούν κύριους εμπορικούς εταίρους της ΕΕ έχουν ήδη αναθεωρήσει τις νομοθεσίες τους για το καθεστώς

### **2.3.1 ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ**

Διαχρονικά η Κυβέρνηση των ΗΠΑ έχει διαδραματίσει έναν πιο ενεργό ρόλο για τη ρύθμιση των μεταφορέων στις γραμμές της χώρας από ότι οι Ευρώπη παρόλο που η

γενική τάση είναι προς την απελευθέρωση. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα όπου επικρατούσαν μονοπωλιακές τάσεις στην βιομηχανία, οι ΗΠΑ ακολούθησαν το παράδειγμα της Βρετανίας και έδωσαν στην ποντοπόρο ναυτιλία περιορισμένη προστασία από τις κανονισμούς των αντιμονοπωλιακών νομοθεσιών, επιτρέποντας στις εταιρείες να εξυπηρετούν τη ναυτιλία γραμμών μέσω διασκέψεων παρέχοντας πλεονεκτήματα μέσω ενός συστήματος από κοινού καθορισμού των τιμών. Αυτή η περιορισμένη παρέκκλιση από τις αντιμονοπωλιακές νομοθεσίες ενσωματώθηκε στη «Ναυτιλιακή Νομοθεσία του 1916» (Shipping Act 1916).

Οι συντάκτες της εν λόγω Νομοθεσίας ανέφεραν τα παρακάτω<sup>15</sup> σχετικά με την οπτική που υιοθέτησαν για τη ψήφιση του Νόμου:

Ποτέ πριν δεν υπήρχε νομικός έλεγχος των συμφωνιών [Διασκέψεων]

Απαγορεύοντας αυτές τις συμφωνίες θα υπάρξει διατάραξη των συνθηκών και οι Αμερικανοί εισαγωγείς και εξαγωγείς θα χάσουν πλεονεκτήματα που οι ίδιοι δηλώνουν ότι απολαμβάνουν εξ' αιτίας των Διασκέψεων.

Οι φορτωτές συμφωνούν ότι τα πλεονεκτήματα μπορούν να προστατευθούν και οι αρνητικές συνέπειες να αποκλειστούν μόνο μέσω Κυβερνητικού ελέγχου αυτών των συμφωνιών [Διασκέψεων].

<sup>15</sup> The application of Competition Rules to Liner Shipping, 26-10-2005, Final Report, III-50

Οι συμφωνίες δραστηριοποιούνται διεθνώς και η μονομερής απαγόρευση στις ΗΠΑ θα έθετε τους Αμερικανούς εξαγωγείς σε μειονεκτική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους στο εξωτερικό.

Η κατάργηση των Διασκέψεων θα επέφερε είτε πόλεμο τιμών (που θα σήμαινε την εξαφάνιση του αδυνάτου και την επιβίωση του δυνατού) είτε συγχωνεύσεις μέσω απορρόφησης των αδυνάτων και κανένα από αυτά τα ενδεχόμενα δεν μπορεί να αποφευχθεί μέσω Νόμου και θα οδηγούμασταν σε μονοπωλιακές συνθήκες στην εν λόγω βιομηχανία.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η εφαρμογή της Ναυτιλιακής Νομοθεσίας του 1916 ώθησε τους μεταφορείς να παρέχουν διπλά τιμολόγια, ένα για τους «πιστούς» φορτωτές που δεν θα χρησιμοποιούσαν άλλες εταιρείες και ένα για τους λοιπούς χρήστες. Η πρακτική αυτή των διπλών τιμολογίων ή της διάκρισης τιμής απαγορεύτηκε από το Αμερικανικό Ανώτατο Δικαστήριο το 1958. Παράλληλα έγινε αναθεώρηση του Νόμου το 1961 επιτρέποντας μερικώς τις εκπτώσεις στους «πιστούς» φορτωτές επιβάλλοντας όμως μέγιστο ποσοστό έκπτωσης ίσο με το 15%. Ταυτόχρονα ιδρύθηκε η Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Federal Maritime Commission) με σκοπό να καταγράφει τα τιμολόγια των εταιρειών γραμμών και με τη δικαιοδοσία να απαγορεύει συμφωνίες πλοιοκτητών που ήταν «ενάντια στο Δημόσιο συμφέρον» (contrary to the public interest).

Η συνεχώς αυξανόμενη πίεση των φορτωτών για μια ναυτιλία γραμμών πιο ανταγωνιστική οδήγησε στη Ναυτιλιακή Νομοθεσία του 1984 (U.S. Shipping Act 1984). Οι πρόνοιες του Νόμου υπέρ του ανταγωνισμού περιελάμβαναν: υποχρεωτική ανεξάρτητη δραστηριοποίηση, την αποδοχή συμβολαίων μεταφοράς υπό προϋποθέσεις και το δικαίωμα στους φορτωτές να ιδρύουν Ενώσεις. Παρά το γεγονός ότι ο Νόμος αυτός ήταν αρκετά αρνητικός για τις Διασκέψεις και τις εταιρείες γραμμών, ήταν αρκετά πιο επιεικής από παρόμοιες νομοθεσίες για την Αεροπορική βιομηχανία, τα τρένα και τις χερσαίες μεταφορές με φορτηγά της εποχής. Άλλωστε, ένας λόγος για τον οποίο οι Διασκέψεις τον αποδέχτηκαν ήταν το γεγονός ότι σε σχέση με την προηγούμενη Νομοθεσία παρείχε μεγαλύτερες απαλλαγές από τους κανονισμούς περί ανταγωνισμού όπως η δυνατότητα να υπάρχουν συμβόλαια εξειδικευμένα με διαφοροποιημένες τιμές εφόσον αυτές μπορούσαν να δικαιολογηθούν. Παράλληλα, η απαλλαγή είχε επεκταθεί και περιελάμβανε και το χερσαίο μέρος της μεταφοράς, ενώ καταργούσε και το δικαίωμα της Ομοσπονδιακής Ναυτιλιακής Επιτροπής να ελέγχει εκ των προτέρων αν οι συμφωνίες πλοιοκτητών ήταν αντίθετες ή όχι στο «Δημόσιο Συμφέρον» και απλά μέσα σε 45 ημέρες μπορούσε να πάει στα Δικαστήρια μια συμφωνία που θεωρούταν ότι θα μείωνε τον ανταγωνισμό και ήταν πλέον θέμα δικαστικής απόφασης να επιτραπεί ή όχι. Η υποχρέωση για υποβολή των ναυλογίων των Διασκέψεων παρέμεινε.

Το 1994 οι Δημοκρατικοί ανέλαβαν την εξουσία στις ΗΠΑ και είχαν ως οικονομική ιδεολογία την αύξηση του ανταγωνισμού. Στο πλαίσιο αυτό οι φορτωτές αύξησαν τις πιέσεις τους για μια νέα αλλαγή στη Νομοθεσία, αλλά αυτό επιτεύχθηκε μετά από τέσσερα χρόνια με τη λεγόμενη **Ocean Shipping Reform Act του 1998**. Η Νομοθεσία

αυτή δεν επέβαλε πλήρη ανταγωνισμό στην αγορά γραμμών αλλά μετέβαλε το αποδεκτό καθεστώς από τις Διασκέψεις Η OSRA μπήκε σε εφαρμογή το 1999 και τα κύρια σημεία της είναι τα εξής:

Καταργήθηκε η υποχρέωση να υποβάλλονται τα τιμολόγια μεταφοράς στην Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή. Αντίθετα έπρεπε απλώς να δημοσιεύονται σε ηλεκτρονική μορφή και να είναι διαθέσιμα έναντι ενός τιμήματος στο ευρύ κοινό.

Καταργήθηκε η απόλυτη απαγόρευση συνεργασίας και η συμφωνία τιμών μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών γραμμών και των εταιρειών χερσαίας μεταφοράς. Πλέον οι εν λόγω συνεργασίες επιτρέπονταν εφόσον «δεν αντίκεινται στους αντιμονοπωλιακούς κανονισμούς και είναι σύμφωνες με το πνεύμα της OSRA».

Στο παρελθόν οι μεταφορείς που δεν ήταν πλοιοκτήτες δεν χρειάζονταν κάποιας μορφής άδεια για να δραστηριοποιηθούν στις ΗΠΑ. Με την OSRA όλοι οι εμπλεκόμενοι στις διεθνείς μεταφορές – μεταφορείς, πλοιοκτήτες, φορτωτές κλπ – πρέπει να λάβουν άδεια και παράλληλα πρέπει να διαθέτουν «οικονομική ευθύνη» ήτοι να έχουν δεσμευμένα κεφάλαια που διαφοροποιούνται ανάλογα με την κατηγορία από 75000\$ – 150.000\$.

Παλαιότερα η Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή είχε τη δυνατότητα βάσει τεσσάρων (4) κριτηρίων να εξαιρέσει ορισμένες δραστηριότητες ή φορτία από την εφαρμογή του Νόμου. Τα κριτήρια αυτά περιορίζονται σε δύο (2).

Δύο ουσιώδεις διαφοροποιήσεις έγιναν με τη νέα Νομοθεσία αναφορικά με τα συμβόλαια πλοιοκτητών και φορτωτών. Πρώτον η Διάσκεψη δεν μπορεί πλέον να απαγορεύσει στα μέλη της να υπογράψουν ξεχωριστό ιδιαίτερο συμβόλαιο με κάποιο φορτωτή. Δεύτερον τα συμβόλαια αυτά πρέπει να κατατεθούν στην Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή αλλά πλέον τηρούνται απόρρητα. Με τον τρόπο αυτό και η Επιτροπή μπορεί να ελέγξει την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού αλλά και οι μεταφορείς μέλη ή μη διάσκεψης μπορούν να διαφοροποιηθούν εμπορικά. Με αυτό τον τρόπο η σημασία των Διασκέψεων μειώνεται δραστικά.

Οι φορτωτές – αφού δεν γνωρίζουν πλέον τις λεπτομέρειες των συμβολαίων – δεν μπορούν να απαιτήσουν ίδιους όρους και ναύλους μεταφοράς με άλλους που έχουν υπογράψει συμφωνίες. Μπορούν όμως να συνασπιστούν σε Ενώσεις και να διαπραγματευθούν από κοινού συμβόλαια μεταφοράς, αυξάνοντας έτσι την διαπραγματευτική τους δύναμη.

### **2.3.1.1 Αποτελέσματα της OSRA**

Τα αποτελέσματα της OSRA δεν είναι απολύτως ευδιάκριτα, ούτε είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι ο στόχος της επιτεύχθηκε όπως από πρώτης άποψης μπορεί να υποστηριχθεί.

Οι πρώτες ορατές συνέπειες είναι στον αριθμό των μεταφορέων που δραστηριοποιούνται στο διατλαντικό εμπόριο με τον αριθμό των διασκέψεων να μειώνεται από 32 το 1997 σε



22 το 1998. Η κυρίαρχη διάσκεψη στον Ατλαντικό, η TACA, έχασε μερίδιο αγοράς από 80% το 1992 σε 50% το 2001 και τα μέλη της μειώθηκαν από 17 σε 7. Το μερίδιο της TACA σε συμβόλαια με τους φορτωτές μειώθηκαν επίσης από 1000 το 1997 σε 3 το 1999.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει εκ πρώτης όψεως ότι ο στόχος για μείωση της δύναμης των Διασκέψεων και η αύξηση του ανταγωνισμού επιτεύχθηκε, αλλά η πραγματικότητα δεν είναι ακριβώς έτσι. Οι Διασκέψεις μειώθηκαν, όπως και το κατεχόμενο μερίδιο των συμβολαίων με φορτωτές αλλά στην πράξη οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεχίζουν να συνεργάζονται είτε μέσω ανταλλαγής χώρου στο πλοίο, είτε μέσω συνεργασιών για τον «ορθολογισμό των υπηρεσιών και του κόστους», δημιουργώντας Συμμαχίες.. Με άλλα λόγια μειώθηκαν οι Διασκέψεις και αυξήθηκαν οι Συμμαχίες αλλά το αποτέλεσμα είναι το ίδιο: **Ένας μικρός αριθμός μεγάλων εταιρειών συνεχίζει να έχει τη μερίδα του λέοντος στο διατλαντικό εμπόριο.**

### **Οι Εφοπλιστικές Εταιρείες<sup>16</sup> (NVOCC) και ο ρόλος τους στον Ανταγωνισμό του Διατλαντικού Εμπορίου.**

Οι εφοπλιστικές εταιρείες αντιμετωπίζονται διαφορετικά από την Αμερικανική Νομοθεσία από ότι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες. Οι εφοπλιστικές εταιρείες στην ουσία χρονομισθώνουν πλοία ή χώρο σε πλοία σε μόνιμη βάση και δραστηριοποιούνται εμπορικά προσπαθώντας να αποκομίσουν κέρδη από την μεταπώληση του χώρου αυτού.

---

<sup>16</sup> Στο παρόν κείμενο ως εφοπλιστικές εταιρείες θεωρούνται αυτές οι εταιρείες που αναλαμβάνουν μεταφορά και δραστηριοποιούνται εμπορικά στην αγορά των τακτικών γραμμών χωρίς να είναι ιδιοκτήτες πλοίου αλλά μέσω χρονομίσθωσης πλοίων ή χώρου σε πλοία. Τέτοια παραδείγματα είναι λ.χ. οι εταιρείες UPS και FedEx που δεν είναι πλοιοκτήτες αλλά διαθέτουν χώρο σε πλοία με μακροχρόνιες συμφωνίες μίσθωσης με πλοιοκτήτες.

Μέχρι το 2004 οι εφοπλιστικές εταιρείες δεν είχαν τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβόλαια με τους φορτωτές ή να μην δημοσιεύουν τους ναύλους που χρεώνουν. Το Δεκέμβριο όμως αυτού του έτους, τους δώθηκαν αυτές οι δυνατότητες και πλέον έχουν την ικανότητα να μειώσουν τη σημασία των ναυτιλιακών εταιρειών στο διατλαντικό εμπόριο καθώς με κατάλληλες συμφωνίες με τους φορτωτές μπορούν στη συνέχεια κατέχοντας σημαντικό ποσοστό των φορτίων να διαπραγματευτούν ως ισχυροί συνομιλητές με τους πλοιοκτήτες.

Είναι ακόμη πολύ νωρίς για να προσδιοριστούν οι συνέπειες – θετικές ή αρνητικές – από την εξέλιξη αυτή, αλλά οι υπέρμαχοι υποστηρίζουν ότι οι εφοπλιστικές εταιρείες μπορούν πλέον επί ίσοις όροις να διαπραγματεύονται με τους πλοιοκτήτες μειώνοντας έτσι τη δύναμη των Διασκέψεων και των Συμμαχιών. Ο αντίλογος βεβαίως είναι ότι τελικά οι φορτωτές έχουν απέναντί τους μικρό αριθμό εταιρειών που μπορούν να ελέγξουν τους ναύλους και το κόστος μεταφοράς ανεξάρτητα αν αυτοί δεν είναι πλέον οι πλοιοκτήτριες εταιρείες.

### **2.3.2 ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ**

Όπως και στις υπόλοιπες ανεπτυγμένες χώρες, η Αυστραλία έχει θέση σε ισχύ από το 1974 (Part X of the Trade Practices Act of 1974), Κανονισμό απαλλαγής των εταιρειών γραμμών από τους Νόμους περί μονοπωλίων. Στόχος αυτής της απαλλαγής, όπως και

στις υπόλοιπες χώρες με παρόμοιες πρόνοιες, είναι η προστασία των υπηρεσιών και η σταθερότητα των ναύλων μεταφοράς.

Η Αυστραλία δεν έχει λάβει επί του παρόντος κάποια μέτρα για την κατάργηση των απαλλαγών των εταιρειών γραμμών από τους Κανονισμούς περί ανταγωνισμού οι αρμόδιες υπηρεσίες έχουν ήδη συντάξει εισηγητική έκθεση για την κατάργηση των αντιμονοπωλιακών εξαιρέσεων. Τα κύρια σημεία αυτής της εισηγητικής έκθεσης θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα παρακάτω:

Η έρευνα όσον αφορά τη σταθερότητα των ναύλων στις θαλάσσιες μεταφορές της ΝΑ Ασίας έδειξε ότι μεταξύ Ιουλίου 2003 και Οκτωβρίου 2003 υπήρξε αύξηση στο ανά TEU<sup>17</sup> κόστος κατά \$750 και αυτό πέρα των \$200 επίναυλο για τις περιόδους αιχμής.

Η Διάσκεψη της περιοχής με την ονομασία AADA (Asian-Australian Discussion Agreement) δεν συνέτεινε ικανοποιητικά στην αύξηση της προσφοράς σε περιόδους έλλειψης με στόχο να εκμεταλλευτεί την ανισορροπία και να εφαρμόσει υψηλότερους ναύλους. Παράλληλα δε, υπάρχει χαμηλός ρυθμός ανανέωσης της χωρητικότητας.

Τέλος η Εισηγητική Επιτροπή κατέληξε ότι «Δεν υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος για την παροχή εξαιρέσεων στην ναυτιλιακή αγορά γραμμών ή σε οποιαδήποτε άλλη αγορά»

Η Εισηγητική Επιτροπή προτείνει δύο δρόμους αναθεώρησης της απαλλαγής από τους Κανονισμούς περί μονοπωλίων. Είτε να αποφασίζεται κατά περίπτωση κατάργηση της απαλλαγής περί μονοπωλίων είτε να γίνει συνολική κατάργηση των απαλλαγών. Σε κάθε

<sup>17</sup> TEU: Twenty Equivalent Unit, Μονάδα μέτρησης εμπορευματοκιβωτίων με μετατροπή όλων σε εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών.

περίπτωση όμως, ο τρόπος που η Αυστραλιανή Επιτροπή προτείνει να ληφθεί η τελική απόφαση διαφοροποιείται μερικώς ως προς την αξιολόγηση των επιπτώσεων, υπό την έννοια ότι προτείνει η όποια απόφαση να βασίζεται σε έρευνα Κόστους – ωφελειών (cost – benefit analysis) αντί της καθαρής θεωρητικής οικονομολογικής προσέγγισης όπως συμβαίνει στις ΗΠΑ και την ΕΕ.

### **2.3.3 ΙΑΠΩΝΙΑ**

Η στάση της Ιαπωνίας απέναντι στις ναυτιλιακές εταιρείες γραμμών είναι τελείως διαφορετική από αυτή των Δυτικών χωρών. Η σχετική Νομοθεσία στην Ιαπωνία παρέχει πλήρη ασυλία στις ναυτιλιακές εταιρείες γραμμών. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί με δύο τρόπους. Πρώτον με εξαίρεση την Δανέζικη εταιρεία Maersk όλες οι άλλες σημαντικές εταιρείες (K-Line, NYK, Mitsui OSK) που πραγματοποιούν τακτικές γραμμές είναι Ιαπωνικών συμφερόντων. Ταυτόχρονα αυτές οι Ιαπωνικές εταιρείες μέσα από περίπλοκες αλληλεξαρτήσεις μετοχολογίων ανήκουν στις ίδιες τις εταιρείες που είναι φορτωτές και εξαγωγείς προϊόντων. Στην ουσία οι ναυτιλιακές αυτές εταιρείες εξυπηρετούν τις ανάγκες μεταφορών των μητρικών κατασκευαστικών εταιρειών. Συνεπόμενα η ανάγκη για έλεγχο της αγοράς και προστασίας των Ιαπώνων εξαγωγέων – φορτωτών είναι αν όχι ανύπαρκτη τουλάχιστον πολύ περιορισμένη.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω εύκολα εξηγείται γιατί ο Νόμος της Ιαπωνίας περί Ναυτιλιακής Μεταφοράς του 1949 παρείχε σχεδόν πλήρη απαλλαγή των εταιρειών τακτικών γραμμών από τους Νόμους περί μονοπωλίων. Η εξαίρεση δεν εφαρμόζεται μόνο όταν οι πρακτικές των εταιρειών είναι τέτοιες ώστε να περιορίζεται σημαντικά ο

ανταγωνισμός και να αυξάνονται αδικαιολόγητα οι ναύλοι. Τυχόν συμφωνίες με φορτωτές έπρεπε να υποβάλλονται στο Ιαπωνικό Υπουργείο Μεταφορών πριν τεθούν σε εφαρμογή και οι ναύλοι πρέπει να είναι προσβάσιμοι στο κοινό. Πέρα από τις ανωτέρω δύο περιπτώσεις, οι απαλλαγές των εταιρειών ήταν, όπως σημειώθηκε πλήρως.

Το 1999 πραγματοποιήθηκε αναθεώρηση του Νόμου του 1949 που παρείχε εξαίρεση των εταιρειών γραμμών από τους Νόμους περί μονοπωλίου, αλλά δεν αναιρέθηκε η εξαίρεση, απλά τέθηκαν συγκεκριμένα κριτήρια πλέον προκειμένου το Υπουργείο Μεταφορών να είναι σε θέση να κρίνει αν υπάρχει «σημαντικός περιορισμός του ανταγωνισμού». Τα κριτήρια αυτά είναι:

Τα συμφέροντα των χρηστών δεν πρέπει να θίγονται αδικαιολόγητα

Δεν πρέπει να υπάρχει διακριτική μεταχείριση ως αποτέλεσμα συμφωνιών

Η συμμετοχή ή η αποχώρηση από Διάσκεψη δεν πρέπει να αποκλείεται

Η υποχρέωση παροχής πληροφοριών για συναφθείσες συμφωνίες δεν χρειάζεται να ξεπερνούν ένα ελάχιστο που είναι απαραίτητο για να κριθεί ο σκοπός τους.

Είναι προφανές από τα ανωτέρω ότι δεν υπήρξε ουσιαστική μεταβολή στο Νομικό πλαίσιο της Ιαπωνίας σχετικά με την εξαίρεση των εταιρειών τακτικών γραμμών από τους αντιμονοπωλιακούς κανονισμούς. Διευκρινίστηκαν μόνο ορισμένα κριτήρια για τον έλεγχο που ο Νόμος προϋπέθετε και ταυτόχρονα αυξήθηκαν οι χρηματικές ποινές για τους τυχόν παραβάτες. Σε κάθε περίπτωση όμως, η Ιαπωνική αγορά και η ναυτιλιακή

αγορά τακτικών γραμμών δεν μπορεί να συγκριθεί ως προς τη δομή και τη διάρθρωση με τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές και Αμερικανικές.

### **2.3.4 ΤΑΙΛΑΝΔΗ**

Η περίπτωση της Ταϊλάνδης είναι επίσης μια ενδιαφέρουσα περίπτωση όσον αφορά τις αντιμονοπωλιακές νομοθεσίες και τις ναυτιλιακές τακτικές γραμμές. Στην εν λόγω χώρα υπήρχε Νομοθεσία περί μονοπωλίων αλλά η εφαρμογή του προϋπόθετε την δήλωση των αγορών στις οποίες εφαρμόζεται. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών ποτέ δεν δηλώθηκε και συνεπόμενα ο Νόμος αυτός δεν είχε εφαρμογή. Εξ' αιτίας αυτού του γεγονότος και εφόσον δεν μπορούσε να ρυθμιστεί η πλευρά της προσφοράς έγιναν προσπάθειες να ενισχυθεί η πλευρά της ζήτησης υπηρεσιών με την δημιουργία μίας ένωσης φορτωτών με την ονομασία Thai Shippers Council - TSC. Η TSC ιδρύθηκε με Νόμο το 1999 μετά από 25 έτη από την αρχική σύλληψη της ιδέας το 1967 σε μια σύνοδο των Η.Ε. Στο μεσοδιάστημα, όπως είναι φυσικό δεν υπήρχε κανενός είδους ρύθμιση της αγοράς, ούτε άλλωστε ανάγκη για εξαίρεση από τους αντιμονοπωλιακούς Κανονισμούς αφού δεν είχαν εφαρμογή στην αγορά αυτή.

Μερικές από τις αρμοδιότητες της TSC είναι να αντιπροσωπεύει τους φορτωτές σε διαπραγματεύσεις συμβολαίων, ναύλων και όρων μεταφοράς. Παράλληλα λειτουργεί ως Υπηρεσία συγκέντρωσης πληροφοριών για την βιομηχανία τακτικών γραμμών και παρέχει υποστήριξη και συμβουλές στους φορτωτές. Μέλη της TSC είναι οποιαδήποτε εξαγωγική οντότητα – εταιρεία που οι εξαγωγική της δραστηριότητα ξεπερνάει ένα ελάχιστο ποσό που τίθεται με Υπουργική απόφαση.

Πέρα από τη TSC το 1999, εξ' αιτίας ενός κύματος ιδιωτικοποιήσεων στη χώρα, έγινε φανερό ότι υπήρχε ανάγκη για καλύτερη ρύθμιση και προστασία του ανταγωνισμού. Δύο σχετικοί Νόμοι ψηφίστηκαν την χρονιά αυτή που αφορούσαν τη προστασία του ανταγωνισμού σε μια σειρά βιομηχανιών περιλαμβανομένης και της βιομηχανίας τακτικών γραμμών. Δεν προβλέπεται εξαίρεση των Διασκέψεων από τους εν λόγω νόμους περί μονοπωλίων αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει δημιουργηθεί κάποιο δικαστικό προηγούμενο που να τις απαγορεύει και ταυτόχρονα ακόμη είναι υπό συζήτηση το αν θα πρέπει ρητώς να εξαιρεθούν των Νόμων περί μονοπωλίων. Η TSC θεωρεί τους δύο αυτούς Νόμους ως χρήσιμα εργαλεία για να επέμβει στην περίπτωση που απαιτηθεί για να προστατεύσει τα συμφέροντα των φορτωτών της χώρας και όχι σαν έναυσμα να προωθήσει σημαντικές αλλαγές στο υπάρχον καθεστώς λειτουργίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΤΟ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

### **3.1 Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 4056/86**

Κατά τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, τα δεδομένα της υπό εξέταση αγοράς έχουν αλλάξει σημαντικά. Η συνεχιζόμενη τάση για τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων έχει οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού και του μεγέθους των πλήρως αυτοματοποιημένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στην απόδοση έμφασης στην ταχύτητα,

τη συχνότητα των δρομολογίων και τη συγκρότηση δικτύων δρομολογίων παγκόσμιας εμβέλειας.

Η εξέλιξη αυτή έχει συμβάλει στη δημοτικότητα των κοινοπραξιών και των συμμαχιών ως μεθόδου για τον επιμερισμό του κόστους των επενδύσεων που απαιτούνται για την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μέσω τακτικών γραμμών. Η αύξηση της σπουδαιότητας αυτών των ρυθμίσεων λειτουργικού χαρακτήρα, που δεν εμπεριέχουν το στοιχείο του καθορισμού των τιμών, έχει συνοδευτεί από υποβάθμιση της σημασίας των Διασκέψεων. Αυτή η τελευταία τάση ήταν μέχρι τώρα ιδιαίτερα έντονη στις αγορές μεταφορών μεταξύ της ΕΕ και των Ηνωμένων Πολιτειών, λόγω, κυρίως, των αποφάσεων της Επιτροπής και ορισμένων μεταβολών της νομοθεσίας των ΗΠΑ, που έχουν δώσει ώθηση στις μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, εις βάρος των μεταφορών που εκτελούνται βάσει των τιμολογίων των Διασκέψεων. Οι εξελίξεις αυτές θέτουν το ερώτημα κατά πόσον είναι δυνατό να διασφαλισθούν αξιόπιστες τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με μέσα λιγότερο περιοριστικά σε σύγκριση με τον οριζόντιο καθορισμό των τιμών και τον περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας.

Η αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 εμπνεύστηκε και από την έκθεση της Γραμματείας του ΟΟΣΑ τον Απρίλιο του 2002, η οποία συνιστούσε την κατάργηση της εξαίρεσης από τους κανόνες του ανταγωνισμού.



Το πόρισμα από την έκθεση του ΟΟΣΑ κατέληγε στο ότι:<sup>18</sup>

*Ο κλάδος των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς δεν είναι «μοναδικός», υπό την έννοια ότι η διάρθρωση του κόστους του δεν διαφέρει σημαντικά από εκείνη άλλων μεταφορικών κλάδων, ενώ οι ναυτιλιακές γραμμές δεν μαστίζονται από εξαιρετικά χαμηλές αποδόσεις των επενδύσεων σε σύγκριση με άλλες επιχειρήσεις παροχής προγραμματισμένων μεταφορικών υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο υπόψη κλάδος πρέπει να προστατευθεί από τον ανταγωνισμό με τη χορήγηση ασυλίας από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία για τις συνεννοήσεις που αποβλέπουν σε καθορισμό των τιμών και των ναύλων.*

*Επιπλέον, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το σύστημα των διασκέψεων (με τη χορήγηση ασυλίας ή απαλλαγής από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία για τον καθορισμό των τιμών) οδηγεί σε μεγαλύτερη σταθερότητα των ναύλων μεταφοράς φορτίου ή σε μεγαλύτερη αξιοπιστία των ναυτιλιακών υπηρεσιών σε σύγκριση με την κατάσταση που θα ίσχυε αν η υπόψη αγορά ήταν πλήρως ανταγωνιστική. Αντιθέτως, ο ΟΟΣΑ συμπεραίνει ότι υπάρχουν στοιχεία που ενισχύουν την άποψη ότι η μμεγαλύτερη σταθερότητα επιτυγχάνεται στις πλέον ανταγωνιστικές αγορές.*

Επίσης, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας τον Μάρτιο του 2003 κάλεσε την Επιτροπή «να επιταχύνει την απελευθέρωση σε τομείς όπως το φυσικό αέριο, η ηλεκτρική ενέργεια, οι ταχυδρομικές υπηρεσίες και οι μεταφορές».

---

<sup>18</sup> CONSULTATION PAPER ON THE REVIEW OF COUNCIL REGULATION NO 4056/86  
<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>

Αποτέλεσμα αυτών των οπτικών ήταν η αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86.

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του Κανονισμού η Επιτροπή δεν προέβη σε άμεση κατάργηση της εξαίρεσης, αλλά ακολούθησε τη συνήθη πρακτική των διαβουλεύσεων με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η διαβούλευση ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2003, όταν η Επιτροπή εξέδωσε κείμενο προς διαβούλευση ζητώντας από τα ενδιαφερόμενα μέρη να καταθέσουν την απόψεις τους σχετικά με την αναθεώρηση. Αποτέλεσμα αυτής της διαβούλευσης ήταν η δημοσίευση της Λευκής Βίβλου που περιείχε προτεινόμενες πολιτικές και προτάσεις αλλαγών για την κατάργηση της εξαίρεσης. Αποτέλεσμα μια μακράς διαδρομής διαβουλεύσεων ήταν η κατάργηση της εξαίρεσης από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 25 Σεπτεμβρίου 2006 με την ψήφιση του Κανονισμού 1419/2006.

## **ΤΑ ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΜΑΤΑ**

Η αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 εγείρει κυρίως τα ακόλουθα θέματα:

(α) Αν υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς, δικαιολογείται ακόμα, βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης, η εξαίρεση πρακτικών καθορισμού των ναύλων και ρύθμισης της προσφοράς και της αγοράς από τις ναυτιλιακές διασκέψεις.

(β) Αν είναι αναγκαίο και σκόπιμο να θεσπιστεί ένα νέο κοινοτικό μέσο που θα καλύπτει την επιχειρηματική συνεργασία μεταξύ παρόχων υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών

(γ) Αν δικαιολογείται ακόμα η εξαίρεση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp services) και των θαλάσσιων ενδομεταφορών (cabotage) από τις διατάξεις εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού του Κανονισμού 1/2003.

### **3.1.1 ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΣΩΡΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΠΕΡΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

Οι κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ βασίζονται στην παραδοχή ότι ο ανταγωνισμός εξασφαλίζει στον καταναλωτή τις καλύτερες υπηρεσίες και τις πλέον προσιτές τιμές. Κατά συνέπεια, οι σχετικές διατάξεις της συνθήκης περί ανταγωνισμού βασίζονται στην αρχή ότι δεν πρέπει να υπάρχουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και ότι κάθε εξαίρεση από τον κανόνα αυτό πρέπει να είναι δικαιολογημένη.

Οι συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό όπως π.χ. με τον καθορισμό των τιμών ή τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που εφαρμόζουν οι Διασκέψεις, μπορούν να τύχουν απαλλαγής μόνο εάν πληρούν τις τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης περί Ανταγωνισμού, δηλαδή εάν:<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> White Paper of 13 October 2004 on the review of Regulation 4056/86, <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/review/en.pdf>

1. συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου (αποτελεσματικότητα)
2. εξασφαλίζουν στους καταναλωτές δίκαιο τίμημα από το όφελος που προκύπτει (μετακύληση οφέλους)
3. οι περιορισμοί του ανταγωνισμού παρά το πιθανό όφελος στον καταναλωτή θα πρέπει να είναι αναπόφευκτοι για τη δημιουργία του οφέλους και παράλληλα ανάλογοι με τα προκύπτοντα οφέλη (απαραίτητος χαρακτήρας), και τέλος
4. οι συμφωνίες δεν παρέχουν στα μέρη τη δυνατότητα να καταργήσουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της αγοράς των σχετικών προϊόντων (μη κατάργηση του ανταγωνισμού).

Συνεπώς ένας Κανονισμός εξαίρεσης, βασίζεται στη παραδοχή ότι οι περιοριστικές συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, πληρούν καθεμία από τις ανωτέρω τέσσερις προϋποθέσεις του άρθρου αυτού.

### **3.1.1.1 Πρώτη προϋπόθεση του Άρθρου 81- Αποτελεσματικότητα**

#### **- Οι θέσεις της Ένωσης Μεταφορέων - ELAA<sup>20</sup>**

---

<sup>20</sup> Ο ELLA συγκροτήθηκε το 2003 για να εκπροσωπήσει τη παγκόσμια βιομηχανία στην διαδικασία αναθεώρηση της εξαίρεσης που διοργάνωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και συγκαταλέγει στα μέλη της τους μεγαλύτερους διεθνείς μεταφορείς στην ναυτιλία γραμμών όπως είναι οι A.P. Møller/Maersk Sealand, Atlantic Container Line AB (Grimaldi), C P Ships Holdings Inc., China Shipping (Group) Company, CMA-CGM Group, COSCO, CSAV (Compañía Sud-Americana de Vapores S.A.), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.κ.α.

Η πρώτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 απαιτεί ότι οι συμφωνίες παράγουν οικονομικά οφέλη σε όρους αποτελεσματικότητας του κόστους ή ποιοτική αποτελεσματικότητα όπως καινούργιες ή βελτιωμένες υπηρεσίες ναυτιλίας γραμμών. Μειώσεις του κόστους που προκύπτουν από απλή κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης, όπως με τον καθορισμό των τιμών, δεν λαμβάνονται υπ' όψιν.

Σε ότι αφορά την υποστήριξη της «αποτελεσματικότητας» που επιτυγχάνεται μέσω της σταθερότητας των τιμών ο ELAA υποστήριξε ότι οι Διασκέψεις βελτιώνουν τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και κατ' επέκταση συμβάλλουν στην ποιοτική αποδοτικότητα, με το να παρέχουν σταθερότητα της υπηρεσίας. Ειδικότερα<sup>21</sup> ο ELAA υποστηρίζει ότι τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας γραμμών είναι αυτά που δεν επιτρέπουν διαχρονικά η προσφορά να ταυτιστεί με τη ζήτηση. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι τα υψηλά σταθερά κόστη των επιχειρήσεων, η ανελαστική ζήτηση, ασυμμετρίες στις ροές των φορτίων, ανελαστική προσφορά, υψηλού ρίσκου επενδυτικός κλάδος και ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά. Έχοντας υπόψη αυτά τα χαρακτηριστικά οι Διασκέψεις συμβάλλουν να μετριαστούν οι ανισορροπίες προσφοράς και ζήτησης, παρά το γεγονός ότι δεν τις εξαλείφουν τελείως. Η συνεργασία των μελών της διάσκεψης, μέσω ανταλλαγής πληροφόρησης για τα δεδομένα της αγοράς, συντελεί ώστε οι προβλέψεις να είναι όσο το δυνατόν ακριβείς και κατά συνέπεια να επιτυγχάνεται καλύτερη ταύτιση της προσφοράς και της ζήτησης. Από την άλλη μεριά οι Διασκέψεις δεν καθορίζουν την αναπτυξιακή πολιτική των μελών τους αλλά η καλύτερη πληροφόρηση των μελών τα

---

<sup>21</sup> Summary of the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86, σελ. 11

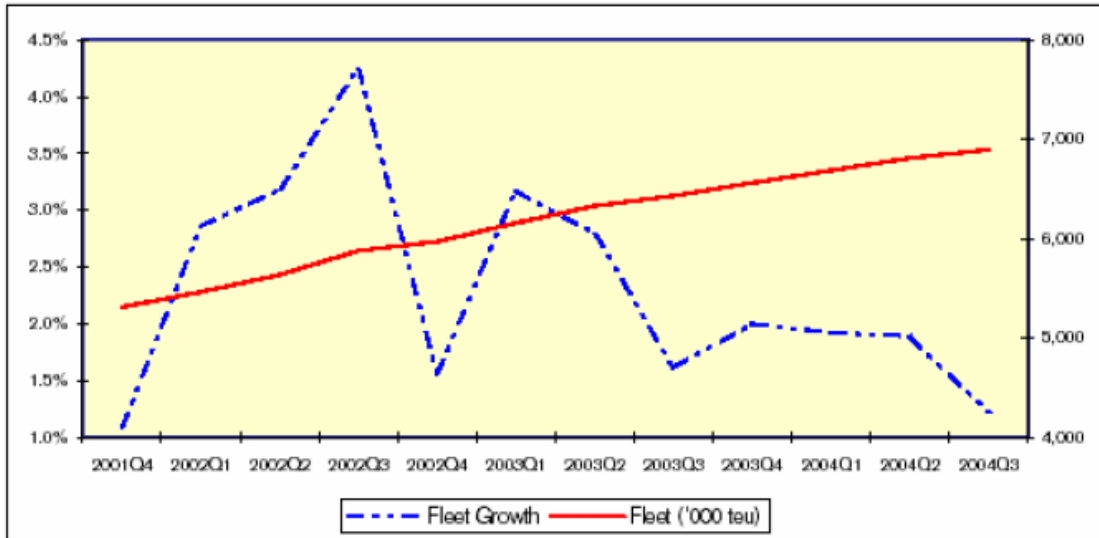
οδηγεί στο να διαμορφώνουν τις επενδυτικές τους πολιτικές με πιο αποτελεσματικό τρόπο.

Η σταθερότητα στην παροχή της υπηρεσίας που οδηγεί σε τεχνική αποτελεσματικότητα επιτυγχάνεται μέσω της σταθερότητας των τιμών που εφαρμόζουν οι Διασκέψεις, αντί των απρόβλεπτων διακυμάνσεων των τιμών και της συνεπόμενης αυξομείωσης της προσφοράς χωρητικότητας που δεν θα συνέβαλε στην σταθερότητα της μεταφορικής υπηρεσίας.

Για την επιβεβαίωση της επίτευξης ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης ο ELAA σε μελέτη που παρουσίασε στην Επιτροπή παρέχει δεδομένα τόσο για την αύξηση της χωρητικότητας σύμφωνα με την αύξηση της ζήτησης συνολικά όσο και ανά διαδρομή.

**Διάγραμμα 1<sup>22</sup>**

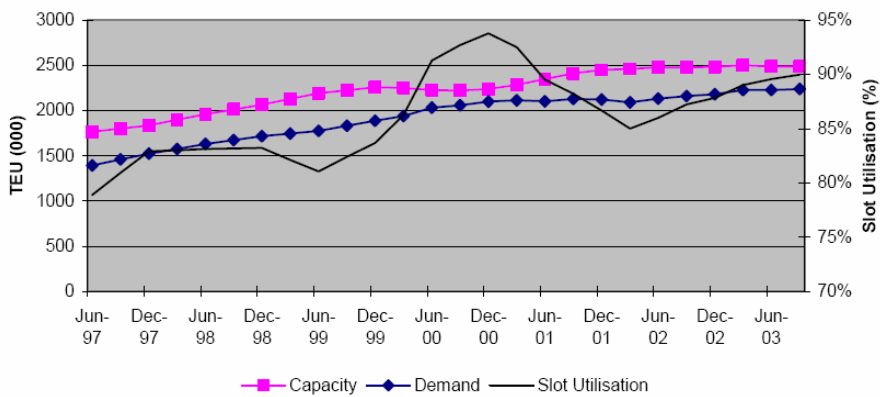
**Ποσοστιαία αύξηση προσφερόμενης Χωρητικότητας 2001 - 2004**



Source: Drewry Shipping Consultants Ltd

**Διάγραμμα 2<sup>23</sup>**

**Προσφορά και Ζήτηση χωρητικότητας στο δρομολόγιο Ευρώπη - ΗΠΑ**



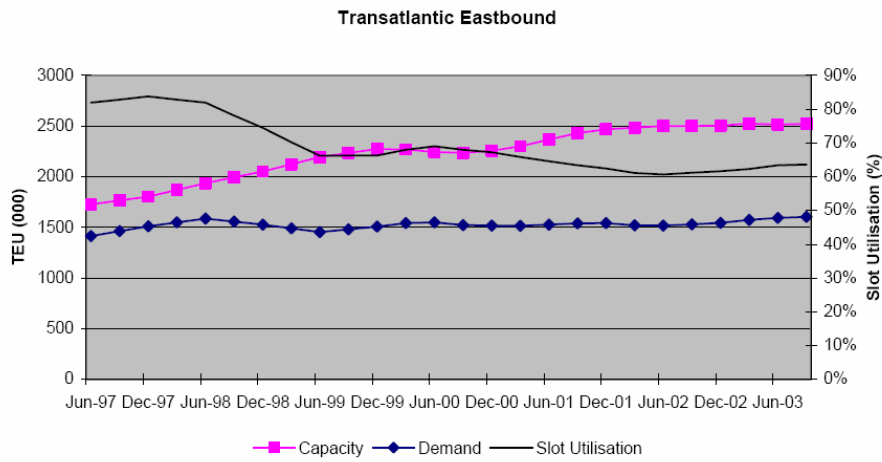
Source: Drewry Shipping Consultants (2003)

<sup>22</sup> Response by the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86, σελ. 9

<sup>23</sup> Op.cit 10

### Διάγραμμα 3<sup>24</sup>

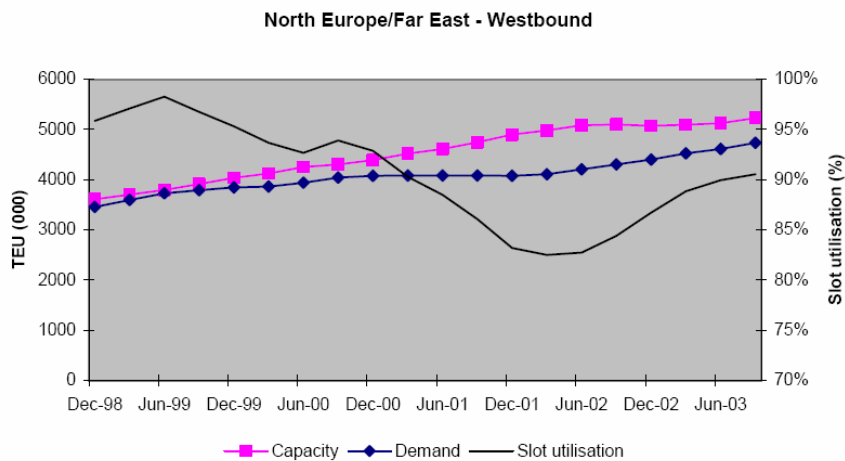
#### Προσφορά και Ζήτηση χωρητικότητας στο δρομολόγιο ΗΠΑ - Ευρώπη



Source: Drewry Shipping Consultants (2003)

### Διάγραμμα 4<sup>25</sup>

#### Προσφορά και Ζήτηση χωρητικότητας στο δρομολόγιο ΝΑ Ασία - Ευρώπη



Source: Drewry Shipping Consultants 2003

<sup>24</sup> Op.cit σελ. 11

<sup>25</sup> Op. cit, σελ. 12



Σύμφωνα με τα ανωτέρω στοιχεία που κατέθεσε ο ELAA σε όλες τις κύριες εμπορικές διαδρομές που συνδέουν την Ευρώπη με τους εμπορικούς της εταίρους (ΗΠΑ, ΝΑ Ασία) και παρά τις εποχιακές ή άλλες διακυμάνσεις της ζήτησης όπως η ανισοροπία των ροών, η προσφορά χωρητικότητας είναι πάντα μεγαλύτερη από την ζήτηση. Η επίτευξη αυτής της σταθερότητας είναι αποτέλεσμα των διασκέψεων που μέσω ανταλλαγής πληροφορήσης αλλά και μείωσης του επενδυτικού ρίσκου από τη σταθερότητα των τιμών μπορούν να ισοροπήσουν αποτελεσματικότητα την προσφορά και τη ζήτηση.

- **Οι θέσεις των φορτωτών - ESC<sup>26</sup> και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής**

Από τη άλλη πλευρά η θέση του ESC είναι ότι οι φορτωτές<sup>27</sup> δεν ενδιαφέρονται για την σταθερότητα της υπηρεσίας μέσω καθορισμού των τιμών. Η νέα οικονομική πολιτική του ανταγωνισμού δεν συνάδει με τις μεθόδους των Διασκέψεων και δεν μπορεί να δεχτεί τον έλεγχο των τιμών ως μέσο σταθερότητας αυτών ακόμα και αν δίνει τη δυνατότητα στους καταναλωτές να ξέρουν τι τιμές πληρώνουν μακροπρόθεσμα. Δεν θεωρούν ότι υπάρχει οικονομικό όφελος από τον καθορισμό των τιμών παρόλο που μπορεί να θεωρηθεί οικονομικό όφελος ο προγραμματισμός των επενδύσεων με το να είναι γνωστά τα έσοδα της βιομηχανίας. Αντίθετα θεωρούν ότι τα οφέλη αυτά είναι σε βάρος των χρηστών και πιστεύουν ότι οι πρακτικές των Διασκέψεων στο θέμα αυτό δεν συνάδουν με την πρώτη προϋπόθεση του Άρθρου 81.

<sup>26</sup> Το ESC εκπροσωπεί τα συμφέροντα εταιρειών που αντιπροσωπεύονται από 12 εθνικούς οργανισμούς χρηστών μεταφορικών υπηρεσιών και από ένα μεγάλο αριθμό σημαντικών Ευρωπαϊκών εμπορικών συνεταιρισμών. Αποτελεί την πλέον αναγνωρισμένη φωνή των Ευρωπαίων ναυλωτών

<sup>27</sup> European Shippers. Council (ESC), Response to the ELAA Post-Hearing Paper  
<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/38345/en.pdf>

Οι φορτωτές έχουν ενημερώσει τις Διασκέψεις και την Επιτροπή<sup>28</sup> ότι θεωρούν πως για μεγάλο χρονικό διάστημα θεωρούν το τεχνητό καθορισμό των τιμών στα τροχοπέδη για την ανταγωνιστικότητα τους παρά ως ένα οικονομικό όφελος. Πιο συγκεκριμένα οι φορτωτές θέλουν να απολαμβάνουν πιο ανταγωνιστικές δυνάμεις της αγοράς και αυτό προκύπτει από το ότι το 90% του μεταφερόμενου φορτίου σήμερα στη γραμμή Ευρώπη - Αμερική μεταφέρεται μέσω ανεξάρτητων συμβολαίων που απαγόρευαν οι Διασκέψεις για τα μέλη τους μέχρι το 1977, προς χάριν της σταθερότητας των τιμών.

Η Επιτροπή αμφισβητεί το αν η σταθερότητα των τιμών από μόνη της είναι αρκετή για να εκπληρώσει την πρώτη προϋπόθεση του Άρθρου 81, δηλαδή η αποτελεσματικότητα της βιομηχανίας. Η σταθερότητα των τιμών έχει νόημα μόνο εάν συσχετιστεί με την έννοια της αξιόπιστης υπηρεσίας. Πιο συγκεκριμένα, η σταθερότητα των τιμών επιτρέπει μακροχρόνια την διατήρηση των τακτικών δρομολογίων από τους μεταφορείς δίνοντας ταυτόχρονα στους φορτωτές τα εχέγγυα μιας τακτικής υπηρεσίας που ανταποκρίνεται στις ανάγκες τους. Όπως έχει τονίσει η Επιτροπή στις οδηγίες της για την εφαρμογή του Άρθρου 81<sup>29</sup> πρέπει να υπάρχει σχέση αιτίας με αιτιατό ανάμεσα στις συμφωνίες και τις υποτιθέμενες αποδοτικότητες. Σήμερα δεν είναι αποδεκτό ότι οι αξιόπιστες υπηρεσίες προϋποθέτουν καθορισμό των τιμών καθώς σε μεγάλο ποσοστό τα μέλη των διασκέψεων παρέχουν υπηρεσίες συνάπτοντας ανεξάρτητα συμβόλαια υπηρεσιών<sup>30</sup>. Και σε αυτές τις κατηγορίες μεταφορών υπάρχει αξιόπιστη υπηρεσία χωρίς όμως να εφαρμόζονται οι

28 Βλ. European Shippers Council, Response to the ELLA Post Hearing Paper-April 2004

29 Commission Notice - Guidelines on the application of Article 81(3) of the Treaty, para 73-83 (OJ C 101 of 27.04.2004, . 97).

30 Τα συμβόλαια υπηρεσιών είναι συμβόλαια με βάση τα οποία ο ναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει μια ελάχιστη ποσότητα φορτίου για μεταφορά από έναν ανεξάρτητο μεταφορέα για μια προσυμφωνημένη περίοδο και ο μεταφορέας δεσμεύεται για συγκεκριμένου επιπέδου υπηρεσίες και τακτικότητα δρομολογίων σε προκαθορισμένο ναύλο..

περιορισμοί που επιβάλλουν οι Διασκέψεις όπως είναι ο καθορισμός των τιμών ή της προσφοράς. Συνεπώς η υποτιθέμενη αιτιατή σχέση ανάμεσα στις αξιόπιστες υπηρεσίες (αποδοτικότητα) και τον καθορισμό των τιμών δεν καλύπτει την πρώτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 της συνθήκης του ανταγωνισμού.

### **3.1.1.2 Δεύτερη προϋπόθεση του Άρθρου 81 – Οφέλη καταναλωτών**

Η δεύτερη προϋπόθεση του Άρθρου 81 ορίζει ότι εάν οι Διασκέψεις αποκομίζουν οικονομικά οφέλη από μεθόδους που δεν συνάδουν με τον ανταγωνισμό, μέρος από αυτά θα πρέπει να μετακαλούνται στους καταναλωτές. Οι καταναλωτές θα πρέπει να αποζημιώνονται για τις αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν οι περιορισμοί στον ανταγωνισμό.

#### **- Οι θέσεις της Ένωσης Μεταφορέων - ELAA**

Από τη πλευράς του οι μεταφορείς βλέπουν πολλά οφέλη που προκύπτουν από τις πρακτικές των Διασκέψεων και συνοψίζονται στα ακόλουθα:<sup>31</sup>

- Οι Διασκέψεις συμβάλλουν στην αποφυγή της διακύμανσης των ναύλων και θέτουν ένα ανώτατο όριο στις τιμές που καταβάλλονται για τις υπηρεσίες τους για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως σημείο αναφοράς για τις χρεώσεις των μεταφορικών υπηρεσιών μακροπρόθεσμα και την τιμολόγηση των εμπορευμάτων στην αγορά στόχο.

<sup>31</sup> Response by the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86, σελ. 43

- Οι Διασκέψεις προσφέρουν πάντα χωρητικότητα που εξυπηρετεί την εποχικότητα της ζήτησης και την ενδεχόμενη αύξηση της ζήτησης μακροπρόθεσμα, διασφαλίζοντας την μεταφορά των φορτίων παρόλη τη διακύμανση των εμπορευματικών ροών και την αποφυγή αύξησης των τιμών σε περιόδους μη ύπαρξης επαρκούς χωρητικότητας για της κάλυψη της ζήτησης. Οι φορτωτές μπορούν με τον τρόπο αυτό να καθορίζουν καλύτερα το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων τους.
- Οι Διασκέψεις προσφέρουν αξιόπιστες και επαρκείς υπηρεσίες που δίνουν τη δυνατότητα καλύτερης πρόβλεψης στις επενδυτικές αποφάσεις μακροπρόθεσμα και προσφέρουν την ίδια ποιότητας υπηρεσίας σε όλους τους φορτωτές ανεξαρτήτως μεγέθους.
- Οι Διασκέψεις κάτω από το υπάρχον σύστημα έχουν αναπτύξει πολλές νέες υπηρεσίες, επενδυτικά βρίσκονται πάντα στο επίπεδο της τεχνολογικής αιχμής (επενδύσεις σε σύγχρονα πλοία μεταφοράς Ε/Κ) και έχουν αναπτύξει ένα παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών που δίνει τη δυνατότητα στους φορτωτές να μεταφέρουν μέσω Ε/Κ τα εμπορεύματά του αξιόπιστα, με κανονικότητα και με ποιότητα υπηρεσιών.

### **- Οι θέσεις των φορτωτών - ESC και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής**

Από την πλευρά τους οι φορτωτές<sup>32</sup> αρνούνται ότι ο καθορισμός των τιμών έχει οποιαδήποτε οφέλη για τους ίδιους και του καταναλωτές και θεωρούν ότι τα υπερκέρδη είναι ο μόνος στόχος των Διασκέψεων κατά τον καθορισμό των τιμών πάνω από το επίπεδο που θα τους έδινε η αγορά εάν λειτουργούσε σε όρους ανταγωνισμού.

Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει και από την πλευρά της η Επιτροπή<sup>33</sup> που λαμβάνοντας υπ όψιν ότι ούτε οι ίδιοι οι φορτωτές δεν βλέπουν να τους επιστρέφονται μέρη από τα οφέλη καταλήγει ότι η τιμολόγηση με βάση τον λιγότερο αποτελεσματικό μεταφορέα που χρησιμοποιούν οι Διασκέψεις, δίνει τη δυνατότητα στους πιο αποτελεσματικούς μεταφορείς να έχουν κέρδη πάνω από τα κόστη τους, ενώ κανένα από τα οφέλη αυτά δεν επιστρέφονται στους φορτωτές ή τους καταναλωτές.

#### **3.1.1.3 Τρίτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 – Ανάγκη ύπαρξης περιορισμών του ανταγωνισμού για την ύπαρξη οικονομικού οφέλους.**

Η τρίτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 της Συνθήκης αναφέρει ότι παρόλη την ύπαρξη οικονομικού οφέλους για τους καταναλωτές θα πρέπει να τεκμηριώνεται γιατί η ύπαρξη περιορισμών του ανταγωνισμού αποτελεί προαπαιτούμενο για αυτή καθαυτή την ύπαρξη του οφέλους. Το ερώτημα είναι εάν υπάρχουν εναλλακτικές στον καθορισμό των τιμών

<sup>32</sup> European Shippers' Council (ESC), Response to the ELAA Post-Hearing Paper <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/38345/en.pdf>

<sup>33</sup> Παράρτημα στη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86, σελ. 11

που να διασφαλίζουν επίσης αξιόπιστες μεταφορικές υπηρεσίες και οφέλη στους καταναλωτές.

### **- Οι θέσεις της Ένωσης Μεταφορέων - ELAA**

Αρχικά<sup>34</sup> οι ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας γραμμών επιβάλλουν τη συνεργασία των μελών της Διάσκεψης για την παροχή και διατήρηση αξιόπιστων υπηρεσιών που επιβάλλουν οι απαιτήσεις του παγκόσμιου εμπορίου. Σε συνδυασμό με το ανωτέρω η απαίτηση από τις Διασκέψεις (όπως καθορίζεται από το Άρθρο 1 του Κανονισμού 4056/86) για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών προϋποθέτει όχι μόνο τη σταθερότητα των τιμών και της προσφερόμενης χωρητικότητας άλλα και την γενικότερη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών των μελών της διάσκεψης για διάφορα θέματα όπως:

1. Ο συντονισμός των χρονοδιαγραμμάτων μεταφοράς, και οι ημερομηνίες απόπλου των πλοίων
2. Ο καθορισμός της συχνότητας του απόπλου των πλοίων
3. Ο συντονισμός του απόπλου ανάμεσα στα μέλη της Διάσκεψης
4. Η ρύθμιση της μεταφορική ικανότητας με την οποία συμμετέχει το κάθε μέλος, η διανομή του φορτίου και των κερδών στα μέλη της Διάσκεψής.

Ο καθορισμός των ναύλων δεν αποτελεί την μόνη προϋπόθεση για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών από τις Διασκέψεις αλλά οι συζητήσεις και οι συνεργασίες που οδηγούν στο καθορισμό του επιπέδου του ναύλου και στη συνέχεια βέβαια ο ναύλος

---

<sup>34</sup> Response by the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86, σελ. 45

αυτός καθαυτός οδηγεί στην παροχή των επιθυμητών υπηρεσιών. Φυσικά ο καθορισμός ενιαίων τιμών είναι αυτός που οδηγεί στην σταθερότητα καθώς αποτρέπει από τα μέλη των Διασκέψεων να ορίζουν πολύ χαμηλούς ναύλους και να κινδυνεύουν από τον καταστροφικό ανταγωνισμό.

Όσον αφορά στην ύπαρξη άλλων μορφών συνεργασίας που επιφέρουν όμοια αποτελέσματα ο ELAA αναγνωρίζει ότι οι Συμμαχίες και τα Consortia συμβάλλουν σε αποδοτικές μεταφορικές υπηρεσίες στη ναυτιλία γραμμών, άλλα αυτό δεν σημαίνει ότι και οι Διασκέψεις δεν έχουν τα ίδια αποτελέσματα. Οι Διασκέψεις έχουν ένα σημαντικό σταθεροποιητικό ρόλο, αποτρέπουν τον καταστροφικό ανταγωνισμό και προσφέρουν αξιόπιστες υπηρεσίες στις εμπορικές γραμμές που δραστηριοποιούνται. Επιπλέον η διαδικασία για τον καθορισμό του ενιαίου ναύλου παραμένει πολύ σημαντική προϋπόθεση για την συνεχή παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών καθώς εμπεριέχει την έννοια της σταθερότητας.

#### **- Οι θέσεις των φορτωτών - ESC και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής**

Η άποψη των φορτωτών είναι ότι και χωρίς τις διασκέψεις οι μεταφορείς θα μπορούν να προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες στη ναυτιλία γραμμών ενδεχομένως και με πιο αποτελεσματικό τρόπο. Στηρίζουν την άποψη αυτή στο γεγονός ότι οι γραμμές εκτός Διασκέψεων συνεχίζουν να λειτουργούν χωρίς ο ανταγωνισμός να έχει επιφέρει καταστροφικές συνέπειες.

Οι φορτωτές έχουν τη πεποίθηση ότι οι Διασκέψεις δεν έχουν καμία άλλη επιχειρησιακή συνεργασία από αυτή του καθορισμού των τιμών και δεν δέχονται ότι όταν συνεργάζονται ήδη για τον καθορισμό των τιμών θα έχουν ως γνώμονα την παροχή αξιόπιστων και αποδοτικών υπηρεσιών όταν κάνουν συμφωνίες για την κατανομή της χωρητικότητας. Πιστεύουν ότι κάθε συμφωνία τους έχει ως γνώμονα την μεγιστοποίηση των τιμών και των εσόδων του και όχι την παροχή ποιοτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών.

Στο ίδιο μήκος κινείται και η συλλογιστική της Επιτροπής<sup>35</sup> που κάνει αναφορά στην μεγάλη σημασία που έχουν οι ανεξάρτητοι μεταφορείς και τα επιχειρησιακά συμβόλαια ανάμεσα σε μεταφορείς και φορτωτές. Και τα δύο καταδεικνύουν πως η παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών μπορεί να είναι εφικτή και εκτός Διασκέψεων.

Οι ανεξάρτητοι μεταφορείς (μεταφορείς εκτός Διάσκεψης ) που επιχειρούν σε όλες τις κύριες εμπορικές διαδρομές από και προς την Ευρώπη έχουν καταφέρει να παρέχουν αξιόπιστες υπηρεσίες και το γεγονός ότι το μερίδιο της αγοράς τους έχει αυξηθεί σε βάρος των Διασκέψεων, από τότε που εφαρμόζεται η εξαίρεση του Κανονισμού 4056/86, δείχνει ότι οι υπηρεσίες αυτού του είδους προσκομίζουν ίδια οφέλη. Οι περιορισμοί στον ανταγωνισμό που επιβάλλουν οι πρακτικές των Διασκέψεων δεν αποτελούν μοναδικά εχέγγυα για την οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη των υπηρεσιών στην ναυτιλία γραμμών.

Στην ίδια κατεύθυνση συμβάλλουν και τα συμβόλαια υπηρεσιών που έχουν λιγότερους περιορισμούς για τον ανταγωνισμό από τον καθορισμό των ναύλων που προτείνουν οι

---

<sup>35</sup> Παράρτημα στη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86



Διασκέψεις. Η Επιτροπή αναγνωρίζει την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών από τα συμβόλαια αυτά και τα οφέλη που έχουν για τους φορτωτές όπως η παροχή ειδικευμένων υπηρεσιών ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε φορτωτή. Επιπλέον, καθώς ο ναύλος προσυμφωνείται στα συμβόλαια αυτά και παραμένει σταθερός για μία περίοδο (συνήθως ενός χρόνου) τα συμβόλαια αυτά συμβάλλουν με τον τρόπο αυτό στη σταθερότητα των τιμών. Παράλληλα τα συμβόλαια μειώνουν το κόστος αναζήτησης και σύγκρισης τιμών, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να συμφωνηθεί τιμή που περιλαμβάνει όλες τις κρυφές ή παράλληλες χρεώσεις (επίναυλος, BAF, CAF κλπ), αποφεύγοντας με αυτόν τον τρόπο την ανασφάλεια για το τελικό ύψος του ναύλου.

Ακόμα, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι και στην περίπτωση που κρίνεται χρήσιμη η συνεργασία των μεταφορέων στις διάφορες γραμμές υπάρχουν μορφές συνεργασίας που δεν περιορίζουν τόσο πολύ τον ανταγωνισμό όπως είναι οι Συμμαχίες και οι Κοινοπραξίες που αποτελούν πιο αποδεκτές μορφές συνεργασίας.

Οι Συμμαχίες έχουν σαν αποτέλεσμα τη συνεργασία ανάμεσα σε ένα αριθμό μεταφορέων για συγκεκριμένες κύριες εμπορικές γραμμές. Οι επιχειρησιακές συνεργασίες που αναπτύσσονται μέσα στις δομές αυτές σχετίζονται με τη ναύλωση χώρου ή θέσεων, και συμφωνίες χρονοδιαγραμμάτων απόπλου των πλοίων και δεν υιοθετούν πρακτικές καθορισμού κοινών ναύλων.

Οι Κοινοπραξίες είναι συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ εταιρειών στην ναυτιλία γραμμών που αποσκοπούν στην παροχή από κοινού υπηρεσιών. Οι μεταφορείς μπορούν με αυτόν

τον τρόπο να οργανώνουν από κοινού τις υπηρεσίες που παρέχουν, κυρίως στην μεταφορά Ε/Κ και να παρέχουν στους χρήστες των υπηρεσιών τους καλύτερη εξυπηρέτηση καθώς οργανώνουν καλύτερα τις μεταφορές και εξασφαλίζουν οικονομίες κλίμακας και μείωση του κόστους.

Σε πολλές περιπτώσεις μέλη μιας κοινοπραξίας είναι επίσης μέλη και σε Διασκέψεις. Παρόλα αυτά οι Κοινοπραξίες μπορούν να λειτουργούν και μόνο με ανεξάρτητους μεταφορείς άλλα μπορούν και να έχουν τόσο μέλη που ανήκουν σε Διασκέψεις όσο και μέλη εκτός Διασκέψεων. Σε αυτή τη μορφή συνεργασίας απαγορεύεται ο καθορισμός κοινών ναύλων.

### **3.1.1.3 Τέταρτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 – Ύπαρξη ανταγωνισμού**

Η τέταρτη προϋπόθεση του Άρθρου 81 της Συνθήκης ορίζει ότι οι Διασκέψεις πρέπει να υπόκεινται σε ανταγωνισμό.

#### **- Οι θέσεις της Ένωσης Μεταφορέων - ELAA**

Ο ELLA<sup>36</sup> θεωρεί ότι οι Διασκέψεις αντιμετωπίζουν έναν πολύ αποτελεσματικό ανταγωνισμό που πραγματοποιείται τόσο εντός όσο και εκτός των Διασκέψεων.

Ο ανταγωνισμός εντός των Διασκέψεων πραγματοποιείται από τα ίδια τα μέλη των Διασκέψεων που ανταγωνίζονται σε όρους ποιότητας των υπηρεσιών και αριθμού των

<sup>36</sup> Response by the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86

προσφερόμενων υπηρεσιών για να αυξήσουν το μερίδιο τους εντός της Διάσκεψης. Στην ύπαρξη αυτού του είδους ανταγωνισμού συμβάλλει και το ύψος του κόστους αλλαγής μεταφορέα σε μια γραμμή για έναν φορτωτή. Σε πολλές περιπτώσεις το κόστος αυτό είναι μηδαμινό και οι φορτωτές επιλέγουν να αλλάζουν μεταφορείς χωρίς ενδοιασμό. Επιπλέον η δυνατότητα σύναψης συμβολαίων υπηρεσίας ανάμεσα στους μεταφορείς της Διάσκεψης και μεμονωμένους φορτωτές δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού μέσα στους κόλπους των Διασκέψεων.

Στον αντίποδα, ο ανταγωνισμός εκτός των Διασκέψεων προκύπτει από τους ανεξάρτητους μεταφορείς που έχουν αυξήσει το μερίδιο τους στις κύριες Ευρωπαϊκές γραμμές. Χάριν σε αυτόν η διάρθρωση και η πυκνότητα των δρομολόγιων γίνεται πιο ελαστική προς όφελος της ζήτησης.<sup>37</sup>

Επιπλέον, η αυξανόμενη δύναμη των Εφοπλιστικών Εταιρειών (Non Vessel Operating Cargo Carriers<sup>38</sup>) που διαθέτουν σημαντικό αριθμό πελατών και συμβολαίων δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού προς τις Διασκέψεις. Οι εταιρείες αυτές που δρομολογούν πλοία κύρια για την εξυπηρέτηση των συμβολαίων που έχουν ήδη συνάψει, έχουν πολύ χαμηλό οριακό κόστος και συνεπόμενα τιμή, όταν αναλαμβάνουν να μεταφέρουν και ανεξάρτητα φορτία που κανονικά θα μεταφέρονταν από μέλη της Διάσκεψης.

Στο παράρτημα 1 εμφανίζονται οι κύριοι ανταγωνιστές των Διασκέψεων στις σημαντικότερες εμπορικές γραμμές της Ευρώπης.

<sup>37</sup> Γ. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Σταμούλης 2000, σελ 338

<sup>38</sup> NVOCC: Εταιρείες που δεν δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία γραμμών αλλά χρειάζονται θαλάσσια χωρητικότητα σε τακτική βάση και για το λόγο αυτό ναυλώνουν πλοία με μακροχρόνια συμβόλαια χωρίς η κύρια δραστηριοποίησή τους να είναι η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς του «κοινού μεταφορέα».

**- Οι θέσεις των φορτωτών - ESC και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής**

Οι φορτωτές<sup>39</sup> από την πλευρά τους θεωρούν ότι και μόνο η δυνατότητα των Διασκέψεων να καθορίζουν τους ναύλους είναι μια ενέργεια που εκμηδενίζει τον ανταγωνισμό των τιμών που θα μπορούσε να ισχύει σε μια ανταγωνιστική αγορά.

Η Επιτροπή<sup>40</sup> από την πλευρά της θεωρεί ότι υπό τις τρέχουσες συνθήκες αγοράς, οι διασκέψεις είναι παρούσες σε όλες σχεδόν τις σημαντικές εμπορικές γραμμές και ανταγωνίζονται τους μεταφορείς που συμμετέχουν σε κοινοπραξίες και σε ανεξάρτητες γραμμές. Ενώ μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός ως προς τους ναύλους λόγω της αποδυνάμωσης του συστήματος Διασκέψεων, μετά βίας υπάρχει κάποιος ανταγωνισμός στις τιμές όσον αφορά τις προσαυξήσεις και τις λοιπές επαυξήσεις. Αυτές καθορίζονται από τη διάσκεψη και το ίδιο επίπεδο επαυξήσεων εφαρμόζεται συχνά από μεταφορείς που δεν υπάγονται στις διασκέψεις. Επιπλέον, οι ίδιοι μεταφορείς συμμετέχουν στις διασκέψεις και τις κοινοπραξίες για τις ίδιες εμπορικές γραμμές, ανταλλάσσοντας ευαίσθητες από εμπορικής πλευράς πληροφορίες και αποκομίζοντας τα οφέλη της διάσκεψης (καθορισμός ναύλων και ρύθμιση μεταφορικής ικανότητας) και των κοινοπραξιών (συνεργασία κατά τη λειτουργία για την παροχή κοινής υπηρεσίας). Λόγω του αυξανόμενου αριθμού συνδέσεων μεταξύ μεταφορέων της ίδιας εμπορικής γραμμής, ο καθορισμός του βαθμού στον οποίο οι διασκέψεις υπόκεινται σε αποτελεσματικό εσωτερικό και εξωτερικό ανταγωνισμό αποτελεί εξαιρετικά πολύπλοκη υπόθεση και μπορεί να εξετασθεί μόνο για κάθε περίπτωση χωριστά.

<sup>39</sup> European Shippers' Council (ESC), Response to the ELAA Post-Hearing Paper <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/38345/en.pdf>

<sup>40</sup> Παράρτημα στη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86

### 3.1.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Προκύπτει από την ανάλυση των τεσσάρων προϋποθέσεων του Άρθρου 81 τη Συνθήκης του Ανταγωνισμού ότι οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς και οι νέες συλλογιστικές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον ανταγωνισμό δεν επιτρέπουν τη συνέχιση των πρακτικών των Διασκέψεων για κοινό καθορισμό των τιμών και έλεγχο της προσφοράς.

Η συλλογιστική για την κατάργηση της εξαίρεσης για τις Διασκέψεις βασίζεται στο να καταστήσει η Επιτροπή πιο ανταγωνιστική τη ναυτιλία γραμμών προς όφελος των καταναλωτών. Φέρνοντας τη ναυτιλία γραμμών πιο κοντά σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον θα επέλθουν σημαντικά πλεονεκτήματα στην παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας με την ύπαρξη οικονομικής αποδοτικότητας όπου τα πλεονεκτήματα θα περάσουν στους φορτωτές και στη συνέχεια στους καταναλωτές.

Με γνώμονα ότι η ισχύουσα εξαίρεση υπέρ των Διασκέψεων θα πρέπει να καταργηθεί εγείρονται δύο πολιτικές επιλογές. Η πρώτη είναι η κατάργηση της εξαίρεσης χωρίς αντικατάστασή της από ένα άλλο πλαίσιο. Η δεύτερη πολιτική αφορά στην κατάργηση από τη μια πλευρά της εξαίρεσης αλλά παράλληλα την διερεύνηση των δυνατοτήτων να αντικατασταθεί από ένα άλλο νομικό πλαίσιο που να είναι συμβατό με το Άρθρο 81 της Συνθήκης και να εισάγει νέους τρόπους επιχειρησιακής συνεργασίας των μεταφορέων της ναυτιλίας γραμμών.

Οι ναυτιλιακές διασκέψεις δεν είναι η μόνη μορφή οργάνωσης των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών. Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν επίσης να παρασχεθούν από κοινοπραξίες και

συμμαχίες ναυτιλιακών εταιρειών. Οι μεταφορείς μπορούν επίσης να αποφασίσουν να συγχωνεύσουν τις δραστηριότητές τους, πρακτική που πρέπει να εκτιμείται βάσει των εφαρμοστέων (εθνικών ή κοινοτικών) κανόνων περί ελέγχου των συγκεντρώσεων.

### 3.1.2.1 Συζητήσεις για συμφωνίες - πλαίσια

Εκτός εκείνων που χρησιμοποιούνται ήδη στις μεταφορές προς και από την ΕΕ, υπάρχουν και άλλες μορφές συνεργασίας για την παροχή τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, όπως για παράδειγμα οι ονομαζόμενες «συζητήσεις για συμφωνίες-πλαίσια» (discussion agreements). Τέτοιες συμφωνίες υπάρχουν ιδίως στα δρομολόγια των ΗΠΑ και στα δρομολόγια προς και από την Αυστραλία.

Η συμφωνία πλαίσιο επιτρέπει στους μεταφορείς, είτε αυτοί είναι μέλη διασκέψεων είτε όχι, να συντονίζουν ευέλικτα την ανταγωνιστική τους συμπεριφορά στην αγορά όσον αφορά τους ναύλους και τους άλλους όρους παροχής υπηρεσιών. Το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο τους ποικίλλουν.

Περιλαμβάνουν συνήθως την ανταλλαγή ευαίσθητων εμπορικών πληροφοριών μεταξύ ανταγωνιστών και πρέπει συνεπώς να είναι σύμφωνες με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου σε θέματα ανταλλαγής πληροφοριών. Το σημαντικότερο όμως πλεονέκτημα των συμφωνιών-πλαisiών, όπως καταδεικνύεται από την περίπτωση των ΗΠΑ, είναι το γεγονός ότι η εγγενής ευελιξία τους τις καθιστά ελκυστικές για τις παραδοσιακά ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες. Για το λόγο αυτό, οι συμφωνίες αυτές μπορούν να έχουν δυσμενέστερες επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό από ότι οι

ναυτιλιακές διασκέψεις, εφόσον καταργούν κάθε αποτελεσματικό εξωτερικό ανταγωνισμό που θα μπορούσε να απειλήσει τις ναυτιλιακές διασκέψεις.

### 3.3. Η πρόταση της ELAA<sup>41</sup>

Η European Liners Affairs Association (ELAA) παρουσίασε στην Επιτροπή μια πρόταση σχετικά με ένα νέο «κανονιστικό πλαίσιο» για τις υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών προς και από την ΕΕ η οποία κατά την άποψή της θα μπορούσε να αντικαταστήσει τον κανονισμό 4056/86. Η πρόταση αντικατοπτρίζει αυτό που η ELAA θεωρεί ως κατάλληλο πλαίσιο εμπορικής συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών. Η ELAA προτείνει ουσιαστικά τα εξής:

1. Ανταλλαγές και συζητήσεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών σχετικά με συγκεντρωτικά στοιχεία για τη χρησιμοποίηση μεταφορικής ικανότητας και το μέγεθος της αγοράς, ανά δρομολόγιο και «από περιοχή/ζώνη σε περιοχή/ζώνη»(στοιχεία με υστέρηση ενός μηνός).
2. Ανταλλαγή, συζήτηση και αξιολόγηση στοιχείων για την εξέλιξη της κίνησης των εμπορευμάτων ανά δρομολόγιο (συγκεντρωτικά στοιχεία με υστέρηση ενός μηνός).
3. Συζήτηση και αξιολόγηση συγκεντρωτικών στοιχείων για την προσφορά και τη ζήτηση ανά δρομολόγιο/εμπόρευμα και δημοσίευση προβλέψεων για τη ζήτηση ανά δρομολόγιο και εμπόρευμα.

---

<sup>41</sup> The ELAA proposal for a new regulatory framework for the liner shipping industry – Article 81 EC Assesment, 10 Μαρτίου 2005. <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/review/elaa/proposal.pdf>

4. Δυνατότητα για τις εταιρείες να γνωρίζουν τα μερίδια αγοράς τους ανά δρομολόγιο, περιοχή και λιμάνι (συγκεντρωτικά στοιχεία με υστέρηση ενός μηνός).
5. Κατάρτιση και δημοσίευση δεικτών ναύλων ανά είδος εξοπλισμού (π.χ. για κατεψυγμένο φορτίο ή για ξηρό φορτίο) και/ή δρομολόγιο (βάσει συγκεντρωτικών στοιχείων με υστέρηση ενός τριμήνου).
6. Υπολογισμός επίναυλων και παρεπόμενων εξόδων, με διαφανείς τύπους που θα δημοσιεύονται και των οποίων οι λεπτομέρειες θα συζητούνται με τους φορτωτές.

Η Επιτροπή σχετικά με την ανωτέρω πρόταση θεωρεί ότι για να υπάρχει μια διαφορετική μεταχείριση της αγοράς γραμμών σε σχέση με τους άλλους τομείς της οικονομίας που παρουσιάζουν υψηλά σταθερά κόστη και διακύμανση της ζήτησης θα πρέπει να καταδεικνύει ότι έχει όφελος όχι μόνο για τους φορτωτές αλλά και για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη όπως οι φορτωτές οι καταναλωτές αλλά και οι ανταγωνιστές των Διασκέψεων όπως είναι οι ανεξάρτητοι μεταφορείς.

Κάθε ανταλλαγή πληροφοριών στην οποία έχουν επιδοθεί οι μεταφορείς εντός ΕΕ μέχρι σήμερα δεν δικαιολογεί νόμιμη συμπεριφορά εάν δεν εμπίπτει στις αρχές του Άρθρου 81 της Συνθήκης και δεν καλύπτεται από την εξαίρεση που ισχύει σήμερα.



Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι ο Κανονισμός 4056/86 δεν καλύπτει τις συμφωνίες πλαίσια, που παρόλο που δεν προτείνονται από τον ELLA ως έχουν προκύπτει από τις προτάσεις τους σχετικά με το νέο πλαίσιο ότι επιδιώκουν να τα εφαρμόσουν.

Η Επιτροπή παρόλο που διαφαίνεται ότι δεν θα κάνει αποδεκτή την πρόταση του ELLA δεν έχει απαντήσει σχετικά με το νέο πλαίσιο που ενδεχομένως θα μπορούσε να εφαρμοστεί πριν εξετάσει και τις απόψεις των ενδιαφερόμενων τρίτων μερών σε θέματα όπως εάν η ανταλλαγή πληροφοριών για τα μερίδια αγοράς, η δημοσίευση δεικτών ναύλων και η ύπαρξη μιας κοινής φόρμουλας υπολογισμού των επίναυλων και των άλλων χρεώσεων θα είχαν αποτελεσματικά πλεονεκτήματα για τους καταναλωτές.

### **3.1.3 Ενδομεταφορές (cabotage) και οι διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία**

Οι Διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία και οι ενδομεταφορές εξαιρούνται σήμερα από την ισχύ του Κανονισμού 1/2003 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής παρόλο που τα άρθρα 81 και 82 που αφορούν στο ανταγωνισμό εφαρμόζονται ήδη στις εν λόγω αγορές. Συνεπώς, το να συμπεριληφθούν αυτές οι αγορές στο πλαίσιο κάποιων κανόνων εφαρμογής δεν θα επιφέρει περιορισμούς ή αλλαγές στην οργάνωση και τη λειτουργία των αγορών αυτών για να συμμορφωθούν στις απαιτήσεις την Επιτροπής για ύπαρξη ανταγωνιστικών συνθηκών λειτουργίας.

Η ένταξη των αγορών αυτών στον Κανονισμό 1/2003 που ισχύει σε όλους τους άλλους κλάδους θα διευκολύνει την Επιτροπή για έναν πιο αποδοτικό και ομοιόμορφο τρόπο

εφαρμογής των συνθηκών του ανταγωνισμού στην ΕΕ. Οι κανόνες εφαρμογής της Επιτροπής για τον ανταγωνισμό όπως περιγράφονται στον Κανονισμό 1/2003 δίνουν τα απαραίτητα εργαλεία για αποτελεσματικό τρόπο ελέγχου των κανόνων του ανταγωνισμού.

Η εξαίρεση των ενδομεταφορών και των διεθνών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία από ένα κοινό πλαίσιο επιφέρει δυσχέρειες στις δυνατότητες των Εθνικών Αρχών και των Εθνικών Δικαστηρίων. Ο Κανονισμός 1/2003 δημιουργεί ένα αποκεντρωμένο σύστημα μέσα στο οποίο οι εθνικές Αρχές ελέγχου του ανταγωνισμού και τα Εθνικά δικαστήρια μπορούν να εφαρμόζουν πλήρως τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης. Με την υπάρχουσα εξαίρεση τα Εθνικά δικαστήρια μπορούν να βγάζουν αποφάσεις για τα Άρθρα αυτά μόνο όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή Οι Εθνικές Αρχές θεωρούν ότι κάποιες πρακτικές δεν εμπίπτουν στα ανωτέρω άρθρα .

Η επιτροπή εξετάζοντας την παρούσα εξαίρεση από πρακτική άποψη και από την πλευρά της εφαρμογής της ανταγωνιστική πολιτικής θεώρησε ότι δεν συντρέχει λόγος να ισχύει η εξαίρεση και αναθεώρησε τον Κανονισμό 1/2003 ώστε να περιλαμβάνει και τις ανωτέρω αγορές.

### **3.1.4 Ο Νέος Κανονισμός 1419/2006**

Το Σεπτέμβριο του 2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι η ισχύουσα εξαίρεση που εφαρμόζεται στις ναυτιλιακές Διασκέψεις θα πάψει να ισχύει από τον Οκτώβριο του 2008. Μετά την μεταβατική περίοδο που προβλέπει ο Κανονισμός, οι συμφωνίες των

ναυτιλιακών Διασκέψεων για καθορισμό κοινών ναύλων και προσδιορισμό της χωρητικότητας σε εμπορικές γραμμές από και προς την ΕΕ δεν θα αποτελούν νόμιμη πρακτική.

Με τον καινούριο Νόμο η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει τις αρχές του ανταγωνισμού και στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία αλλά και στις ενδομεταφορές χωρίς να δίνεται περίοδο προσαρμογής. Σημαντικές επιπτώσεις θα υπάρχουν στα tanker pools<sup>42</sup> και άλλες συμφωνίες ανάμεσα στους μεταφορείς των δύο αγορών. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτές τις αγορές θα πρέπει να αναθεωρήσουν τις εμπορικές τους πρακτικές, ώστε να μην κινδυνεύουν να τεθούν υπό τον έλεγχο της Επιτροπής.

Για τις ναυτιλιακές Διασκέψεις, το επόμενο έτος θα αποτελεί μια μεταβατική περίοδο ώστε να εξετάσουν τις επιδράσεις της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στη λειτουργία τους και να κάνουν τια απαραίτητες προσαρμογές. Όσον αφορά δε, την πρόταση του ELAA για το νέο σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών, σε αντικατάσταση του συστήματος Διασκέψεων, η Επιτροπή έχει εξετάσει τις θέσεις αυτές αλλά δεν φαίνεται πιθανό να τις υιοθετήσει.

Οι κοινοπραξίες μεταξύ εταιρειών γραμμών συνεχίζουν να έχουν εξαίρεση από τους Κανόνες ανταγωνισμού με την προϋπόθεση ότι πληρούν τα κριτήρια για παροχή εξαίρεσης στις κοινοπραξίες. Επίσης, οι Διασκέψεις για μη Ευρωπαϊκές γραμμές δεν επηρεάζονται από το νέο κανονισμό παρόλο που οι προθέσεις της Επιτροπής είναι να

---

<sup>42</sup> Pools: Πλοιοκτήτες συμφωνούν να δημιουργήσουν αυτόνομο διαχειριστικό οργανισμό συμβάλλοντας ο καθένας με ένα συγκεκριμένο αριθμό πλοίων. Ο νέος οργανισμός διαχειρίζεται το στόλο των πλοιοκτητών ανεξάρτητα και προς μεγιστοποίηση του οφέλους του Οργανισμού που μοιράζεται κατόπιν στους συμμετέχοντες πλοιοκτήτες.

ασκήσει πιέσεις για παρόμοιες αλλαγές και σε άλλες χώρες. Όπως ήδη σημειώθηκε, η Αυστραλία ήδη εξετάζει την άρση της εξαίρεσης καθώς και η Κίνα, ενώ η Ιαπωνία δεν είναι διατεθειμένη να αλλάξει το υπάρχον καθεστώς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ

### 4.1. Εισαγωγή

Η Επιτροπή στη διαδικασία αναθεώρησης του Κανονισμού 4056/86 χρησιμοποίησε ως εργαλεία για την εκτίμηση των επιπτώσεων της κατάργησης της εξαίρεσης δύο<sup>43</sup> (2) ανεξάρτητες μελέτες και μία ειδικευμένη<sup>44</sup> επάνω στη Far East Freight Conference - FEFC. Οι μελέτες εκτίμησαν διάφορες παραμέτρους επιπτώσεων και οι σημαντικότερες από αυτές θα παρουσιαστούν κατωτέρω.

Κοινή γενική παρατήρηση που μπορεί να γίνει για τις μελέτες αυτές είναι η χαρακτηριστική έλλειψη δεδομένων (με εξαίρεση μία μελέτη που περιείχε σποραδικά στοιχεία για μια διαδρομή), κυρίως σε ότι αφορά τους ναύλους, τόσο ως προς το ύψος αυτών όσο και ως προς τον τρόπο υπολογισμού τους. Αυτή η έλλειψη κρίσιμων δεδομένων οδήγησε τους περισσότερους μελετητές σε θεωρητική προσέγγιση των επιπτώσεων.

Έχοντας υπόψη την ανωτέρω παρατήρηση, στη συνέχεια παράλληλα με την παρουσίαση των θέσεων των μελετητών θα γίνει και κριτική θεώρηση των θέσεων αυτών.

Τα κυριότερα σημεία της ανάλυσης θα επικεντρωθούν στις εξής εκτιμώμενες επιπτώσεις:

<sup>43</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005. & Global Insight in collaboration with ISL and WIP, The Application of Competition Rules in Liner Shipping, 2005.

<sup>44</sup> Charles River Associates, Shipping Conferences: A study of the impact of FEFC activity on prices in the North Europe – Asia Trade, 2004

1. Επιπτώσεις στους ναύλους
2. Επιπτώσεις στην αξιοπιστία της υπηρεσίας
3. Επιπτώσεις στην δομή της αγοράς και
4. Επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών εταιρειών γραμμών.

## **4.2. Ανάλυση των επιπτώσεων**

### **4.2.1 Επιπτώσεις στους ναύλους**

Οι Διασκέψεις εφαρμόζουν δύο είδη χρεώσεων. Η πρώτη αφορά αυτό καθ' αυτό το ναύλο της θαλάσσιας μεταφοράς, Πέρα όμως από αυτό επιβάλλουν μια σειρά επίναυλων και προσαυξήσεων συνήθως συσχετιζόμενες με επίναυλους συμφορήσεων, εποχιακών διακυμάνσεων, αυξήσεων των καυσίμων (Bunker Adjustment Factor – BAF) ή συναλλαγματικών κινδύνων (Currency Adjustment Factor –CAF). Οι απρόβλεπτες αυτές χρεώσεις κυμαίνονται μεταξύ 20- 30% του τελικού κόστους μεταφοράς<sup>45</sup>.

Με βάση μελέτη του ΟΟΣΑ το 2002, ο σύνδεσμος φορτωτών –ICF - εκτιμά ότι η επίδραση της απελευθέρωσης της αγοράς γραμμών στους ναύλους εξαρτάται από τη δύναμη που μέχρι σήμερα είχαν οι Διασκέψεις σε κάθε δρομολόγιο. Σε δρομολόγια στα οποία ο ανταγωνισμός ήταν ούτως ή άλλως έντονος η δύναμη επιβολής υψηλών ναύλων από τις Διασκέψεις ήταν περιορισμένη. Αντίθετα σε δρομολόγια που οι Διασκέψεις είχαν μεγάλο μερίδιο της αγοράς και μπορούσαν αποτελεσματικά να καθορίσουν τις τιμές, η

---

<sup>45</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005. σελ. I-3

άρση της εξαίρεσης θα έχει θετικές επιπτώσεις λόγω αύξησης του ανταγωνισμού<sup>46</sup>. Συνεπώς ο προσδιορισμός των επιπτώσεων δεν μπορεί να γίνει σε συνολικό επίπεδο αλλά με ξεχωριστή εξέταση κάθε δρομολογίου.

#### 4.2.1.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Η οπτική αυτή, παρά την φαινομενική λογική αλληλουχία της, δεν λαμβάνει υπόψη τη σχέση προσφερόμενης χωρητικότητας και ζήτησης για το καθορισμό των ναύλων. Λαμβάνει ως δεδομένο ότι οι τιμές καθορίζονται αποκλειστικά από τη μονοπωλιακή δύναμη της γραμμής ή όχι σε κάθε διαδρομή. Με αυτό τον τρόπο όμως, δεν λαμβάνονται υπόψη δύο βασικά αντεπιχειρήματα. Πρώτον, ανεξάρτητα του μεριδίου της αγοράς που η Διάσκεψη κατέχει και το βαθμό της μονοπωλιακής της δύναμης, δεν είναι δυνατόν να θέσει τιμές που θα δημιουργούν αντικίνητρο στο εμπόριο διότι τότε η προσφερόμενη χωρητικότητα θα υποχρησιμοποιείται. Με άλλα λόγια τα πλοία θα πλέουν με μικρό ποσοστό πληρότητας και δεδομένου της δομής κόστους των εταιρειών γραμμής, όπου το κατά 80% - 90% είναι ανελαστικό<sup>47</sup>, κάτι τέτοιο θα σήμαινε ζημιογόνα λειτουργία και άρα παύση προσφοράς των υπηρεσιών. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που τα τιμολόγια των εταιρειών γραμμής θέτουν χαμηλότερους ναύλους σε χαμηλότερης αξίας εμπορεύματα (yield management), ώστε να μην αποτρέπεται η μεταφορά τους και τα πλοία να λειτουργούν τουλάχιστον με 80% πληρότητα ώστε να καλύπτονται τα υψηλά ανελαστικά κόστη.

<sup>46</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005. σελ. 17

<sup>47</sup> James McConville, Economics of Maritime Transport, Theory and Practice, Witherby, 1999, σελ. 332

Επιπλέον, ως αντίλογος της οπτικής του ICS μπορεί να σημειωθεί και η θεωρία της «υπό ανταγωνισμό αγοράς» (Contestable market) που ορίζει ότι ένας από τους καθοριστικούς παράγοντες της τιμής όταν ο παροχέας της υπηρεσίας διαθέτει σημαντική μονοπωλιακή δύναμη, είναι η πιθανότητα εισόδου νέων ανταγωνιστών<sup>48</sup> με συνεπόμενη μείωση του μεριδίου αγοράς και απώλεια της μονοπωλιακή του δύναμης. Με άλλα λόγια, ο μονοπωλητής δεν τιμολογεί με βάση την μονοπωλιακή του δύναμη, προκειμένου να αποτρέψει πιθανούς νέους παρόχους και την απώλεια της θέσης του, εφόσον δεν υπάρχουν εμπόδια εισόδου στην αγορά.

Η αναπόφευκτη συσχέτιση προσφοράς χωρητικότητας και ναύλου λαμβάνεται υπόψη από τη δεύτερη<sup>49</sup> μελέτη που χρησιμοποίησε η Επιτροπή. Στην εν λόγω μελέτη αναφέρεται ότι η άρση της εξαίρεσης βραχυπρόθεσμα θα οδηγήσει σε χαμηλότερες τιμές λόγω αύξησης του ανταγωνισμού. Μακροπρόθεσμα όμως, καθώς οι αναποτελεσματικοί μεταφορείς θα εγκαταλείπουν το δρομολόγιο θα μειωθεί η προσφορά και συνεπώς οι τιμές «είτε θα μειωθούν είτε θα αυξηθούν. Σε κάθε περίπτωση πάντως η ωφέλεια των καταναλωτών θα είναι μεγαλύτερη»<sup>50</sup>. Η αδυναμία προσδιορισμού της πορείας των ναύλων οφείλεται στο γεγονός ότι καθώς θα αποσύρονται μεταφορείς, η χωρητικότητα θα μειωθεί και συνεπώς, λόγω μικρότερου αριθμού εταιρειών ανά δρομολόγιο η τιμή θα ανέβει, καθώς όμως νέοι εισέρχονται στην αγορά η προσφορά αυξάνεται και πάλι και τότε η τιμή μειώνεται. Με άλλα λόγια εκτιμάται ότι η τιμή δεν θα είναι σε σταθερή

<sup>48</sup> H.E.Haralambides, Liner Shipping Economics, MEL, σελ. 9

<sup>49</sup> Global Insight in collaboration with ISL and WIP, The Application of Competition Rules in Liner Shipping, 2005.

<sup>50</sup> Global Insight in collaboration with ISL and WIP, The Application of Competition Rules in Liner Shipping, 2005. σελ. 1-7



ισορροπία αλλά θα υπάρχουν μόνιμες διακυμάνσεις ανάλογα με το χρονικό σημείο που εξετάζουμε και τον αριθμό εισόδου και εξόδου χωρητικότητας από την αγορά.

Παρά το γεγονός ότι η ισορροπία που επιτυγχάνεται δεν είναι σταθερή, οι μελετητές εκτιμούν ότι η συνολική ωφέλεια του συστήματος τακτικών γραμμών χωρίς Διασκέψεις είναι πάντα μεγαλύτερη από αυτή του συστήματος που λειτουργεί με το καθεστώς των Διασκέψεων, «με την προϋπόθεση ότι οι μεταφορείς δεν λειτουργούν με ζημιές»<sup>51</sup>.

#### **4.2.1.β ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ**

Στο σημείο αυτό ακριβώς είναι και η κριτική που μπορεί να γίνει σε αυτή την προσέγγιση. Δεν εξασφαλίζεται, όπως άλλωστε υποστηρίζει και ο ELAA, η αναγκαία προϋπόθεση για την μεγιστοποίηση του οφέλους ήτοι η λειτουργία των εταιρειών τακτικών γραμμών σε συνθήκες ανταγωνιστικές χωρίς ζημιές. Αυτό οφείλεται στα υψηλά ανελαστικά κόστη, στο ευμετάβλητο της ζήτησης, και της ανάγκης παροχής υπηρεσίας ανεξάρτητα της πραγματικής ζήτησης<sup>52</sup>.

Με βάση τις ανωτέρω επισημάνσεις και σε ότι αφορά τις επιπτώσεις στο ύψος του ναύλου από την άρση της εξαίρεσης, μπορούμε να πούμε ότι όλες οι θεωρητικές προσεγγίσεις που υποστηρίχτηκαν από τους μελετητές έχουν τρωτά σημεία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην είναι πρακτικά δυνατό να προσδιοριστούν χωρίς αμφισβήτηση οι επιπτώσεις στο ύψος των ναύλων από την άρση της εξαίρεσης. Συνεπώς, υπό αυτή την

<sup>51</sup> Global Insight in collaboration with ISL and WIP, The Application of Competition Rules in Liner Shipping, 2005. σελ. V-178

<sup>52</sup> Response by the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86, σελ. 9

έννοια η απόφαση της Επιτροπής να άρει την εξαίρεση δεν είναι απολύτως τεκμηριωμένη και είναι πιθανό είτε να έχει τις προσδοκώμενες θετικές επιπτώσεις, είτε όχι.

#### **4.2.2 Επιπτώσεις στην αξιοπιστία της υπηρεσίας**

Ένα από τα βασικά επιχειρήματα των υπέρμαχων των διασκέψεων είναι η ικανότητα του συστήματος να παρέχει τακτικές υπηρεσίες ανεξάρτητα της ζήτησης ακριβώς επειδή είναι σε θέση να θέτει ναύλους ικανούς να εξασφαλίσουν την προσφορά χωρητικότητας σε τακτική βάση. Με άλλα λόγια η παροχή υπηρεσίας δεν σχετίζεται άμεσα με τον όγκο της ζήτησης και οι Διασκέψεις είναι σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες ακόμη και όταν η γραμμή είναι αντικοινομική ή η ζήτηση έχει σημαντικές αιχμές και αντιαιχμές που δεν δικαιολογούν τακτικές μεταφορικές υπηρεσίες<sup>53</sup>. Η παροχή αξιόπιστης, τακτικής και συχνής μεταφορικής υπηρεσίας αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για τους φορτωτές καθώς μπορούν να προγραμματίσουν τα αποθέματά τους και παράλληλα να εξασφαλίζουν χωρίς πρόβλημα τη μεταφορά των προϊόντων τους. Συνεπώς, η παροχή αξιόπιστης και σταθερής μεταφορικής υπηρεσίας αποτελεί ένα από τα πλεονεκτήματα του συστήματος των Διασκέψεων, αν και παρέχεται με το κόστος υψηλότερων ναύλων από αυτούς που ο ανταγωνισμός μπορεί να επιτύχει.

Σε σχέση με αυτή την αξιοπιστία των υπηρεσιών που οι Διασκέψεις εξασφαλίζουν, η μελέτη του συμβούλου ICF εκτιμά ότι η άρση της εξαίρεσης θα έχει δύο συνέπειες. Η

---

<sup>53</sup> Summary of the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86, σελ. 11

πρώτη είναι η «διακοπή ορισμένων μη οικονομικά βιώσιμων γραμμών»<sup>54</sup> εφόσον οι μεταφορείς δεν θα είναι σε θέση να εξασφαλίσουν ένα «λογικό κέρδος» μέσα σε ανταγωνιστικό περιβάλλον λειτουργίας. Αυτό φυσικά θα οδηγήσει σε αναδιάταξη κυρίως των δευτερευόντων δρομολογίων (τα κύρια δρομολόγια διαθέτουν επαρκείς όγκους εμπορευμάτων για να είναι βιώσιμα) με διακοπή ορισμένων και τη δημιουργία νέων, τουλάχιστον μέχρι την είσοδο νέων χαμηλού κόστους μεταφορέων.

Η δεύτερη και πιθανώς σημαντικότερη επίπτωση, θα είναι η δημιουργία «πολέμου τιμών» στις διάφορες δρομολογιακές γραμμές καθώς πρώην μέλη Διασκέψεων που δεν θα μπορούν να τιμολογήσουν από κοινού και μη μέλη θα ανταγωνιστούν σε επίπεδο τιμής για την κατάκτηση μεριδίου αγοράς. Αυτός ο πόλεμος τιμής θα οδηγήσει σε χειροτέρευση του επιπέδου υπηρεσίας καθώς η μείωση της τιμής και θα πρέπει να αντισταθμιστεί από μείωση κόστους προκειμένου ο μεταφορέας να είναι σε θέση να επιβιώσει<sup>55</sup>. Βέβαια, οι μελετητές θεωρούν ότι οι συνέπειες του πολέμου τιμών θα είναι περιορισμένες χάρις κυρίως τη χρήση των δυνατοτήτων των νέων τεχνολογιών όπως του διαδικτύου και των δυνατοτήτων για καλύτερη οργάνωση της αλυσίδας μεταφοράς.

Για το ίδιο θέμα της αξιοπιστίας της υπηρεσίας η δεύτερη μελέτη στην οποία βασίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ότι «Επομένως, από την εμπειρία μας σε άλλες βιομηχανίες, τη θεωρητική προσέγγισή μας και την ανάλυση των ροών εμπορίου, εκτιμούμε ότι η αξιοπιστία της υπηρεσίας θα μπορούσε να βελτιωθεί αλλά σίγουρα δεν

---

<sup>54</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005. σελ. 15

<sup>55</sup> Op. cit.

θα μειωθεί αν καταργηθούν οι Διασκέψεις. Αυτό το συμπέρασμα ισχύει για όλες τις διαδρομές, κύριες, δευτερεύουσες, Ανατολής – Δύσης και Βορά Νότου»<sup>56</sup>.

#### **4.2.2.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ**

Σε σχέση με την διακοπή ορισμένων γραμμών, οι μελετητές εκτιμούν ότι κυρίως θα πληγεί το δρομολόγιο Βορά – Νότου ήτοι το δρομολόγιο Ευρώπης – Μεσογείου και Ευρώπης – Αφρικής. Συνεπόμενα οι Μεσογειακές χώρες της ΕΕ που κατά τεκμήριο έχουν μικρότερη οικονομική ανάπτυξη και έχουν ως στόχο την ενίσχυση της εξωστρέφειας της οικονομίας τους με ανάπτυξη των εξαγωγών, όπως άλλωστε και η χώρα μας θα είναι από τις πρώτες που θα πληγούν. Βέβαια, το συλλογικό όργανο των φορτωτών υποστηρίζει, ότι ειδικά σε αυτό το δρομολόγιο Βορά – Νότου η Επιτροπή θα μπορούσε να υποστηρίξει ορισμένα διαφοροποιημένα μέτρα που να μην αντίκειται στον ανταγωνισμό αλλά ταυτόχρονα να παρέχουν τις απαραίτητες οικονομικές κλίμακας ώστε να είναι βιώσιμες οι γραμμές<sup>57</sup>. Άλλωστε και ο ΕΛΑΑ έχει σημειώσει την επίδραση της άρσης της εξαίρεσης ειδικά στη γραμμή Βορά – Νότου<sup>58</sup>.

Συνεπώς οι δύο μελέτες που υιοθετεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχουν ταυτόσημα συμπεράσματα και μάλιστα διαφωνούν ριζικά γεγονός που αποδεικνύει αν μη τι άλλο, το ανασφαλές των συμπερασμάτων.

---

<sup>56</sup> Global Insight in collaboration with ISL and WIP, The Application of Competition Rules in Liner Shipping, 2005. σελ. 1-8

<sup>57</sup> European Shippers Council. Response to the White Paper on the Review of Regulation 4056/86

<sup>58</sup> ELLA, submission to the EC, 10 Μαρτίου 2005, σελ. 103

Παράλληλα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η θεώρηση αυτή, σχετικά με τις επιπτώσεις στην αξιοπιστία της υπηρεσίας είναι άμεσα συνυφασμένη με την αμέσως προηγούμενη επίπτωση σχετικά με το επίπεδο τιμών. Στην ανάλυση για τις επιπτώσεις στο επίπεδο των τιμών, οι ίδιοι μελετητές σημείωναν ότι η αύξηση του ανταγωνισμού μέσω της άρσης της εξαίρεσης θα οδηγούσε σε μείωση των τιμών λόγω του ανταγωνισμού αλλά στην επιχειρηματολογία τους αυτή δεν σημείωναν την περιορισμένη χρονική διάρκεια αυτής της μείωσης και τις επιπτώσεις στο επίπεδο παροχής της υπηρεσίας.

#### **4.2.3 Επιπτώσεις στην δομή της αγοράς**

Σύμφωνα με το ICF, η τιμή για τη θαλάσσια μεταφορά ορίζεται από τις Διασκέψεις βάση της δομής του κόστους του πιο αναποτελεσματικού μεταφορέα μέλους της Διάσκεψης. Με άλλα λόγια η Διάσκεψη θέτει τέτοιες τιμές ώστε ακόμα και ο πιο αναποτελεσματικός μεταφορέας μέλος της να μπορεί να επιβιώσει. Σύμφωνα με αυτή τη θεώρηση, η πιο πιθανή αιτία που οδηγεί σε άνοδο των τιμών των διασκέψεων είναι η κάλυψη του κόστους τους του πιο αναποτελεσματικού μέρους τους. Από θεωρητικής άποψης, η κατάργηση της εξαίρεσης για τις Διασκέψεις θα επιβάλλει τους υψηλού μεταφορικού κόστους μεταφορείς να μειώσουν τα κόστη τους ή να εγκαταλείψουν την γραμμή<sup>59</sup>. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να μειωθεί ο αριθμός των εταιρειών που εξυπηρετούν τις διαδρομές στις οποίες δραστηριοποιούνται οι Διασκέψεις και να αυξηθεί ο βαθμός

---

<sup>59</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005. σελ. 13

συγκέντρωσης προς τους χαμηλού κόστους μεταφορείς που θα αντικαταστήσουν μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων τις υψηλού κόστους εταιρείες που θα εξέλθουν της αγοράς.

Με βάση αυτή την οικονομολογική θεώρηση το μέγεθος της επίδρασης στη δομή της αγοράς από την άρση της εξαίρεσης έχει αρνητική σχέση με τον βαθμό της ανταγωνιστικότητας σε κάθε γραμμή. Σε γραμμές με υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας όπως οι γραμμές Διατλαντικού και Ευρώπης – Ασίας, οι τιμές που θέτουν οι Διασκέψεις είναι παρόμοιες με αυτές που θέτουν οι ανεξάρτητες εταιρείες για ίδιου τύπου υπηρεσίες. Διαφορετικά οι Διασκέψεις θα κινδύνευαν να χάσουν μερίδιο αγοράς από τους ανεξάρτητους μεταφορείς. Για να παραμείνουν ανταγωνιστικές οι Διασκέψεις, είτε μειώνουν το κόστος τους, είτε διαφοροποιούν τις υπηρεσίες τους. Συνεπώς, σύμφωνα με αυτή την οπτική, σε ανταγωνιστικά δρομολόγια δεν θα υπάρχει μεγάλη επίπτωση στη δομή της αγοράς. Αντίθετα τα δρομολόγια που δεν είναι τόσο ανταγωνιστικές θα έχουν τη μεγαλύτερη αύξηση του ναύλου λόγω του μεγάλου αριθμού αποχωρήσεων εταιρειών. Επιπλέον ενδεχομένως βραχυπρόθεσμα να υπάρξει αστάθεια στις τιμές στις δευτερεύουσες γραμμές, σε αντίθεση με τις κύριες εμπορικές διαδρομές.

#### **4.2.3.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ**

Οι μελετητές του ICF έχουν απόλυτο δίκιο στις απόψεις τους αυτές. Εάν μάλιστα οι απόψεις αυτές συνδεθούν με την πιθανότητα πολέμου τιμών, που ήδη έχουν σημειώσει ότι θα είναι μία από τις επιπτώσεις από την κατάργηση των Διασκέψεων (βλ. παρ. 4.2.2) οδηγούμαστε απλά σε νέα μορφής συγκέντρωση της αγοράς σε λίγους μεταφορείς, απλά με αλλαγή των κυρίαρχων εταιρειών.

Ο πόλεμος τιμών σε μια αγορά που επιβάλλει την παροχή της υπηρεσίας με υψηλό ανελαστικό κόστος θα έχει ως συνέπεια την αποχώρηση των λιγότερο αποτελεσματικών μεταφορέων και για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, οι φορτωτές θα απολαμβάνουν όλο και χαμηλότερους ναύλους. Τελικά όμως, θα επιβιώσει ένας αριθμός αποτελεσματικών μεν μικρού αριθμού δε μεταφορέων και το σύστημα θα επανέλθει είτε σε μονοπωλιακές καταστάσεις, είτε στην ανάγκη ρύθμισης και αποφυγής του ανταγωνισμού σε επίπεδο τιμών.

Με άλλα λόγια, η δομή της εν λόγω βιομηχανίας, υψηλά κόστη εισόδου, ανελαστικό κόστος παραγωγής, ανισορροπία όγκου εμπορευμάτων στις ροές και ύπαρξη αιχμών και αντιαιχμών, οδηγεί είτε στη συγκέντρωση των παραγωγών είτε μέσω συμφωνιών όπως οι Διασκέψεις, είτε με βίαιο τρόπο όπως η επικράτηση των λίγων εταιρειών που επιβιώνουν σε πολέμους τιμών. «Ο απεριόριστος ανταγωνισμός, συνεχιζόμενος, θα προκαλούσε είτε εξαφάνιση των μάλλον αδυνάτων εκ των μεταφορέων και διατήρηση μόνον ολίγων ισχυρών, είτε συνένωση – δια συγχωνεύσεως ή άλλως – αυτών σε κοινή ιδιοκτησία. Σε οποιαδήποτε από τις πιθανές αυτές περιπτώσεις το αποτέλεσμα θα έτεινε να είναι το ίδιο. Η δημιουργία μονοπωλίου, έχοντας πολύ μεγαλύτερη δύναμη από όσην συνήθως, οι Διασκέψεις έχουν, Και θα είχε προηγηθεί σπατάλη πόρων»<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος, Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική Ι, σελ. 266

#### **4.2.4 Επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών εταιρειών γραμμών**

Τα μέλη των Διασκέψεων, κατά κανόνα δεν προέρχονται από μια συγκεκριμένη χώρα. Συνήθως στις διασκέψεις συμμετέχουν μεταφορείς από διάφορες χώρες. Έχοντας αυτό υπόψη, αναμένεται ότι η άρση της εξαίρεσης για τις Διασκέψεις θα έχει τις ίδιες συνέπειες για όλους τους μεταφορείς, Ευρωπαίους ή μη<sup>61</sup>.

##### **4.2.4.α ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ**

Για την επιβεβαίωση του ανωτέρου συμπεράσματος υπάρχουν δύο προϋποθέσεις. Η πρώτη προϋπόθεση σχετίζεται με την αποτελεσματικότητα των Ευρωπαϊών μεταφορέων. Εφόσον δεχτούμε ότι η άρση της εξαίρεσης θα οδηγήσει σε ένταση του ανταγωνισμού και σε πόλεμο τιμών, ωφελημένες θα είναι οι εταιρείες που μπορούν βάσει της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας τους να επιβιώσουν. Στην περίπτωση που οι Ευρωπαίοι μεταφορείς δεν είναι πιο αποτελεσματικοί από τους ανταγωνιστές τους τότε οι επιπτώσεις θα είναι αρνητικές.

Πέρα από τα ανωτέρω, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η δεύτερη προϋπόθεση για την επιβεβαίωση του συμπεράσματος που θέλει τους Ευρωπαίους μεταφορείς να δέχονται τις ίδιες επιπτώσεις με τους μη Ευρωπαίους μεταφορείς είναι η εφαρμογή της άρσης της εξαίρεσης σε όλους τους κρίσιμους κόμβους του συστήματος. Ήτοι η εφαρμογή ανάλογων θεσμικών πλαισίων σε όλες τις χώρες που διαθέτουν μεταφορείς τακτικών

---

<sup>61</sup> ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005. σελ. 27



γραμμών. Όπως, όμως σημειώθηκε στο Κεφάλαιο 2 του παρόντος, η Ιαπωνία δεν θα εφαρμόσει αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο, δίνοντας έτσι ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους Ιάπωνες μεταφορείς. Το πλεονέκτημα αυτό σε συνδυασμό με το ήδη υπάρχον πλεονέκτημα αυτών των μεταφορέων, ήτοι το γεγονός ότι ανήκουν σε ομίλους (Kawasaki, Sumitomo, Mitsui, NKK) που είναι ταυτόχρονα οι σημαντικότεροι φορτωτές στη διαδρομή Ασία – Ευρώπης και Ασία – ΗΠΑ, είναι δυνατόν να θέσει σε μειονεκτική θέση τους Ευρωπαίους μεταφορείς με αρνητικές επιπτώσεις για την Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, η έλλειψη στατιστικών δεδομένων και κοστολογικών στοιχείων, καθώς και εξειδικευμένων μελετών αναφορικά με το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των Ιαπώνων μεταφορέων από την μετοχική δομή των εταιρειών τους, δεν επιτρέπει την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων ως προς τη θέση των Ευρωπαίων μεταφορέων στο νέο διαμορφούμενο περιβάλλον.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που αφορά στην εξαίρεση της ναυτιλίας γραμμών από τα Άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Στην πορεία προς την εν λόγω απόφαση, πραγματοποιήθηκαν σειρά διαβουλεύσεων τόσο με τους μεταφορείς όσο και με τους φορτωτές, ενώ παράλληλα πραγματοποιήθηκαν σημαντικές μελέτες για την εκτίμηση των οικονομικών και άλλων συνεπειών από αυτή την απόφαση. Οι μελέτες που πραγματοποιήθηκαν, προσδιόρισαν τόσο τις εκτιμώμενες θετικές επιπτώσεις, όσο και τις αρνητικές. Στις αρνητικές επιπτώσεις και στα πλαίσια μιας κριτικής θεώρησης, καταδεικνύεται ότι:

1. Οι αναμενόμενες θετικές επιπτώσεις από την μείωση των ναύλων δεν είναι απόλυτα εξασφαλισμένες, ενώ ταυτόχρονα είναι δυνατόν να οδηγηθούμε σε μια ασταθή ισορροπία με διαρκή μεταβολή των ναύλων ανάλογα με τις εισόδους και εξόδους νέων μεταφορέων στην αγορά και συνεπόμενα την αδυναμία μακροπρόθεσμου προγραμματισμού του κόστους μεταφοράς για τους φορτωτές.
2. Η αστάθεια στους ναύλους και η απελευθέρωση της αγοράς είναι δυνατόν να οδηγήσει σε πολέμους τιμών, με αποτέλεσμα την πιθανή διακοπή ορισμένων υπηρεσιών κυρίως στις διαδρομές χαμηλής κερδοφορίας και μειωμένου όγκου ροών εμπορευμάτων.
3. Ο πιθανός πόλεμος τιμών και η προσπάθεια των μεταφορέων για περιορισμό του κόστους, είναι δυνατόν να οδηγήσει σε μια νέα ισορροπία όπου οι

αναποτελεσματικοί μεταφορείς θα έχουν αποχωρήσει από την αγορά ή θα έχουν εξαγοραστεί ή συγχωνευτεί από τους αποτελεσματικούς μεταφορείς και κατά συνέπεια να δημιουργηθεί μια νέα μονοπωλιακή διάρθρωση που δεν θα διαφέρει ουσιαστικά από το υπάρχον καθεστώς των Διασκέψεων.

4. Οι Ευρωπαίοι μεταφορείς είναι δυνατόν να πληγούν σε μεγαλύτερο βαθμό από τους Ιάπωνες μεταφορείς, καθώς στην εν λόγω χώρα δεν θα εφαρμοστεί ανάλογο θεσμικό πλαίσιο και συνεπώς οι Ιάπωνες μεταφορείς θα έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των Ευρωπαίων. Συνεπώς είναι πιθανό η άρση της εξαίρεσης, εξ' αιτίας τη μη παγκόσμιας εφαρμογή της να οδηγήσει του Ευρωπαίους μεταφορείς σε χειρότερη θέση από πριν.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω, εύκολα προκύπτει το ερώτημα γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οδηγήθηκε στην απόφαση για άρση της εξαίρεσης των Διασκέψεων από τους Κανόνες Ανταγωνισμού; Η απάντηση πιθανώς να βρίσκεται εντός της ευρύτερης οικονομικής πολιτικής που έχει υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για εφαρμογή και διεύρυνση του ανταγωνισμού σε όλες τις βιομηχανίες, καθώς και στην εκτίμηση ότι η απώλεια από τις αρνητικές επιδράσεις στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία γραμμών να αντισταθμίζεται από τα οφέλη των φορτωτών κατά την δραστηριοποίησή τους στο διεθνές εμπόριο. Σε κάθε περίπτωση πάντως δεδομένου ότι δεν πραγματοποιήθηκε μελέτη που να προσδιορίζει με αριθμητικούς όρους και όχι απλά σε όρους θεωρητικούς τα οφέλη και τις ζημιές, είναι δυνατόν η εν λόγω απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να μην είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, τουλάχιστον από καθαρά οικονομολογική σκοπιά.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. BRS Alphaliner [www.alphaliner.com](http://www.alphaliner.com)
2. Charles River Associates, Shipping Conferences: A study of the impact of FEFC activity on prices in the North Europe – Asia Trade, 2004
3. ELLA, submission to the EC, 10 Μαρτίου 2005, σελ. 103
4. European Shippers Council, Response to the ELAA Post Hearing Paper – April 2004
5. European Shippers Council. Response to the White Paper on the Review of Regulation 4056/86
6. Global Insight in collaboration with ISL and WIP, The Application of Competition Rules in Liner Shipping, 2005.
7. H.E.Haralambides, Liner Shipping Economics, MEL, σελ. 9
8. ICF, Economics Assistance Study on Liner Shipping, May 2005.
9. James McConville, Economics of maritime transport, theory and practice, Witherby, 1999
10. Response by the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86.
11. Summary of the European Liner Association Response to the European Commission consultation paper on the Review of Council Regulation 4056/86.
12. The application of Competition Rules to Liner Shipping, 26-10-2005, Final Report.

13. The application of Competition Rules to Liner Shipping, Final Report 2005.
14. The ELAA proposal for a new regulatory framework for the liner shipping industry – Article 81 EC Assessment, 10 Μαρτίου 2005.  
<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/review/elaa/proposal.pdf>
15. Γ. Βλάχος , Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Σταμούλης, 2000
16. Ελ. Γεωργαντόπουλος, Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική Ι, σελ. 266
17. Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, [http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/dat/12002E/htm/C\\_2002325EL.003301.html#anArt82](http://eur-lex.europa.eu/el/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325EL.003301.html#anArt82)
18. Παράρτημα στη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86,
19. Commission Notice – Guidelines on the Application of Article 81(3) of the Treaty, para 73-83 (OJ C 101 of 27.04.2004, 97)