

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τίτλος Διπλωματικής: «Η πολιτική ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ναυτιλιακές αγορές».

Σιμοπούλου Όλγα - MN12056



Διπλωματική Εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2014

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

1. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
2. Πελαγίδης Θεόδωρος
3. Σαμιώτης Γιώργος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα ».

Ευχαριστίες - Αφιέρωση

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου Κο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο για την βοήθεια που μου έδωσε μέσω των χρήσιμων συμβουλών και οδηγιών του κατά την διάρκεια συγγραφής της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας.

Ευχαριστώ και την οικογένεια μου για την στήριξη της στην οποία αφιερώνω και την παρούσα εργασία.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Περιεχόμενα

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή	1
Κεφάλαιο 2: Πολιτική Ανταγωνισμού	3
2.1 Προσδιορισμός και σημασία μιας Ευρωπαϊκής πολιτικής ανταγωνισμού.....	3
2.2 Η σημαντικότητα μιας ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής.....	6
2.3 Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές.....	9
2.3.1 Στόχοι	9
2.3.2 Επιτεύγματα.....	10
2.3.2.1 Γενικός Προσανατολισμός.....	10
2.3.2.2 Πρόσβαση στην αγορά.....	11
2.3.2.3 Κανόνες ανταγωνισμού.....	11
2.4 Προτεραιότητες των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Πολιτικών.....	14
2.4.1 Ενίσχυση του Ανταγωνισμού.....	14
Κεφάλαιο 3: Ναυτιλιακές Αγορές & καθεστώς λειτουργίας τους	16
3.1 Καθορισμός Ναυτιλιακής Αγοράς.....	16
3.2 Παράγοντες που επιδρούν στην Ναυτιλιακή Αγορά.....	18
3.3 Πλαίσιο λειτουργίας των Ναυτιλιακών Αγορών στην ΕΕ.....	20
3.4 Προτεραιότητες των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Πολιτικών.....	25
3.4.1 Εναρμόνιση Πρακτικών Κρατικών Ενισχύσεων.....	25
3.4.2 Απελευθέρωση της Εσωτερικής Αγοράς.....	27
3.4.3 Απελευθέρωση Θαλάσσιου Καμποτάζ.....	27
3.4.3.1 Ακτοπλοΐα.....	31
• Απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.....	31
• Οι συνέπειες της απελευθέρωσης.....	32
• Περαιτέρω δράσεις.....	33
3.4.3.2 Κρουαζιέρα.....	34
• Κοινοτικές οδηγίες για την κρουαζιέρα.....	34
• Η θέση της Ελλάδας στις κατευθύνσεις της Ευρώπης για την κρουαζιέρα.....	34
3.4.3.3 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	36
• Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Ευρωπαϊκή Ένωση.....	37
• Η απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς και η Ελληνική πραγματικότητα.....	39
Κεφάλαιο 4: Εφαρμογή της Πολιτικής Ανταγωνισμού στις Ναυτιλιακές Αγορές	41
4.1 Ελεύθερη φορτηγός Ναυτιλία.....	41
4.1.1 Οι Κανονισμοί ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ελεύθερη Φορτηγό Ναυτιλία.....	41
4.1.2 Το νέο νομοθετικό καθεστώς σύμφωνα με τον Κανονισμό 1419/2006.....	42
4.2 Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών.....	43
4.2.1 Ευρωπαϊκή Πολιτική για τη Ρύθμιση του Ανταγωνισμού στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών	44
4.2.2 Ειδικό Νομοθετικό καθεστώς για τα consortia-κοινοπραξίες.....	46
4.2.3 Ο Κανονισμός 4056/86 στην Πράξη.....	47

4.2.4 Η Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86.....	48
• Λευκή Βίβλος για την Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86.....	48
• Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την αναθεώρηση.....	52
• Θέσεις των εμπλεκόμενων φορέων.....	53
• Η θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.....	54
4.3 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	57
4.3.1 Νομοθετικό πλαίσιο και Οφέλη ανάπτυξης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων..	57
4.3.2 Προβλήματα ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	60
4.3.3 Λευκή Βίβλος: Καθορισμός πλαισίου δράσης για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.....	62
4.4 Ακτοπλοΐα	66
4.4.1 Απελευθέρωση Υπηρεσιών Ενδοκοινοτικών Θαλάσσιων Μεταφορών.....	67
4.4.2 Η Πρώτη Προσπάθεια Απελευθέρωσης (1984-1986): Η πρώτη προσπάθεια χάραξης μιας καινούργιας πολιτικής.....	68
4.4.3 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση	71
4.4.4 Εφαρμογή της απελευθέρωσης του Θαλάσσιου Καμποτάζ στην ακτοπλοΐα...	74
4.4.5 Η Ελληνική εμπειρία απελευθέρωσης στην Ακτοπλοΐα.....	75
4.5 Οι κρατικές ενισχύσεις στην πολιτική ανταγωνισμού της ΕΕ για την ναυτιλία.....	78
Κεφάλαιο 5:Οι επιπτώσεις της Πολιτικής της Ε.Ε. στις επιμέρους Ναυτιλιακές Αγορές.....	81
5.1 Παροντικές και Μελλοντικές προκλήσεις για την Ελεύθερη Φορτηγό Ναυτιλία στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού.....	81
5.2 Αποτελέσματα Ευρωπαϊκής πολιτικής για την Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών....	83
5.2.1 Επιπτώσεις της Κατάργησης των Συνδιασκέψεων.....	86
• Επιπτώσεις στη δομή της αγοράς και στη διαθεσιμότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.....	86
• Επιπτώσεις στις τιμές και τις τάσεις της αγοράς.....	86
• Ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	87
5.3 Κύρια θέματα αντιμετώπισης για την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	88
5.4 Συμπεράσματα για την απελευθέρωση στον τομέα της Κρουαζιέρας.....	89
5.5 Προοπτικές μετά την απελευθέρωση στην Ακτοπλοΐα.....	92
5.5.1 Συνέπειες της απελευθέρωσης στις Κοινοτικές χώρες.....	93
5.5.2 Συνέπειες απελευθέρωσης στην Ελληνική Ακτοπλοΐα	96
5.5.3 Οι επιπτώσεις των τροποποιήσεων του θεσμικού πλαισίου για την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα.....	97
Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	99
Βιβλιογραφία.....	103

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει σκοπό να παρουσιάσει, να περιγράψει και να αναλύσει την πολιτική του ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ναυτιλιακές αγορές.

Μέσα από την μελέτη των κανονισμών και την ανάλυση των ναυτιλιακών αγορών επιτυγχάνεται η παρουσίαση της αναγκαιότητας μιας τέτοιας πολιτικής σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και καταλήγουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα για τον αντίκτυπό της στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου εντός αλλά και εκτός των Ευρωπαϊκών συνόρων.

Λέξεις Κλειδιά: Πολιτική Ανταγωνισμού, Ευρωπαϊκή Ένωση, Ναυτιλιακές Αγορές.

Abstract

The present thesis aims to present, describe and analyze the European Union's Competition Policy to shipping markets.

During the study of rules and the analysis of the shipping markets is achieved the presentation of the necessity of such policy in European level in order to arrive at useful conclusions for its impact in the progress of shipping sector within and outside of the European borders.

Key words: Competition Policy, European Union, Shipping market.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κεφάλαιο 1

Εισαγωγή

Οι διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές αφορούν κυρίως την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού με ταυτόχρονη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας, συνθηκών εργασίας και περιβαλλοντικής προστασίας. Στόχος της Ευρώπης είναι να εξεταστούν οι Κανονισμοί στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που ορίζεται στη Συνθήκη, καθώς και να διασφαλιστεί ότι τηρούνται οι κανόνες του ανταγωνισμού.

Αυτό οφείλεται εν μέρει στην ανάγκη να προστατευθεί η ΕΕ από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των εμπορικών στόλων τρίτων χωρών και να προάγει σε διεθνές επίπεδο θεμιτούς και σταθερούς όρους ανταγωνισμού στον κλάδο της ναυτιλίας. Είναι συνεπώς, απαραίτητη μια συνεκτική πολιτική θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου με την σειρά τους οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κομβικό μέρος της ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής.

Με την παρούσα εργασία επιτυγχάνεται η παρουσίαση των πολιτικών της ΕΕ μέσα από τους Κανονισμούς που θεσπίζει η Ένωση όλα αυτά τα χρόνια για την βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού της εσωτερικής αγοράς με αντίκτυπο την εξωτερική ανταγωνιστική αγορά. Έτσι, στο *Κεφάλαιο 2* επισημαίνεται η αναγκαιότητα μιας ενιαίας πολιτικής ανταγωνισμού στην ΕΕ, οι πρώτες προσπάθειες σχηματισμού νομοθετικού πλαισίου (Κανονισμοί του 1986) και η χρησιμότητα αυτών στην βελτίωση της Ευρωπαϊκής ανταγωνιστικής αγοράς. Έπειτα, στο *Κεφάλαιο 3*, διατυπώνεται το καθεστώς λειτουργίας των ναυτιλιακών αγορών με τον προσδιορισμό της έννοιας και των παραγόντων που επιδρούν στην ναυτιλιακή αγορά.

Στο *Κεφάλαιο 4* παραθέτεται εκτενώς η εφαρμογή της πολιτικής ανταγωνισμού στις επιμέρους ναυτιλιακές αγορές καθώς και η σημαντικότητα των κρατικών ενισχύσεων στην Ευρωπαϊκή πολιτική ανταγωνισμού για την ναυτιλία. Εν συνεχεία, στο *Κεφάλαιο 5* παρουσιάζονται οι επιπτώσεις της πολιτικής ανταγωνισμού της Ένωσης στις ναυτιλιακές αγορές. Ποιές δηλαδή, είναι οι παροντικές και μελλοντικές

προκλήσεις, οι συνέπειες και οι επιπτώσεις αυτής της πολιτικής στην κάθε αγορά. Εν κατακλείδι, στο *Κεφάλαιο 6* διατυπώνονται τα συμπεράσματα και οι πιθανές προτάσεις για την ανάδειξη των τυχόν αδυναμιών της ισχύουσας πολιτικής αλλά και των δυνατοτήτων που έχουν αναπτυχθεί έως τώρα, όσον αφορά τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κεφάλαιο 2

Πολιτική Ανταγωνισμού

2.1 Προσδιορισμός και σημασία μιας Ευρωπαϊκής πολιτικής ανταγωνισμού ¹

- Προσδιορισμός

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μαζί με τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού μεριμνούν για την πρόληψη ή διόρθωση πρακτικών που υπονομεύουν τον ανταγωνισμό. **Η Επιτροπή εφαρμόζει άμεσα τους κανόνες ανταγωνισμού της Ε.Ε. προσβλέποντας στη διασφάλιση ισότιμων και δίκαιων όρων ανταγωνισμού για όλες τις επιχειρήσεις, με απώτερο σκοπό την καλύτερη λειτουργία των αγορών.** Συγκεκριμένα, η Επιτροπή παρακολουθεί τις επιχειρήσεις φροντίζοντας να αποτρέπει τη δημιουργία συμπράξεων που σκοπό έχουν την κατανομή της αγοράς και τον εκτοπισμό πιθανών ανταγωνιστών. Οι παραβάτες βρίσκονται αντιμέτωποι με την επιβολή υψηλών προστίμων, τα οποία μπορούν να φθάσουν μέχρι και το 10% του κύκλου εργασιών τους.

Μέσω του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, της προστασίας του ανταγωνισμού και του ελέγχου των συγχωνεύσεων, η Επιτροπή μεριμνά ώστε ο ανταγωνισμός εντός της εσωτερικής αγοράς να παραμένει ανόθευτος. Χάρη στους ισότιμους αυτούς όρους αποκτούν πρόσβαση στη μεγάλη και εξελιγμένη εσωτερική αγορά της Ε.Ε. όλες ανεξαιρέτως οι Ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ).

¹ http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/el/competition_el.pdf

Η πολιτική ανταγωνισμού στην Ευρώπη αποτελεί ζωτικό στοιχείο της εσωτερικής αγοράς. **Σκοπός της είναι να εξασφαλίζει για όλους τους Ευρωπαίους προϊόντα και υπηρεσίες καλύτερης ποιότητας και σε χαμηλότερες τιμές.** Στο επίκεντρο της πολιτικής ανταγωνισμού εξακολουθούν να βρίσκονται οι ακόλουθες δραστηριότητες:

- Η αντιμετώπιση των καρτέλ
- Η αποτροπή της εκμετάλλευσης της θέσης ισχύος που μπορεί να έχουν κάποιες επιχειρήσεις σε οποιονδήποτε τομέα της αγοράς ή σε οποιαδήποτε χώρα της Ευρώπης.
- Ο διεξοδικός έλεγχος των προτεινόμενων συγχωνεύσεων
- Ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων που ενδεχομένως προκαλούν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό κλάδων και επιχειρήσεων.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται, αφενός, το πώς θα ενισχύσει το δικαίωμα των καταναλωτών και των επιχειρήσεων να λαμβάνουν αποζημίωση κάθε φορά που πέφτουν θύματα αντι-ανταγωνιστικής συμπεριφοράς, και αφετέρου, το πώς θα εντείνει και θα απλουστεύσει τις έρευνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

- Σημασία

Στο ερώτημα γιατί χρειάζεται μια Ευρωπαϊκή πολιτική ανταγωνισμού είναι σημαντικό να διατυπωθεί ότι μια τέτοια πολιτική καταλαμβάνει δεσπόζουσα θέση στο έργο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήδη από την ίδρυσή της με τη **Συνθήκη της Ρώμης το 1957**. Με τη Συνθήκη αυτή θεσπίστηκε ένα καθεστώς που εξασφαλίζει τον ανόθευτο ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς. **Το ζητούμενο ήταν να δημιουργηθεί ένα σύνολο άρθρων και αποτελεσματικών κανόνων ανταγωνισμού για την εύρυθμη λειτουργία της Ευρωπαϊκής αγοράς και για να επωφελούνται οι καταναλωτές από τα πλεονεκτήματα ενός συστήματος ελεύθερης αγοράς.**

Η πολιτική ανταγωνισμού είναι ένα σύνολο κανόνων που εφαρμόζονται για να διασφαλίζεται ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων. Η εφαρμογή της ενθαρρύνει την επιχειρηματικότητα, αυξάνει την αποδοτικότητα, διευρύνει τις επιλογές των καταναλωτών και συμβάλλει στη μείωση των τιμών και τη

βελτίωση της ποιότητας. Αυτοί είναι οι λόγοι για τους οποίους η Ε.Ε. αντιμάχεται τις μονοπωλιακές πρακτικές, ελέγχει τις συγχωνεύσεις και τις κρατικές ενισχύσεις και ενθαρρύνει την απελευθέρωση των αγορών. Σε μια ανταγωνιστική αγορά οι επιχειρήσεις προσπαθούν να διαφοροποιήσουν τα προϊόντα τους από τα υπόλοιπα, με αποτέλεσμα, να παρέχονται στους καταναλωτές περισσότερες επιλογές ώστε να διαλέγουν το προϊόν που κατά τη γνώμη τους προσφέρει τη σωστή σχέση μεταξύ τιμής και ποιότητας. Ο ανταγωνισμός στο εσωτερικό της Ε.Ε. βοηθά τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να είναι ισχυρότερες και εκτός Ε.Ε. και άρα, να μπορούν να επιβιώνουν σε συνθήκες παγκόσμιου ανταγωνισμού.

Στις περιπτώσεις όπου οι παραβιάσεις των κανόνων ανταγωνισμού αφορούν μία μόνο χώρα, της κατάστασης επιλαμβάνονται συνήθως οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού. Με τη διεύρυνση όμως της εσωτερικής αγοράς και την παγκοσμιοποίηση, οι επιπτώσεις τυχόν παράνομων πρακτικών, όπως η δημιουργία καρτέλ, γίνονται συνήθως αισθητές σε πολλές άλλες χώρες εντός και εκτός Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαθέτει συνήθως τα κατάλληλα μέσα για να χειρίζεται αυτές τις υποθέσεις σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς έχει την εξουσία όχι μόνο να διεξάγει έρευνες, αλλά και να λαμβάνει δεσμευτικές αποφάσεις και να επιβάλλει υψηλά πρόστιμα.

Η εξουσία για τη διερεύνηση πιθανών αντι-ανταγωνιστικών πρακτικών δόθηκε στην Επιτροπή το 1962, ενώ από το 1990 επεκτάθηκε και στις μεγάλες συγχωνεύσεις. Η Επιτροπή εφαρμόζει τους κανόνες ανταγωνισμού της Ε.Ε. σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών. Οι αρχές αυτές λειτουργούν σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. και είναι αρμόδιες για την εφαρμογή της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού, έχοντας στην ουσία τις ίδιες εξουσίες με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Από το 2007 οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού έχουν εφαρμόσει τους κανόνες ανταγωνισμού της Ε.Ε. σε σχεδόν 400 αποφάσεις.

Οι αρχές αυτές και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ε.Ε. μέσω του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ανταγωνισμού (ΕΔΑ). Χάρη στο δίκτυο αυτό, είναι πιο εύκολο να εντοπιστεί ποια αρχή είναι αρμόδια για την εκάστοτε υπόθεση, καθώς και ποιες άλλες αρχές μπορούν να βοηθήσουν. Το δίκτυο συμβάλλει επίσης στην αποτελεσματική και ομοιόμορφη

εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ε.Ε. Μέσω του ΕΔΑ, οι αρχές ανταγωνισμού ενημερώνουν η μία την άλλη σχετικά με τις αποφάσεις που σκοπεύουν να λάβουν και λαμβάνουν υπόψη τους τις παρατηρήσεις άλλων αρχών ανταγωνισμού. Κατ' αυτόν τον τρόπο, μέσα από ένα ευρύτερο σύνολο εμπειριών, μπορούν να επιλέγουν τις ορθότερες πρακτικές.

Οι Ευρωπαϊκές αρχές ανταγωνισμού μεριμνούν για τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων και των κυβερνήσεων προς τους κανόνες θεμιτού ανταγωνισμού της Ε.Ε., αφήνοντας συγχρόνως περιθώρια για καινοτομία, ενιαία πρότυπα, καθώς και για την ανάπτυξη των μικρών επιχειρήσεων. Αρμόδια για να αποφασίζουν κατά πόσο μια συγκεκριμένη συμφωνία πληροί τους κανόνες ανταγωνισμού της Ε.Ε. είναι και τα εθνικά δικαστήρια. Οι επιχειρήσεις και οι καταναλωτές που θίγονται ή ζημιώνονται λόγω μιας παράνομης συμπεριφοράς, η οποία περιορίζει τον ανταγωνισμό, μπορούν να ζητούν αποζημίωση.

2.2 Η σημαντικότητα μιας ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής.²

Η ναυτιλία είναι εξαιρετικά σημαντική όχι μόνο για τη χώρα μας, αλλά και για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, κάτι που δεν συνειδητοποιούμε ίσως επαρκώς. Αρκεί όμως να λάβουμε υπόψη ότι **το 75% των εισαγωγών και των εξαγωγών της Ε.Ε. διακινείται μέσω των θαλασσιών οδών, όπως και το 37% του εσωτερικού εμπορίου.** Συνεπώς η ναυτιλία έχει κομβικό ρόλο στην ασφάλεια της αλυσίδας προμηθειών της Ε.Ε. και ιδιαίτερα στην εισαγωγή ενέργειας και πρώτων υλών. **Η λεγόμενη «γαλάζια οικονομία» της Ε.Ε. διατηρεί 5,4 εκατ. θέσεις εργασίας και προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δισ. ευρώ ετησίως.**

Επιπλέον, η ναυτιλία έχει σημαντικό ρόλο στην σύνδεση των περιφερειακών και νησιωτικών περιοχών με την υπόλοιπη Ευρώπη, συμβάλλοντας στην γεωγραφική και κοινωνική συνοχή, την οικονομική ολοκλήρωση και την ενιαία αγορά. Ταυτόχρονα,

² Άρθρο του Πάνου Καρβούνη, Επικεφαλής της Αντιπροσωπείας της ΕΕ στην Ελλάδα, για το ειδικό αφιέρωμα στα Ποσειδόνια της εφημερίδας Ναυτεμπορική (2/6/2014)
http://ec.europa.eu/greece/news/2014/20140604_pcarvounis_naftemporiki_el.htm

η ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ένας κλάδος με εξαιρετικά υψηλή κινητικότητα που αντιμετωπίζει σκληρό ανταγωνισμό από τρίτες χώρες. Για την Ε.Ε. και τα μέλη της έχει τεράστια σημασία η διασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και η απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά και αυτό να γίνεται με κανόνες που εφαρμόζονται σωστά και από όλους.

Γιατί πρόκειται, επιπλέον, για έναν κλάδο όπου η ασφάλεια έχει τεράστια σημασία: ασφάλεια των πληρωμάτων και επιβατών αλλά και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του βυθού από ναυτιλιακές καταστροφές. **Θα πρέπει, λοιπόν, να διασφαλιστεί ότι οι διεθνείς κανόνες ασφαλείας τηρούνται από όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να μην επωφελούνται κάποιες από αθέμιτα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.**

Είναι σημαντικό να λαμβάνουμε μέτρα που να προλαμβάνουν ένα μεγάλο ατύχημα ή μια σημαντική καταστροφή στη θάλασσα, καθώς πέρα από τις συνέπειες του περιστατικού καθεαυτού, ο κλάδος οδηγείται σε οπισθοδρόμηση εξαιτίας της δικαιολογημένης ανησυχίας και οργής της κοινής γνώμης, των υπερβολικών μέτρων που λαμβάνονται εκ των υστέρων υπό τη συναισθηματική φόρτιση και του πρόσθετου κόστους που αυτά συνεπάγονται. Τελικά, η αδίστακτη συμπεριφορά μεμονωμένων εταιρειών και προσώπων αποτελεί απειλή για ολόκληρο τον κλάδο. Η συμμόρφωση δεν είναι αυτόματη αλλά αντίθετα χρειάζεται αστυνόμευση και εφαρμογή των διεθνών συνθηκών σε εθνικό επίπεδο, καθώς οι κυβερνήσεις έχουν την αρμοδιότητα και τους μηχανισμούς για την επιβολή τους, που λείπει από τους διεθνείς οργανισμούς.

Για αυτό η περιφερειακή ή εθνική νομοθεσία πρέπει να εφαρμόζει τις διεθνείς συνθήκες με αποτελεσματικό τρόπο, πέραν της μέριμνας που οφείλει να λαμβάνει για τη ρύθμιση των τοπικών αναγκών. Στην παγκοσμιοποιημένη ναυτιλιακή οικονομία, η Ευρώπη έχει κεντρικό ρόλο στη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις συνθήκες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO (International Maritime Organization) του ΟΗΕ, τη σημαντικότερη ομάδα συνθηκών στον κλάδο, καθώς αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις του πλανήτη.

Τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν κάνει πολύ σημαντική πρόοδο στην επικύρωση των συνθηκών αυτών, ενώ τα περισσότερα παράκτια κράτη της Ε.Ε. έχουν ήδη αποδεχθεί την εθελοντική συμμετοχή τους στους ελέγχους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η οποία θα μετατραπεί σε υποχρεωτική από το 2016. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ένα σημαντικό ρόλο στη διαδικασία εφαρμογής των διεθνών συνθηκών για τη ναυτιλία, καθώς αυτή είναι που διαμεσολαβεί ώστε να επέλθει συμβιβασμός των εθνικών συμφερόντων και να διευκολυνθούν οι διαπραγματεύσεις με τρίτα κράτη.

Πολλά από αυτά τα θέματα συζητήθηκαν στο Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της Ε.Ε., που έγινε στην Αθήνα στις αρχές Μαΐου στο πλαίσιο της ελληνικής Προεδρίας, και στο οποίο η Ελλάδα ανήκει δικαιολογημένα στο club των ισχυρών. Σύμφωνα με την «Διακήρυξη της Αθήνας», η οποία ψηφίστηκε ομόφωνα, **οι προτεραιότητες στη ενιαία ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. είναι:**

- η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα
- η αύξηση της απασχόλησης στη ναυτιλία
- η ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές
- η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων
- η αποτελεσματική χρήση των ψηφιακών ναυτιλιακών υπηρεσιών σε επίπεδο Ε.Ε.
- η διατήρηση ηγετικού ρόλου της Ε.Ε. στη ναυτιλιακή τεχνολογία και καινοτομία
- η ενσωμάτωση της έννοιας «νησιωτικότητας» στη χάραξη των ευρωπαϊκών πολιτικών με στόχο την πρόληψη του γεωγραφικού και κοινωνικού αποκλεισμού και απομόνωσης, ώστε να έχουν τα μικρότερα και μακρινότερα νησιά ίσες ευκαιρίες ανάπτυξης.

Καθώς η ναυτιλία είναι μια πραγματικά παγκόσμια δραστηριότητα, που υποστηρίζει την παγκόσμια οικονομία, η Ευρωπαϊκή Ένωση γενικότερα αλλά και η χώρα μας ειδικότερα έχουν ευθύνη για την θέσπιση και εφαρμογή κανόνων ασφαλείας στις μεταφορές σε διεθνές επίπεδο, εφαρμογή από την οποία μόνο κέρδη μπορούν να έχουν. Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. συμβάλλει καθοριστικά σε αυτήν την κατεύθυνση, ενισχύοντας τις εθνικές πολιτικές που παραμένουν το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση και τη συμμετοχή στις διεθνείς συνθήκες και τις διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες.

2.3 Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές.³

Οι κοινοτικές διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές αφορούν κυρίως την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού με ταυτόχρονη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφαλείας, συνθηκών εργασίας και περιβαλλοντικής προστασίας. Νομική βάση αποτελεί το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης της Ρώμης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο συμπληρώνεται από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης για τον ανταγωνισμό και για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

2.3.1 Στόχοι

Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και το 40% του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. διεκπεραιώνεται δια θαλάσσης. Κάθε χρόνο, στους λιμένες της Ε.Ε. γίνεται μεταφόρτωση 3,7 δισεκατομμυρίων τόνων φορτίου, και η τάση είναι ανοδική, ενώ, περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες καταφθάνουν ετησίως στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Συνεπώς, μια συνεκτική πολιτική θαλάσσιων μεταφορών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

³ http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.6.11.pdf

Στόχος είναι να εφαρμοστεί στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που ορίζεται στη Συνθήκη, καθώς και να διασφαλιστεί ότι τηρούνται οι κανόνες του ανταγωνισμού. **Βάση αυτής της πολιτικής είναι το συμφέρον της Ε.Ε. να προστατευθεί από τον κίνδυνο αθέμιτου ανταγωνισμού των εμπορικών στόλων τρίτων χωρών και να προάγει σε διεθνές επίπεδο θεμιτούς και σταθερούς όρους ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και τους συνδεδεμένους κλάδους της ναυτιλίας.**

Η Ε.Ε. μεριμνά συγκεκριμένα, ώστε να διατηρούνται ανοικτές σε όλους τους φορείς της αγοράς οι κύριες οδοί θαλάσσιων μεταφορών, πρέπει δε να λαμβάνεται υπ' όψιν η διεθνής διάσταση των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η εξελικτική ανάπτυξη ενός καθολικού διεθνούς νομικού πλαισίου, συνυπολογιζόμενης της ανάγκης συντονισμένης και αποτελεσματικής εκπροσώπησης των συμφερόντων της Ε.Ε. σε διεθνείς οργανισμούς και επιτροπές.

Σημαντική είναι η άμεση και έμμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην Ε.Ε. Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας, η αντιμετώπιση της έλλειψης ειδικευμένου προσωπικού ή τα μέτρα απόκτησης επαγγελματικών προσόντων έχουν επίσης βαρύνουσα σημασία για την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έτσι, δομικό μέρος της ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής.

2.3.2 Επιτεύγματα

2.3.2.1 Γενικός προσανατολισμός

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν το αντικείμενο ενός υπομνήματος της Επιτροπής του **1985 με τίτλο «Προς μια κοινή πολιτική μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών»**, καθώς και μιας ανακοίνωσής της του **1996 «Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική»**. Ο κλάδος αναλύεται λεπτομερώς στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές [COM(97)678]. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στα προβλήματα σχετικά με τα λιμενικά

τέλη και με την οργάνωση της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της ενσωμάτωσης των λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T).

2.3.2.2 Πρόσβαση στην αγορά

Η οδηγία **4055/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986** για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών εξάλειψε τους υφιστάμενους περιορισμούς για τους πλοιοκτήτες της Ένωσης μετά από μεταβατική περίοδο. **Ο κανονισμός αριθ. 4058/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986** για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων επιτρέπει στην Κοινότητα να λάβει αντίμετρα κατά των πρακτικών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στην ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων.

Τον **Ιούνιο του 1992**, το Συμβούλιο ενέκρινε μια **δέσμη μέτρων για τη σταδιακή ελευθέρωση των ενδομεταφορών (καμποτάζ)** — δηλ. της πρόσβασης των μεταφορέων που δεν είναι εγκατεστημένοι σε ένα δεδομένο κράτος - μέλος στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των λιμένων του εν λόγω κράτους - μέλους. Με τον **κανονισμό αριθ. 3577/92** του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 θεσπίστηκε η αρχή της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών από την 1^η Ιανουαρίου 1993 για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος - μέλος. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώθηκε την 1^η Ιανουαρίου 1999.

2.3.2.3 Κανόνες ανταγωνισμού

Στις 22 Δεκεμβρίου 1986, το Συμβούλιο ενέκρινε τους **κανονισμούς αριθ. 4056/86 και αριθ. 4057/86 ως τμήμα της δέσμης μέτρων για τη ναυτιλία**. Με τον πρώτο κανονισμό (4056/86) θεσπίζονταν οι λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων για τον ανταγωνισμό στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους λιμένες της Κοινότητας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός δεν νοθεύεται μέσω συμφωνιών. **Η Επιτροπή ενέκρινε στις 13 Οκτωβρίου 2004 μία Λευκή Βίβλο** για την επανεξέταση της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Κοινότητας στις θαλάσσιες μεταφορές (COM(2004)675).

Το 2004 η Επιτροπή παρουσίασε αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (COM(2004)0043).

Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή διευκρίνισε τις συγκεκριμένες ενισχύσεις που συνάδουν με το κοινοτικό δίκαιο, με στόχο να ενισχυθεί η νηολόγηση ή επανανηολόγηση πλοίων στα νηολόγια των κρατών - μελών.

Τον Φεβρουάριο 2001, η Επιτροπή υπέβαλε δέσμη μέτρων με σκοπό τη θέσπιση σαφών κανόνων και τη δημιουργία μιας ανοικτής και διαφανούς διαδικασίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών («δέσμη μέτρων για τους λιμένες») (COM(2001)35) με στόχο το άνοιγμα των λιμενικών υπηρεσιών στον ανταγωνισμό τόσο σε μεμονωμένους θαλάσσιους λιμένες όσο και μεταξύ αυτών. Μετά την απόρριψη της πρότασης σε τρίτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 20 Νοεμβρίου 2003, η Επιτροπή επεχείρησε εκ νέου να αντιμετωπίσει το ζήτημα και υπέβαλε στις 13 Οκτωβρίου 2004 μια νέα πρόταση (COM(2004)0654), την οποία το Ε.Κ. καταγίφισε και πάλι — αυτήν τη φορά σε πρώτη ανάγνωση, στις 18 Ιανουαρίου 2006 — και λίγο αργότερα η Επιτροπή την απέσυρε.

Κατόπιν τούτου, η Επιτροπή άρχισε εκτενή διαδικασία διαβούλευσης, η οποία κατέληξε τον **Οκτώβριο 2007 στη σημαντικά διευρυμένη «Ανακοίνωση σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική» (COM(2007)0616) την οποία υπέβαλε.** Εκεί η Επιτροπή πραγματεύεται εκ νέου το πλαίσιο του δικαίου για τον ανταγωνισμό εντός και μεταξύ των λιμένων και κοινοποιεί π.χ. κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τους λιμένες. Επίσης, στην ανακοίνωση εξετάζονται περαιτέρω προϋποθέσεις όπως η αποδοτικότητα και οι μελλοντικές απαιτήσεις χωρητικότητας των λιμένων, καθώς και οι απαραίτητες συνδέσεις με την ενδοχώρα, η περιβαλλοντική διάσταση και οι βαθιές τεχνολογικές αλλαγές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Το Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του, **την 24η Απριλίου 1997,** εξέφρασε την ικανοποίησή του για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική» και υπογράμμισε την ανάγκη ύπαρξης ισότιμων όρων ανταγωνισμού, προσδίδοντας επίσης ιδιαίτερη σημασία στην κοινωνική προστασία των ναυτικών σύμφωνα με τις διεθνείς συμφωνίες, η οποία (προστασία), κατά την άποψη του Κοινοβουλίου, πρέπει να παρέχεται και στα σκάφη που πλέουν υπό σημαίες

ευκαιρίας. Ζήτησε επίσης να διευκρινισθεί το νομικό καθεστώς του διπλού νηολογίου και να θεσπιστεί ένα κοινοτικό νηολόγιο.

Σύμφωνα με τη γνώμη που διετύπωσε το Κοινοβούλιο το 1999, οι προτάσεις οδηγιών για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών που υποβλήθηκαν μετά την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες δεν ήταν κατάλληλες για τη ρύθμιση του ανταγωνισμού μεταξύ και εντός των λιμένων. Κατά συνέπεια, το Ε.Κ. απέρριψε τις εν λόγω προτάσεις, όπως περιγράφονται ανωτέρω, με αποτέλεσμα τη διακοπή αυτών των νομοθετικών διαδικασιών.

Στο ψήφισμά του, της 12ης Απριλίου 2005, σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, το Ε.Κ. τάχθηκε:

- υπέρ μιας μεγαλύτερης στήριξης των μεταφορών αυτών,
- υπέρ της μεγαλύτερης δυνατής ελάττωσης των διοικητικών διατυπώσεων,
- υπέρ της δημιουργίας αρτηριών υψηλής ποιότητας μεταξύ των κρατών μελών και
- υπέρ της προτεραιότητας που πρέπει να δοθεί στις επενδύσεις σε υποδομές με σκοπό τη βελτίωση της πρόσβασης στους λιμένες.

Στο ψήφισμα της 5ης Μαΐου 2010 με θέμα τους στρατηγικούς στόχους και συστάσεις πολιτικής της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, το Ε.Κ. υποστήριξε γενικότερα τον προσανατολισμό της Επιτροπής και ζήτησε έναν εκτενή κατάλογο συγκεκριμένων μέτρων:

- περαιτέρω δράση κατά της κατάχρησης των σημαιών ευκαιρίας και των κρατικών ενισχύσεων χάριν της ανταγωνιστικότητας της ενωσιακής ναυτιλίας,
- ουσιαστικότερη ένταξη των συμφερόντων της ναυτιλίας στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T),
- βελτίωση της αειφορίας των θαλάσσιων μεταφορών μέσω της μείωσης των εκπομπών ρύπων από τα πλοία,
- εσω-επιχειρησιακός καταλογισμός του εξωτερικού κόστους

- θέσπιση διεθνώς ισχυρότων προτύπων στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Στις **15 Δεκεμβρίου 2011 το Ε.Κ. ενέκρινε**, ως αντίδραση στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής του 2011, **την έκθεσή του ίδιας πρωτοβουλίας σχετικά με ένα Οδικό Χάρτη προς ένα Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών**. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το Κοινοβούλιο ζήτησε (i) την υποβολή έως το 2013 πρότασης σχετικά με τη «Γαλάζια Ζώνη» (ii) την κατάρτιση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών και μεσαίων αποστάσεων και (iii) τη διάθεση, στο πλαίσιο του προσεχούς πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020, τουλάχιστον 15% της χρηματοδότησης των TEN-T σε έργα για τη βελτίωση των βιώσιμων και πολυτροπικών συνδέσεων μεταξύ θαλάσσιων λιμένων, εσωτερικών λιμένων και πολυτροπικών πλατφορμών.

2.4 Προτεραιότητες των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Πολιτικών.⁴

2.4.1 Ενίσχυση του Ανταγωνισμού

Ο πρωταρχικός στόχος της παρέμβασης της Ε.Ε. στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ήταν η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και στην ενίσχυση του διεθνούς ανταγωνισμού για την δραστηριοποίηση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα.

Οι στόχοι των πρώτων σημαντικών πρωτοβουλιών της Ε.Ε. ήταν:

1. Η εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών – μελών και μεταξύ των κρατών – μελών και τρίτων χωρών **(Κανονισμός 4055/86)**.

⁴ Πάλλης Α.Α. (2007). Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο. Περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Θεοδωρόπουλος Σ. (επιμέλεια) Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής. Αθήνα: Gutenberg, σελ. 33-54.

2. Να διασφαλισθούν οι όροι εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού – όπως προβλέπονται στα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης – στις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών **(Κανονισμός 4056/86)**.
3. Να δημιουργηθεί πλαίσιο με βάση το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων (dumping) στην ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών **(Κανονισμός 4057/86)**.
4. Να καθορισθούν ο τρόπος και η διαδικασία για την λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από τα κράτη – μέλη και την Κοινότητα κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά Κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων, ώστε να διασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων **(Κανονισμός 4058/86)**.

Οι πρωτοβουλίες αυτές περιείχαν έναν συνδυασμό φιλελεύθερου προσανατολισμού και συγκεκριμένων πράξεων προστατευτισμού με στόχο την εξασφάλιση ενός θεσμικού καθεστώτος ενίσχυσης του Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού. Ωστόσο, αναμένεται η οριστικοποίηση ενός ρυθμιστικού πλαισίου που αποσκοπεί στην δημιουργία ενός πεδίου ισότιμης και σε συνθήκες ανταγωνισμού ανάπτυξης της σχετικής οικονομικής δραστηριότητας.

Κεφάλαιο 3

Ναυτιλιακές αγορές & καθεστώς λειτουργίας τους

3.1 Καθορισμός Ναυτιλιακής Αγοράς⁵

Η Εμπορική Ναυτιλία είναι, ως γνωστόν, ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης. **Η Ναυτιλιακή Αγορά δεν είναι ενιαία, αλλά ένα σύνολο από ξεχωριστές αγορές που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό.** Ωστόσο, υπό μία έννοια και κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, μπορεί να θεωρηθεί ως μία ενιαία οικονομική μονάδα. Το "Rochdale Report" του 1970 δίνει ένα πλήρη και διαχρονικό ορισμό της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας σχολιάζοντας ως εξής:

"Η Ναυτιλία είναι μία περίπλοκη βιομηχανία μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσυσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μία πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές ή μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Ωστόσο, παρ' όλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Πρόσθετα, πρέπει να τονισθεί πως το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη."

⁵ http://books.eudoxus.gr/publishers/CID_821/cid_00821-0543-ABS.pdf

Ο ορισμός αυτός θέτει τους θεμελιώδεις κανόνες προσέγγισης της Ναυτιλιακής Αγοράς. Ειδικότερα, οι κανόνες αυτοί είναι:

- Πρώτον, δίνεται έμφαση στην αναγνώριση των οικονομικών και εμπορικών διαφορών ανάμεσα στα διαφορετικά τμήματα της ναυτιλιακής αγοράς (shipping market), π.χ. η ναυτιλία γραμμών (liner shipping) παρέχει ένα τελείως διαφορετικό τύπο υπηρεσιών, μεταφέρει διαφορετικό τύπο φορτίων και έχει διαφορετική οικονομική δομή από τη ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping).
- Δεύτερον, γίνεται παραδεκτό ότι η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μία ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, εφ' όσον οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να ενεργοποιούνται τόσο στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk market) όσο και στην αγορά γραμμών (liner market), ενώ επίσης πολλά πλοία είναι σχεδιασμένα για να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές. Κύρια, σε περιπτώσεις ύφεσης της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να μεταφέρουν τα πλοία τους από μία αγορά σε άλλη προσδοκώντας ότι θα περιορίσουν τον κίνδυνο ζημιάς. Με αυτόν τον τρόπο όμως, ενδεχόμενη ανισορροπία προσφοράς / ζήτησης πλοίων (supply / demand of vessels) σ' ένα τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς είναι πιθανό να επηρεάζει αντίστοιχα την ισορροπία και τους ναύλους σ' ένα άλλο τμήμα.
- Τρίτον, αναγνωρίζεται ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η επίδραση που ασκούν σ' αυτήν οι οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και άλλες εξελίξεις σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Η ναυτιλιακή αγορά συνεπώς, δέχεται πολλές επιρροές από εξωγενείς παράγοντες (exogenous factors).

3.2 Παράγοντες που επιδρούν στην Ναυτιλιακή Αγορά.⁶

Η ναυτιλιακή αγορά είναι μια αγορά που χαρακτηρίζεται από υψηλή μεταβλητότητα όσον αφορά το επιχειρησιακό αλλά και το τεχνικό μέρος της. Οι λόγοι που συμβαίνει αυτό είναι οι εξής:

- Υπάρχουν μεταβολές στην ζήτηση υπηρεσιών (εποχικότητα-φυσικά φαινόμενα-μεγάλες στο κόστος των άλλων μεταφορικών μέσων).
- Μεγάλες τεχνολογικές εξελίξεις στην κατασκευή των πλοίων και στις μεθόδους που χρησιμοποιούνται. Πλέον με τη χρήση των υπολογιστών είναι πολύ εύκολο να χτιστεί ένα μοντέλο και να δοκιμαστεί σε προσομοιωμένες συνθήκες ταξιδιού.
- Διάφορες μεταβολές στην δομή του κόστους των ναυτιλιακών μεταφορών συμβάλλουν στην υψηλή μεταβλητότά της. Παραδείγματος χάρη, μια μεταβολή του κόστους διαχείρισης των φορτίων θα επιβαρύνουν το συνολικό κόστος μεταφοράς.
- Σημαντικές αλλαγές στην παγκόσμια πολιτική κατάσταση μπορούν να μεταβάλλουν σημαντικά το κόστος των μεταφορών (Κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ).

Όπως σε όλες τις παγκόσμιες αγορές έτσι και στην ναυτιλιακή αγορά υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που την επηρεάζουν. Ο κυριότερος όμως είναι ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης: «Οι τιμές της υπηρεσίας εξαρτώνται από τη σχέση της Προσφοράς που υπάρχει για μεταφορά εμπορευμάτων και της ζήτησης των παραγωγικών και καταναλωτικών μονάδων».

⁶ <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/988/1/Papadodimas.pdf>

Οι κυριότεροι παράγοντες που επιδρούν στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είναι:

- Ζήτηση για μεταφορά αγαθών
- Προσφορά για μεταφορά
- Νέες Νομοθεσίες
- Διαλύσεις – Ναυπηγήσεις πλοίων
- Κινητικότητα της αγοράς μεταχειρισμένων (second – hand πλοίων)
- Δείκτες ανάπτυξης
- Κλιματολογικές Συνθήκες - Καταστροφές
- Εποχικότητα στη Ζήτηση
- Τιμές του Πετρελαίου

Τέλος μία από τις διακρίσεις της ναυτιλιακής αγοράς είναι και αυτή που πραγματοποιείται με κριτήριο τον **τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία**. Με βάση το κριτήριο αυτό, η ναυτιλία διακρίνεται σε αγορές, οι οποίες θα αναφερθούν εκτενώς παρακάτω και έχουν ως εξής:

- Ελεύθερη Φορτηγός Ναυτιλία (tramp shipping)
- Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών (liner shipping)
- Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (short sea shipping)
- Ακτοπλοΐα

3.3 Πλαίσιο λειτουργίας των Ναυτιλιακών Αγορών στην ΕΕ

Η εσωτερική αγορά των θαλάσσιων μεταφορών ολοκληρώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90 και λειτουργεί ικανοποιητικά. Τον Δεκέμβριο του 1986, το Συμβούλιο επέφερε εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών (Κανονισμός 4055/86). Το 1992, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών επεκτάθηκε στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές ή καμποτάζ) για τους ευρωπαίους εφοπλιστές των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος αυτό (Κανονισμός 3577/92).

Για τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, καθώς και για τα κρουαζιερόπλοια, τα θέματα σχετικά με το πλήρωμα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος. Για τα μικρά πλοία (κάτω των 650 τόνων), όμως, και για τα πλοία που εκτελούν ενδομεταφορές από και προς τα νησιά, τα θέματα σχετικά με το πλήρωμα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής. Η μετανηολόγηση πλοίων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης στοχεύει στο να βελτιώσει τις συνθήκες εκμετάλλευσης και την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου (Κανονισμός 789/2004).

Μια οδηγία σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση των ωρών εργασίας των ναυτικών, που συνάφθηκε μεταξύ της Ένωσης των Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ομοσπονδίας των Εργαζομένων στις Μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι σημαντική για την εναρμόνιση τόσο των συνθηκών εργασίας των ναυτικών όσο και των όρων του ανταγωνισμού σε αυτόν τον τομέα (Οδηγία 1999/63).

Λεπτομερείς κανόνες όριζαν, αρχικά, τον τρόπο εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, έτσι ώστε να μη νοθεύεται ο ανταγωνισμός μέσα στην κοινή αγορά (Κανονισμός 1419/2006). Αυτοί οι ειδικοί κανόνες έχουν αντικατασταθεί από τους γενικούς κανόνες του ανταγωνισμού που ισχύουν για όλους τους τομείς (Κανονισμός 1/2003). Όμως, απαλλαγές κατά κατηγορία ισχύουν ακόμη

για μια μεταβατική περίοδο υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων και των κοινοπραξιών («Conferences και consortia»), οι οποίες εξασφαλίζουν υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών τακτικής γραμμής με αφετηρία ή προορισμό έναν ή περισσότερους λιμένες της ΕΕ (Κανονισμός 823/2000).

Έπειτα, οι διεθνείς κανόνες ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι διεθνείς συμβάσεις SOLAS, για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, και MARPOL, για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία εφαρμόζονται από τα κράτη-μέλη και επομένως από τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους (Κανονισμός 2158/93). Τα κράτη-μέλη οφείλουν να διεξάγουν μια αρχική ειδική επιθεώρηση και εν συνεχεία ετήσιες επιθεωρήσεις στα εμπορικά και τα επιβατηγά πλοία για να ελέγχουν την τήρηση των όρων της σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS) (Οδηγία 1999/35). Τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, για τους οποίους δεν ισχύει η σύμβαση SOLAS, καλύπτονται από μια ευρωπαϊκή οδηγία, η οποία επιδιώκει να εξασφαλίσει τη μέγιστη ασφάλεια στους επιβάτες και συγχρόνως να επιβάλλει ομοιόμορφες συνθήκες ανταγωνισμού βασισμένες σε συγκλίνοντα πρότυπα στην ευρωπαϊκή ναυτιλία (Οδηγία 2009/45).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζει τον διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, ο οποίος εκδόθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (Κώδικας ISM - Κανονισμός 336/2006). Τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ταξιδεύουν σε ύδατα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία των κρατών-μελών οφείλουν να εφαρμόζουν το διεθνές και το σχετικό ευρωπαϊκό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφαλείας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού) (Οδηγία 2009/16, τροπ.τελευταία από κανονισμό 1257/2013).

Ο ανεξάρτητος Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα βοηθάει την Επιτροπή στην κατάρτιση νομοθετικών κειμένων στον τομέα της ασφαλείας στη θάλασσα, επιτηρεί την εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη και συντονίζει τις δραστηριότητες έρευνας ύστερα από θαλάσσια ατυχήματα ή από ακούσια ή εκούσια θαλάσσια ρύπανση από πλοία (Κανονισμός 1406/2002). Οφείλει να: διασφαλίζει τον ανταγωνισμό στον τομέα, παρέχει τεχνική και επιστημονική στήριξη και

εμπειρογνωμοσύνη υψηλού επιπέδου για την ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στα πεδία της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία, να ελέγχει την εφαρμογή αυτής της νομοθεσίας από τα κράτη-μέλη και να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των ισχυόντων μέτρων.

Μια οδηγία θεσπίζει κοινούς κανόνες σχετικά με τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης των πλοίων και σκοπεύει να εξασφαλίσει ένα υψηλό επίπεδο αρμοδιοτήτων και ανεξαρτησίας για τους οργανισμούς αυτούς (Οδηγία 2009/15). Για την πρόληψη της μόλυνσης της θάλασσας από πετρέλαιο (όπως έγινε με τα ναυάγια του Επικά στις γαλλικές ακτές τον Δεκέμβριο 2000 και του Prestige στις ισπανικές ακτές τον Δεκέμβριο 2002), ένας κανονισμός θέσπισε ένα πρόγραμμα εσπευσμένης σταδιακής εφαρμογής των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους (Κανονισμός 417/2002).

Οι διεθνείς σχέσεις είναι φυσικά πολύ σημαντικές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Γι' αυτό, ένα από τα πρώτα μέτρα σε αυτόν τον τομέα ήταν ο καθορισμός μιας διαδικασίας διαβουλεύσεων για τις σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών καθώς και για τις ενέργειες που αφορούν τον τομέα αυτό στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών (Απόφαση 77/587). Οι περισσότεροι κανόνες και προδιαγραφές για τα πλοία ανοικτής θαλάσσης, ιδίως ως προς τη θαλάσσια ασφάλεια γίνονται αντικείμενα διαπραγμάτευσης στα πλαίσια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Οργάνωσης (ΔΝΟ), ειδικού οργάνου των Ηνωμένων Εθνών, μέλη του οποίου είναι όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Η ΕΚ/ΕΕ συμπεριέλαβε σε μια οδηγία τις προδιαγραφές ποιότητας των προγραμμάτων και ιδρυμάτων κατάρτισης, έκδοσης πιστοποιητικών, ιατρικών κανόνων και χρόνων ανάπαυσης που περιλαμβάνονται στη σύμβαση της ΔΝΟ ως προς τους κανόνες εκπαίδευσης, πιστοποιητικών και εγρήγορσης των ναυτικών (Οδηγία 2008/106).

Η ΕΕ έχει ορίσει την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος (Κανονισμός 392/2009) και έχει προσχωρήσει στο Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (Απόφαση 2012/22). Τα κράτη-μέλη καθόρισαν τις ελάχιστες προδιαγραφές ορισμένων δεξαμενόπλοιων που καταπλέουν ή αποπλέουν από ευρωπαϊκούς λιμένες και επέβαλαν την πλοήγηση

πλοίων από πλοηγούς ανοικτής θάλασσας στη Βόρεια Θάλασσα και στη Μάγχη (Οδηγία 79/115).

Το Ευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, επιδιώκει την ενίσχυση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, τη βελτίωση της ανταπόκρισης των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, μεταξύ άλλων με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, και τη συμβολή στην πρόληψη και την ανίχνευση της ρύπανσης από πλοία (Οδηγία 2002/59).

Μια οδηγία απλοποιεί τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες της ΕΕ και μέσω ηλεκτρονικής ενιαίας θυρίδας (Οδηγία 2010/65). Μια άλλη οδηγία αποβλέπει στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και στην πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος μέσω της βελτίωσης των επιδόσεων ασφάλειας των εξοπλισμών που τοποθετούνται στα πλοία και της ενίσχυσης των εξουσιών των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών (Οδηγία 96/98, τροπ.τελευταία από οδηγία 2014/93).

Η οδηγία 2005/65 επιβάλλει στα κράτη-μέλη να πάρουν διάφορα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων. Τα κράτη-μέλη της ΕΕ συμφώνησαν να υπογράψουν και να επικυρώσουν ή να προσχωρήσουν στη διεθνή σύμβαση περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που προκαλούνται από τη ρύπανση καυσίμων δεξαμενής πλοίων (σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων) (Απόφαση 2002/762).

Συμφώνησαν επίσης να επικυρώσουν ή να προσχωρήσουν στη διεθνή σύμβαση για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημιά σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (σύμβαση ΕΤΟ-Ευρωπαϊκή Τραπεζική Ομοσπονδία), που επιδιώκει την προστασία των θυμάτων της θαλάσσιας ρύπανσης σε διεθνές επίπεδο (Απόφαση 2002/971). Μια Επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS-Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships) επικουρεί και συμβουλεύει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε όλα τα θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης ή περιορισμού της ρύπανσης του περιβάλλοντος από ναυτιλιακές δραστηριότητες (Κανονισμός 2009/2002).

Η παρακολούθηση της αγοράς έγινε αναγκαία, στο τέλος της δεκαετίας του '70, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού που ασκούσαν οι στόλοι ορισμένων χωρών με κρατικό εμπόριο και ορισμένων χωρών της Άπω Ανατολής. Γι' αυτό, μια απόφαση του Συμβουλίου δημιούργησε ένα σύστημα πληροφοριών που επιτρέπει στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα να τηρούνται ενήμερα των δραστηριοτήτων ορισμένων τρίτων χωρών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (Απόφαση 167/2006). Μια άλλη απόφαση του Συμβουλίου προβλέπει τα αντίμετρα σε περίπτωση αθέμιτου ανταγωνισμού στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (Απόφαση 83/573)

. Ένας κανονισμός προβλέπει την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών έναντι μέτρων τρίτων κρατών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων (Κανονισμός 4058/86). Μια ευρωπαϊκή διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές από μεταφορείς τρίτων χωρών οι οποίοι διαταράσσουν σοβαρά τη διάρθρωση των μεταφορών φορτίων από, προς και στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κανονισμός 4057/86).⁷

⁷ http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/04/?lang=gr&all=1&s=1&e=10

3.4 Προτεραιότητες των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Πολιτικών.⁸

3.4.1 Εναρμόνιση Πρακτικών Κρατικών Ενισχύσεων

Η εναρμόνιση των πρακτικών κρατικών ενισχύσεων στην ναυτιλία αποτελούν τον δεύτερο τομέα ρυθμιστικής παρέμβασης της Ε.Ε. για την ενίσχυση του ανταγωνισμού. Γενικά, με τα άρθρα 92 και 93 της Συνθήκης της Ε.Ε., τίθεται το θεσμικό πλαίσιο αξιολόγησης των κρατικών ενισχύσεων. Αντί της διατύπωσης για άμεση απαγόρευση, η Συνθήκη θεσπίζει ένα ευέλικτο σύστημα που στηρίζεται σε δύο στοιχεία την ασυμβατότητα των κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά και την δυνατότητα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εξετάσει και να αποφασίσει αν οι συγκεκριμένες ενισχύσεις εμπίπτουν σε εξαιρέσεις.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, ανάλογα με τη δομή της ναυτιλίας κάθε χώρας, από την οποία προκύπτουν συγκεκριμένα ναυτιλιακά συμφέροντα και εθνικές προτεραιότητες, υπήρξαν διαφορετικά μέτρα κρατικών ενισχύσεων από τα κράτη - μέλη της Ε.Ε. Λόγω των διαφορών αυτών στις εθνικές προτεραιότητες και των προβλημάτων που δημιούργησαν στους όρους του υγιούς ανταγωνισμού και το πλαίσιο λειτουργίας της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, προέκυπτε η ανάγκη μιας κοινοτικής προσέγγισης και εναρμόνισης στην παροχή των ενισχύσεων αυτών.

Για το σκοπό αυτό η **Επιτροπή το 1989, καθορίζει για πρώτη φορά τις γενικές αρχές και κατευθυντήριες γραμμές παροχής των ενισχύσεων στη ναυτιλία.** Το πλαίσιο αυτό με βάση τα αποτελέσματα που προέκυπταν από την εφαρμογή του αναθεωρήθηκε ως ένα βαθμό αρκετά χρόνια αργότερα, το 1997. Οι ίδιες αρχές και κατευθυντήριες γραμμές με μικρές αναθεωρήσεις και παρατηρήσεις επαναλαμβάνονται το 2004 και αποτελούν τη βάση στην οποία στηρίζεται η οποιαδήποτε λήψη μέτρων.

⁸ Πάλλης Α.Α. (2007). Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο. Περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Θεοδωρόπουλος Σ. (επιμέλεια) Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής. Αθήνα: Gutenberg, σελ. 33-54.

Σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό και τις κατευθυντήριες γραμμές που έχουν διατυπωθεί, τα προγράμματα ενισχύσεων στην ναυτιλία δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών - μελών και να αποδεικνύουν ότι δεν επιφέρουν στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών – μελών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Μόνον τότε είναι συμβατές με την κοινή αγορά, ενώ με τον όρο «κοινό συμφέρον» θεωρείται ότι οι ενισχύσεις είναι σύμφωνες με τους στόχους που θέτει η κοινή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Στις κρατικές ενισχύσεις περιλαμβάνονται όλα τα φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα κάθε μορφής και τα οποία προέρχονται από δημόσιες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο. Ο όρος «δημόσιες αρχές», εκτός από το κράτος, αφορά δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και ελεγχόμενες από το κράτος εμπορικές τράπεζες καθώς και χορηγήσεις ιδιωτικών τραπεζών με κρατική εγγύηση. Στους δικαιούχους των κρατικών ενισχύσεων δεν επιτρέπεται καμία διάκριση ή διαχωρισμός μεταξύ των επιχειρήσεων που αφορά τη νομική τους μορφή και καμία διάκριση που αφορά τη χώρα προέλευσης ή τη μορφή της ιδιοκτησίας τους (ιδιωτική ή δημόσια), δηλαδή, συμπεριλαμβάνει όλες τις νομικές μορφές.

Οι ενισχύσεις πρέπει να παρέχονται με διαφανή τρόπο και να περιορίζονται στην έκταση και το βαθμό που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των σκοπών για τους οποίους έχουν αποφασισθεί. Το μέγεθός τους αλλά και οι επιπτώσεις τους να εκτιμώνται σωρευτικά και να συνυπολογίζονται όλων των ειδών οι ενισχύσεις που έχουν δοθεί σε όλα τα επίπεδα, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, **η ενίσχυση δεν μπορεί να είναι δυσανάλογη με το μέγεθος του προβλήματος που έρχεται να αντιμετωπίσει, δεν πρέπει να συμβάλει στην αύξηση ή τη διατήρηση δυναμικότητας, όπου αυτή παρουσιάζει πλεονάζοντα χαρακτήρα.**

Τέλος, αποτελεί βασική επιδίωξη ο προσωρινός χαρακτήρας των σχετικών ενισχύσεων. **Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται να χορηγούνται σε πλοία εγγεγραμμένα σε Ευρωπαϊκά νηολόγια**, και αυτές διασφαλίζουν απασχόληση στα πλοία και στην ξηρά, βελτιώνουν την ασφάλεια, διατηρούν και βελτιώνουν την τεχνογνωσία στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. **Σε εξαιρετικές όμως περιπτώσεις**

μπορούν να παρέχονται και σε παράλληλα νηολόγια σύμφωνα με τον κατάλογο της Επιτροπής, και εφόσον αυτά συμβάλλουν στους παραπάνω στόχους. Οι παραπάνω κατευθυντήριες γραμμές δεν αφορούν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ στις ενισχύσεις δεν υπολογίζονται τα έργα υποδομής. Τέλος, κάθε πρόγραμμα κρατικών ενισχύσεων που αποφασίζεται από τα κράτη-μέλη απαιτεί την έγκριση της Επιτροπής για την υλοποίησή του.

3.4.2 Απελευθέρωση της Εσωτερικής Αγοράς

Η ενίσχυση του ανταγωνισμού, μέσω της απελευθέρωσης των εσωτερικών αγορών έχει αποτελέσει τον δεύτερο άξονα της παρέμβασης της Ε.Ε. Η απελευθέρωση των διεθνών ενδοκοινοτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών δεν ήταν ιδιαίτερα περίπλοκη. Όμως, τόσο η απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ όσο και η απελευθέρωση της αγοράς παροχής λιμενικών υπηρεσιών αναδειχθήκαν σε πολύπλοκες διαδικασίες.

3.4.3 Απελευθέρωση Θαλάσσιου Καμποτάζ

Λόγω των διαφορετικών εθνικών προσεγγίσεων αποδείχθηκε ιδιαίτερα δύσκολο να υπάρξει απόφαση για την ρύθμιση των όρων παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ (θαλάσσια μεταφορά με αφετηρία και προορισμό το ίδιο κράτος). Τα μεσογειακά κράτη - μέλη της Ε.Ε. είχαν υιοθετήσει προστατευτικές πολιτικές, ενώ τα κράτη - μέλη στην Βόρεια Ευρώπη είχαν ήδη απελευθερώσει τις σχετικές αγορές. Η πρόταση έκανε την εμφάνισή της για πρώτη φορά το 1984 και απορρίφθηκε το 1986. Όμως η συζήτηση συνεχίστηκε ως το 1992, όταν και επιτεύχθηκε η σχετική συμφωνία.

Η προοπτική ολοκλήρωσης της ενιαίας εσωτερικής αγοράς συνέβαλε στην διατύπωση διαδοχικών προτάσεων ρύθμισης της σχετικής αγοράς. Η ανάγκη εφαρμογής της αρχής της παροχής ελεύθερων υπηρεσιών έπρεπε να εφαρμοστεί σε όλους τους τομείς της ευρωπαϊκής οικονομίας. Προοδευτικά, η Ε.Ε. σύνδεσε τη απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ με την παράλληλη σύγκλιση των

όρων παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό των κρατών - μελών, γεγονός που συνέβαλε στην ύπαρξη Κοινοτικής ρύθμισης.

Κατάληξη των μακροχρόνιων συζητήσεων αποτέλεσε ο **Κανονισμός 3577/92 (Κανονισμός 3577/92 της 7ης Δεκεμβρίου 1992)**, ο οποίος επιβάλλει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους - μέλους (**καμποτάζ**) για οποιοδήποτε πλοίο φέρει τη σημαία ενός κράτους - μέλους της Ε.Ε. και εφόσον δύναται να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος - σημαίας. **Η συγκεκριμένη ρύθμιση τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο 1993 και περιλαμβάνει:**

- *υπηρεσίες θαλάσσιου καμποτάζ μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων*, δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους - μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά
- *υπηρεσίες εφοδιασμού off - shore*: δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους - μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους - μέλους.
- *θαλάσσιες μεταφορές καμποτάζ μεταξύ λιμένων σε νησιά*: δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους - μέλους, ή λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους - μέλους.

Της ελευθερίας της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ μπορούν και πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται:

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

- *οι ναυτιλιακές εταιρείες, που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους - μέλους και των οποίων ο κύριος τύπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος - μέλος*
- *οι υπήκοοι κράτους - μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας, οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους - μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος - μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του.*

Στον Κανονισμό προβλέπεται ότι τα κράτη - μέλη διατηρούν τη δυνατότητα να ορίσουν υπηρεσίες «δημόσιου συμφέροντος». Για την παροχή τους υπογράφουν σχετικές συμβάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά. Οι συμβάσεις αυτές ρυθμίζουν την ικανότητα, την ποιότητα και τις υποχρεώσεις όσων προσφέρουν και προσδιορίζουν τις υπηρεσίες, σε αμερόληπτη βάση για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτη-μέλη και μπορούν να περιλαμβάνουν.

Ως «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών, και μπορεί να περιλαμβάνει:

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,
- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,
- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,
- προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

Ως «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

Στο ιδιαίτερα κρίσιμο για την απασχόληση των Ευρωπαίων ναυτικών, θέμα της στελέχωσης των πλοίων που προσφέρουν υπηρεσίες θαλάσσιου καμποτάζ προβλέπεται η ακόλουθη σύνθεση πληρωμάτων:

- Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT (Gross tonnage), στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.
- Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής) – εκτός από τις περιπτώσεις όπου το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όταν και όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

Τέλος, έχει προβλεφθεί η λήψη μέτρων διασφάλισης μετά από έγκριση της Επιτροπής σε περιπτώσεις «σοβαρής διαταραχής της εσωτερικής αγοράς» δηλαδή με την εμφάνιση συνθηκών που προκαλούν μεγάλη ανισορροπία ζήτησης και προσφοράς (π.χ. διαρκές πλεόνασμα προσφοράς) και απειλείται σημαντικός αριθμός πλοιοκτητών με αποτέλεσμα να συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας. Χρήση αυτής της διαδικασίας έκανε η Ισπανία, η οποία μετά την έγκριση της Επιτροπής, καθυστέρησε την εφαρμογή του Κανονισμού κατά ένα εξάμηνο.

Για την **απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ στην περίπτωση της Ελλάδας**, ο Κανονισμός προέβλεπε ειδικό μεταβατικό καθεστώς εφαρμογής για περίοδο 12 ετών, ώστε να υπάρξει επαρκής χρόνος προσαρμογής. Οι ελληνικές αντιρρήσεις αναφορικά με τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής αγοράς λήφθηκαν υπόψη και έγινε αποδεκτή η μεγαλύτερη διάρκεια παρέκκλισης της Ελλάδας για λόγους

οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Η Ελλάδα είναι το τελευταίο κράτος - μέλος που κλήθηκε να εφαρμόσει τον Κανονισμό στις τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν πλοία κάτω των 650 GT, από τον Ιανουάριο του 2004.

3.4.3.1 Ακτοπλοΐα⁹

Ακτοπλοΐα είναι η μετακίνηση επιβατών και φορτίου μεταξύ εγχώριων λιμένων. Η Ελλάδα έχει 138 λιμάνια. Υπάρχει το φαινόμενο του κρατικού παρεμβατισμού, δηλαδή το ακτοπλοϊκό προνόμιο «ημεδαπών» πλοίων, όπου το σύστημα του κρατικού παρεμβατισμού το υιοθετούν συνήθως οι αναπτυσσόμενες χώρες. Ο έντονος κρατικός παρεμβατισμός ενέχει τον κίνδυνο μονοπωλίων και ολιγοπωλίων, οδηγεί στην αύξηση τιμών και γενικά προκαλεί δυσμενείς συνέπειες για τον ταξιδιώτη.

- *Απελευθέρωση της ακτοπλοΐας*¹⁰

Η *απελευθερωμένη ακτοπλοΐα* συνδέεται καταρχήν με την άρση του ακτοπλοϊκού προνομίου, ώστε να μπορούν και πλοία υπό ξένη σημαία να προσφέρουν υπηρεσίες στο εσωτερικό ενός τρίτου κράτους. Σημαίνει ωστόσο, και γενικότερη απελευθέρωση από κανόνες και κρατικό έλεγχο, όσον αφορά στους ναύλους, το δίκτυο κοκ. Σε μια απελευθερωμένη αγορά, στην οποία οποιοσδήποτε έχει δικαίωμα εισόδου, όπως είναι λογικό αυξάνεται ο αριθμός των πλοίων και πλοιοκτητών που παρέχουν υπηρεσίες, επομένως για να διατηρηθούν στην αγορά βελτιώνουν τις υπηρεσίες τους και ενδεχομένως μειώνουν τους ναύλους. Έτσι έχουμε,

Απελευθέρωση ακτοπλοΐας → ελεύθερος ανταγωνισμός → ευμενέστερη η θέση του ταξιδιώτη

⁹ http://emporiko.law.uoa.gr/Ergasia_Nautikou_cabotage.pdf

¹⁰ http://emporiko.law.uoa.gr/Ergasia_Nautikou_cabotage.pdf

Βέβαια, χρειάζονται δικλείδες ασφαλείας (το κράτος να μπορεί να παρεμβαίνει υπό προϋποθέσεις). Σε εποχές οικονομικής ανάπτυξης έχουμε απελευθέρωση θαλάσσιων μεταφορών.

Το Νομοθετικό Πλαίσιο για την ακτοπλοΐα είναι: 1) *Εθνικές Πηγές*: Νόμος 2932/2001, ΚΔΝΔ (Ν.Δ. 187/1973), ΠΔ 364/1988, ΠΔ 684/1976, Νόμος 5570/1932, ΠΔ 814/74. 2) *Κοινοτικές Πηγές*: Κανονισμός 3577/1992. Πιο συγκεκριμένα, ο κανονισμός 3577/1992 για τις Θαλάσσιες ενδομεταφορές – Cabotage στοχεύει στην ίδρυση μιας εσωτερικής ενιαίας αγοράς, ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων καθώς και στην «κοινοτικοποίηση» των εθνικών αγορών θαλάσσιων μεταφορών.

Το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές εντός κράτους – μέλους, δηλαδή τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, τις υπηρεσίες εφοδιασμού off-shore και τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων - νησιών. Για τις ειδικές αγορές που παρέμειναν εκτός απελευθέρωσης (παρέκλιση της Ελλάδας) προέκυψε: 1) θαλάσσιες μεταφορές επιβατών μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, 2) θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται στο πλαίσιο νησιωτικών ενδομεταφορών.

- *Οι συνέπειες της απελευθέρωσης* ¹¹

Από την 1^η Ιανουαρίου 1999 απελευθερώθηκαν όλες σχεδόν οι γραμμές ενδομεταφορών στην Ε.Ε. **Η ελληνική αγορά, που ήταν η τελευταία που βρισκόταν υπό καθεστώς μερικής προστασίας, προέβη σε άνοιγμα από την 1^η Νοεμβρίου 2002.**

Μέχρι το 2007, η αγορά των θαλάσσιων ενδομεταφορών ήταν γενικά σταθερή, σημειώνοντας συνεχή αύξηση των όγκων των εμπορευμάτων και του αριθμού των επιβατών που μεταφέρονται σε αρκετές χώρες. Από το 2008 και εξής παρουσίασε σημαντική μείωση λόγω των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης.

¹¹ [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/doc/com\(2014\)231_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/doc/com(2014)231_el.pdf)

Όπως και κατά τα προηγούμενα έτη, όσον αφορά τα εμπορεύματα, η αγορά με την υψηλότερη κυκλοφορία είναι εκείνη του Ηνωμένου Βασιλείου, ακολουθούμενη από την ισπανική και την ιταλική. Η μεταφορά υγρών χύδην εξακολουθεί να καταλαμβάνει την πρώτη θέση από την άποψη του τύπου μεταφερθέντων εμπορευμάτων. Όσον αφορά τους επιβάτες, η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, ακολουθούμενη από την Ιταλία.

Η διείσδυση ξένων πλοίων στις εθνικές αγορές από σκάφη που δεν φέρουν εθνική σημαία αυξήθηκε σε ότι αφορά τις ενδομεταφορές εμπορευμάτων, ενώ παραμένει περιορισμένη σε ότι αφορά τις ενδομεταφορές επιβατών. **Από τις διαβουλεύσεις που πραγματοποίησε η Επιτροπή προκύπτει σαφώς ότι οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης ήταν γενικά μικρές, αλλά θετικές, και οδήγησαν σε ορισμένα κράτη μέλη στον εκσυγχρονισμό των εθνικών στόλων που αντιμετώπιζαν αυξημένο κίνδυνο λόγω ανταγωνισμού.**

- *Περαιτέρω δράσεις*¹²

Μετά τις διαβουλεύσεις του 2009 και του 2012, η Επιτροπή φρονεί ότι ο κανονισμός είναι κατάλληλος για τον σκοπό που επιδιώκει και δεν απαιτείται αναθεώρησή του. Ωστόσο, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι πολλά από τα ζητήματα που τέθηκαν στο πλαίσιο των παρατηρήσεων μαρτυρούν την ύπαρξη προβλημάτων ερμηνείας και εφαρμογής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέτασε τα ζητήματα αυτά στη νέα της ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Επειδή τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι πλέον περιορισμένα και δεδομένου ότι η απελευθέρωση έχει πλέον ολοκληρωθεί και η αγορά έχει σταθεροποιηθεί, η Επιτροπή προτείνει την κατάρτιση έκθεσης σχετικά με την οικονομική και νομική εξέλιξη της απελευθέρωσης μόνο σε περίπτωση σημαντικών εξελίξεων σε αυτόν τον τομέα και σε κάθε περίπτωση το αργότερο έως το 2018.

¹² [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/doc/com\(2014\)231_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/doc/com(2014)231_el.pdf)

3.4.3.2 Κρουαζιέρα¹³

- *Κοινοτικές οδηγίες για την κρουαζιέρα*

Κορύφωση της πολιτικής της Ε.Ε. για την απελευθέρωση των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορικών αγορών αποτέλεσε η ψήφιση του Κανονισμού 3577/92, ο οποίος έδωσε ουσιαστική ώθηση στην ανταγωνιστικότητα και στην περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας και κατ' επέκταση της κρουαζιέρας, καθώς η αγορά αυτή απαγκιστρώθηκε από τον έντονο κρατικό παρεμβατισμό, ο οποίος δημιουργούσε μέχρι τότε έντονα μονοπωλιακά φαινόμενα. Μέλημα της Ε.Ε. ήταν η ελεύθερη διακίνηση προσώπων και κεφαλαίων μεταξύ των κρατών – μελών χωρίς δασμολογικές παρεμβάσεις, κάτι που πραγματοποιήθηκε μέσω του Κανονισμού 3577/92, δίδοντας την ευκαιρία σε φιλόδοξες εταιρείες και πλοιοκτήτες να εισέλθουν σε εσωτερικές αγορές (των κρατών-μελών) που μέχρι τότε ήταν αδύνατο να συμβεί λόγω του καμποτάζ.

Συγκεκριμένα, η απελευθέρωση του καμποτάζ έδινε την δυνατότητα σε κοινοτικούς πλοιοκτήτες να εισέλθουν στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές των άλλων κρατών – μελών δρομολογώντας τα πλοία τους, δείχνοντας συμμόρφωση όμως στο κοστολόγιο που διαμορφώνονταν από τις συνθήκες της αγοράς στη συγκεκριμένη χώρα. Το γεγονός αυτό δημιουργούσε λόγω της διαφορετικής σημαίας θέμα σύγκρισης κόστους λειτουργίας του πλοίου, με αποτέλεσμα να προκαλούνται δυσχέρειες στην ανταγωνιστικότητα, η οποία επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως η παραγωγικότητα εργασίας πληρωμάτων.

- *Η θέση της Ελλάδας στις κατευθύνσεις της Ευρώπης για την κρουαζιέρα*

Το Ελληνικό κράτος από την υιοθέτηση του Κανονισμού 3577/92 έως και τα μέσα του 2004 δεν κατάφερε να παρουσιάσει ολοκληρωμένες προτάσεις πολιτικής και δεν ανέλαβε δράση ώστε να κινητοποιήσει την εν λόγω αγορά. Οι λόγοι της ολιγορίας αυτής είναι κατά βάση σχετιζόμενοι με την άσκηση δημόσιας πολιτικής εκ μέρους

¹³ Αναστάσιος Δαναμπάσης (2010) « Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της Κρουαζιέρας»,σελ.30-34.

των ελληνικών κυβερνήσεων. Η Ελληνική κυβέρνηση προσπάθησε να αντιμετωπίσει την νέα κατάσταση που διαμορφωνόταν στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, παραθέτοντας τις αρνητικές συνέπειες που θα προκαλούσε η απελευθέρωση στην ελληνική αγορά.

Τα επιχειρήματα που παράθεσε η ελληνική πλευρά στηρίχθηκαν κυρίως στην μοναδικότητα του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου και στην γεωγραφική θέση της Ελλάδας, η οποία λόγω της ιδιαιτερότητας που έχει θα δημιουργούνταν ευνοϊκές συνθήκες εκμετάλλευσης για τους Ευρωπαίους εταίρους. Επιπλέον, η Ελληνική κυβέρνηση απέναντι στο νέο θεσμικό πλαίσιο που διαμορφωνόταν αντιπαραθέσε ένα πλήθος ζητημάτων όπως: ο κίνδυνος συρρίκνωσης του Ελληνικού ναυτικού δυναμικού, η πιθανότητα δυσμενούς επιρροής της οικονομικής ανάπτυξης των ελληνικών νήσων και ο ενδεχόμενος κίνδυνος σε επίπεδο άμυνας και ασφάλειας. Η Ελληνική κυβέρνηση γνώριζε πως η νέα κατεύθυνση της Ε.Ε. θα έβρισκε αντίθετους όλους τους φορείς της ναυτιλίας, όπως τους εφοπλιστές και τις εργατικές ενώσεις.

Έτσι, η υιοθέτηση του Κανονισμού 3577/92, ο οποίος είχε άμεση ισχύ για τα κράτη – μέλη από την 1/1/1993, εξαιρούσε προσωρινά την Ελληνική ακτοπλοΐα, όχι όμως και την αγορά της κρουαζιέρας. Δυνάμει του άρθρου 6 του Κανονισμού «για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής», **η Ελληνική ακτοπλοΐα εξαιρέθηκε της άμεσης εφαρμογής του Κανονισμού μέχρι την 1/1/2004.** Σαφέστατα, η εξαίρεση αυτή κρίνεται ως μια επιτυχία της Ελληνικής πλευράς, η οποία κατάφερε στην φάση των διαπραγματεύσεων να γίνουν δεκτές, από πλευράς των εταίρων, μια σειρά από θέσεις οι οποίες προάσπιζαν την οικονομική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας.

Για την αγορά της κρουαζιέρας ο Κανονισμός είχε άμεση εφαρμογή από την 1/1/1995. Η περίοδος από την εφαρμογή του Κανονισμού για την Ευρώπη έως **το 2004 που εφαρμόστηκε για τα ελληνικά δεδομένα,** αποτέλεσε μεγάλη επιτυχία της Ελληνικής πλευράς αφού η Ελληνική κρουαζιέρα χαρακτηριζόταν από υψηλή μονοπωλιακή συγκέντρωση κάτι που εάν είχε εφαρμοστεί ο Κανονισμός από το 1995 θα οδηγούσε σε σημαντικές συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού και συνεπώς πολλαπλών οικονομικών επιπτώσεων για την Ελληνική κρουαζιέρα.

Ωστόσο, μετά την εφαρμογή του Κανονισμού, πολλές μεμονωμένες προσπάθειες έγιναν να πεισθούν οι αρμόδιοι να αλλάξουν την νομοθεσία. Από το **2005** το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (NEE) άρχισε να διερευνά τα προβλήματα της κρουαζιέρας σε βάθος στην Ελλάδα έχοντας παρατηρήσει την υπανάπτυξή της σε σχέση με άλλες μεσογειακές χώρες. Το **2007** άρχισε να αναλύει και συνεχίζει κάθε χρόνο, τα στοιχεία του European Cruise Council και παρατήρησε τη μεγάλη αναντιστοιχία μεταξύ αφίξεων (homeporting) και επισκέψεων της Ελλάδας με αυτές της Ιταλίας και της Ισπανίας και εκτίμησε τα πιθανά οφέλη από την εξάλειψη αυτής της ιδιαιτερότητας της ελληνικής νομοθεσίας. Ευαισθητοποίησε δε και τις λοιπές παραγωγικές τάξεις, ώστε μαζί να δουλέψουν για την αλλαγή νομοθεσίας προς όφελος της εθνικής οικονομίας.¹⁴

Το **2010** έγινε η πρώτη προσπάθεια **απελευθέρωσης του cabotage** της κρουαζιέρας, αλλά μόνο το **2012** η **νομοθεσία για τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται την Ελλάδα έγινε συμβατή με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα**. Τα οικονομικά της κρουαζιέρας είναι τέτοια που δημιουργούνται περίπου πενταπλάσια έσοδα ανά επιβάτη στο homeport, όπου το πλοίο επιβιβάζει και αποβιβάζει, από όσα προσφέρει σε κάθε λιμένα που επισκέπτεται. Στο homeport επίσης, το πλοίο συντηρείται και ανατροφοδοτείται δημιουργώντας και άλλα έσοδα. Την Ελλάδα ως τουριστική χώρα είναι προφανές ότι την συμφέρει η ανάπτυξη του homeporting.¹⁵

3.4.3.3 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping)

Ως ναυτιλία μικρών αποστάσεων ορίζεται η μετακίνηση φορτίων ή εμπορευμάτων και επιβατών δια θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται εντός της περιοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, που οι ακτές τους συνορεύουν από θάλασσα με τα ευρωπαϊκά σύνορα. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει την εσωτερική θαλάσσια μεταφορά δηλαδή, την ακτοπλοΐα, τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά δηλαδή, τις μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις μεταφορές μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε., καθώς

¹⁴ <http://62.1.43.74/5Ekdosis/UplPDFs//sylltomos14/239-256%20Gratsos%202014.pdf>

¹⁵ <http://62.1.43.74/5Ekdosis/UplPDFs//sylltomos14/239-256%20Gratsos%202014.pdf>

επίσης και τις θαλάσσιες – ποτάμιες μεταφορές από και προς τα ποτάμια λιμάνια της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας.¹⁶

- *Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Ευρωπαϊκή Ένωση*¹⁷

Από το 1995, η Ευρωπαϊκή Ένωση καταβάλλει προσπάθειες για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (N.M.A), την οποία σε σειρά συνόδων του Συμβουλίου Ε.Ε, είχε θέσει σε πολύ υψηλή προτεραιότητα, στα πλαίσια της πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών.

Τον Μάρτιο του 2001, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες η πρώτη συνάντηση των Ευρωπαϊκών γραφείων Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σ' αυτό το πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε, στο Ρότερνταμ, η πρώτη συνάντηση των γραφείων NMA. Αποτέλεσμα των δύο αυτών συναντήσεων ήταν η ιδέα για τη δημιουργία ενός άτυπου οργάνου συνεργασίας μεταξύ των γραφείων NMA, με τη συμπαράσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Έτσι δημιουργήθηκε το Ευρωπαϊκό δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Το δίκτυο αυτό, σκοπό έχει την αμεσότερη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων γραφείων NMA και τη συζήτηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαφόρων θεμάτων που τα απασχολούν, προκειμένου να προωθηθούν λύσεις σε θεσμικό επίπεδο.

Μέλημα λοιπόν, της Ευρώπης για την εξέλιξη των ενδομεταφορών ήταν και αυτή της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Έχοντας υπόψη τα πλεονεκτήματα της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων καθώς και τις προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στοχεύει και δρα για μια υγιή ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, όπως επιγραμματικά παραθέτονται παρακάτω:¹⁸

¹⁶ Γουλιέλμος Α.- Σαμπράκος Ε. (2002) «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα

¹⁷ <http://www.shortsea.gr/ednma.php>

¹⁸

file:///C:/Documents%20and%20Settings/user/%CE%A4%CE%B1%20%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AC%20%CE%BC%CE%BF%CF%85/Downloads/KO4302074GRD_001%20(2).pdf

✓ Πλεονεκτήματα

1. Αποτελεσματικός και φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφορών.
2. Συχνά, ο πιο οικονομικός τρόπος μεταφορών προς τον οποίο είναι δυνατό να στραφούν οι οδικές μεταφορές μακρινών αποστάσεων στην Ευρώπη.
3. Πολύ σημαντικοί σύνδεσμοι με τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές.

✓ Οι προκλήσεις

1. Να προωθηθεί η αξιοπιστία και η συχνότητα δρομολογίων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
2. Να εξασφαλισθεί η αναγνώριση της αξιοπιστίας, της ποιότητας και της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
3. Να εξαλειφθούν περιττές δαπάνες και καθυστερήσεις στους λιμένες.

✓ Στόχοι

1. Πληρέστερη ενσωμάτωση της ναυτιλίας σε εμπορευματικές μεταφορές παράδοσης άμεσα στο χρήστη (πόρτα – πόρτα / door to door).
2. Σε συνδυασμό με τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, να απορροφηθεί η προβλεπόμενη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών στην Ε.Ε.

✓ Δράση της Κοινότητας

1. Δραστήρια προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
2. Διοικητική απλούστευση της εφοδιαστικής (logistics) της ναυτιλίας.
3. Στοχοθετημένη επένδυση σε υποδομές και υποστήριξη της E & A, όπου αυτό είναι δυνατό.

- *Η απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς και η Ελληνική πραγματικότητα*¹⁹

Όσον αφορά την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων ο **Κανονισμός 3577/92 αποτελεί μια από τις σημαντικότερες εξελίξεις για την ακτοπλοΐα, επομένως και για την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων**, σχετικά με την άρση της απαγόρευσης του «cabotage». Η απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς της ακτοπλοΐας ισχύει για την υπόλοιπη Κοινότητα ήδη από το 1999 ενώ για την Ελλάδα επιβλήθηκε κατ' εξαίρεση από τον Ιανουάριο του 2004.

Ωστόσο, με τον **Νόμο 2932/2001 η Ελλάδα προχώρησε στην εν λόγω απελευθέρωση** ήδη από το Νοέμβριο του 2002. Στόχος της πολιτικής αυτής αποτελεί η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού, δεδομένου ότι η ναυτιλιακή δύναμη της Ελλάδας κατατάσσεται στις κορυφαίες θέσεις και απασχολείται κυρίως με μεταφορές σε τρίτες χώρες.

Ο Νόμος 2932/2001 σχετικά με την απελευθέρωση των Ναυτιλιακών Μεταφορών, θέτει ταυτόχρονα το θεσμικό πλαίσιο και για το νέο καθεστώς της εν λόγω διαχείρισης. Ειδικότερα, σύμφωνα με αυτόν καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους ανεξαιρέτως τους λιμένες. Ταυτόχρονα, κατοχυρώνεται το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, όσον αφορά στις γραμμές και στις συχνότητες προσέγγισης, ενώ καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας.

Εκτός από την απελευθέρωση της αγοράς, το νέο καθεστώς που επέβαλε η Ευρώπη οδήγησε σε ανακατατάξεις και σε ένα ακόμη πεδίο, που αφορά στην Ελληνική λιμενική πολιτική. Αν και ναυτιλιακή υπερδύναμη, η Ελλάδα λόγω της μικρής της έκτασης και του περιορισμένου της ρόλου στην παγκόσμια αγορά έδωσε μικρή σημασία στις υποδομές. Η χώρα υπήρξε πάντοτε προσανατολισμένη κυρίως στις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της (flag-state) και λιγότερο στις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών (port-state).

¹⁹ <http://www.tsanak.gr/documents/postgrad/sss.pdf>

Όμως, το νέο γεωπολιτικό καθεστώς, το νέο πλέγμα των Ευρωπαϊκών Μεταφορικών αξόνων, η νέα Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, καθώς και η μετατροπή του χαρακτήρα των λιμένων διεθνώς, οδηγούν πλέον την Ελλάδα στην ανάγκη κατάστρωσης και άσκησης μίας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, με βασικό στόχο την ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και την αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε κανείς να συνοψίσει ότι η Ελλάδα, ως μία από τις κορυφαίες ναυτιλιακές δυνάμεις διεθνώς, θα πρέπει να διατηρήσει και να αναβαθμίσει το ρόλο της στα διεθνή όργανα λήψης αποφάσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει, επίσης, να παρακολουθεί τις εξελίξεις της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών ώστε να είναι σε θέση να προσαρμόζεται ανά πάσα στιγμή στα νέα δεδομένα. Και όλα αυτά, χωρίς να παραβλέπεται ταυτόχρονα η ιδιορρυθμία του Ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος με τις ιδιαίτερες απαιτήσεις του.²⁰

²⁰ <http://www.tsanak.gr/documents/postgrad/sss.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Εφαρμογή της Πολιτικής Ανταγωνισμού στις Ναυτιλιακές Αγορές

4.1 Ελεύθερη Φορτηγός Ναυτιλία

Τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, αλλά αντίθετα η απασχόλησή τους ποικίλλει ανάλογα με τις ευκαιρίες και τις απαιτήσεις της αγοράς, εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων “tramp”. Η απασχόληση των πλοίων αυτών παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις όσον αφορά στα λιμάνια προσέγγισης, στα φορτία που μεταφέρουν, στον τύπο απασχόλησης κ.ά.²¹

Ως «ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία» (tramp service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη, χρησιμοποιώντας πλοία που περιφέρονται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα με τη ζήτηση, απασχολούνται χωρίς τακτικό πρόγραμμα και εισπράττουν ναύλο που προσδιορίζεται μέσω διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές (που είναι συνήθως και ναυλωτές).²²

4.1.1 Οι Κανονισμοί ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ελεύθερη Φορτηγό Ναυτιλία.²³

Η Επιτροπή με τον Κανονισμό **4056/86** εφάρμοσε για πρώτη φορά κανόνες ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές. Το πεδίο εφαρμογής αυτού του Κανονισμού περιλαμβάνει το εξής: «οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες από και προς ένα ή περισσότερα λιμάνια της Ευρώπης, εκτός των υπηρεσιών της Ελεύθερης Φορτηγού Ναυτιλίας». Αυτό σημαίνει ότι και το καμποτάζ και οι υπηρεσίες της Ελεύθερης Φορτηγού Ναυτιλίας (Tramp Shipping) εξαιρούνταν από το

²¹ http://books.eudoxus.gr/publishers/CID_821/cid_00821-0543-ABS.pdf

²² http://books.eudoxus.gr/publishers/CID_821/cid_00821-0543-ABS.pdf

²³ <http://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/2008-3.pdf> – page.15

πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού. Ο λόγος εξαίρεσης αυτών των δύο τύπων υπηρεσιών δεν έχει ακόμη σωστά δικαιολογηθεί και φαίνεται ότι αποτελεί σοβαρή έλλειψη από την πλευρά της Επιτροπής.

Σαν νομικό εργαλείο αυτός ο Κανονισμός είχε συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες: Πρώτον, υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο ενώ συνήθως δεν υιοθετούν Κανονισμούς με εξαιρέσεις. Δεύτερον, περιόρισε τις δράσεις της Επιτροπής. Τρίτον, αυτός ο Κανονισμός εμπεριέχει εξαίρεση για τις συνδιασκέψεις στην Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών όπου την δεδομένη χρονική στιγμή αυτές οι συνδιασκέψεις δεν είχαν κάποιο όριο, ενώ όλες οι άλλες εξαιρέσεις ήταν υπό κάποιον περιορισμό. Επομένως, αυτό σημαίνει ότι για μια υπηρεσία tramp, η Επιτροπή δεν είχε δικαιοδοσία να πάρει μέτρα για το νομοθετικό πλαίσιο του Κανονισμού 4056/86 αλλά ήταν στην δικαιοδοσία των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για την ενδυνάμωση των κανόνων ανταγωνισμού.

Η υιοθέτηση του Κανονισμού **1/2003** δεν άλλαξε το κανονιστικό πλαίσιο επιβολής των υπηρεσιών της tramp ναυτιλίας. Αυτός ο «σύγχρονος» Κανονισμός παρουσίασε ένα νέο εργαλείο εφαρμογής των Κανονισμών ανταγωνισμού της Συνθήκης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προς όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, με ωστόσο το άρθρο 32 του Κανονισμού να περιλαμβάνει αποκλεισμό από τις υπηρεσίες της tramp ναυτιλίας και των υπηρεσιών cabotage. Έτσι, όχι μόνο οι υπηρεσίες tramp εξαιρέθηκαν από τις προσπάθειες της Επιτροπής αλλά και οι εθνικές αρχές δεν μπόρεσαν να ωφεληθούν από τα πλαίσια συνεργασίας που παρέχει ο Κανονισμός 1/2003.

4.1.2 Το νέο νομοθετικό καθεστώς σύμφωνα με τον Κανονισμό 1419/2006.²⁴

Όταν η διαδικασία αναθεώρησης του Κανονισμού 4056/86 ολοκληρώθηκε, στόχος ήταν η κατάργηση της εξαίρεσης των συνδιασκέψεων στην Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών, όπου σε αυτό το σημείο το υπάρχον καθεστώς σε όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών ήταν υπό συζήτηση. Η Ελεύθερη Φορτηγός Ναυτιλία (Tramp

²⁴ <http://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/2008-3.pdf> – page.15

Shipping) και το καμποτάζ ήταν οι μόνοι τομείς που εξαιρέθηκαν από τους Κανονισμούς ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όμως εφαρμόζονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης.

Με τον Κανονισμό **1419/2006** οι υπηρεσίες tramp μπαίνουν στο στόχαστρο της Επιτροπής. Ο Κανονισμός αυτός αποτελεί πρόκληση: 1) για την Επιτροπή, να κατανοεί την δομή και την λειτουργία της tramp ναυτιλίας, η οποία κινείται σύμφωνα με την ζήτηση και την προσφορά και όχι με τα ποσοστά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (πιο συγκεκριμένη αγορά εδώ). 2) Για την ναυτιλιακή βιομηχανία, οι καινούργιες πρακτικές που φέρει ο Κανονισμός της Επιτροπής θα πρέπει να εφαρμοστούν.

4.2 Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών ²⁵

Όταν ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ δύο ή περισσότερων γεωγραφικών τόπων το δικαιολογεί, αναπτύσσεται συνήθως μία τακτική γραμμή (liner service) εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα στους τόπους αυτούς. Συνήθως μέσω των τακτικών γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία (ως επί το πλείστον εμπορευματοκιβώτια). **Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται διαχρονικά από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου, προκαθορισμό ναύλων και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού.**

Στις περισσότερες γραμμές πολλοί ανεξάρτητοι μεταφορείς ενώνουν τα συμφέροντά τους σχηματίζοντας ποικίλες μορφές συνεργασίας, οι οποίες κυρίως αφορούν τις προδιαγραφές των προσφερομένων υπηρεσιών και σπανιότερα πλέον τους παρεχόμενους ναύλους. Τα πλοία που απασχολούνται σε τακτικές γραμμές εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων "liner". **Τα πλοία της αγοράς γραμμών μπορούν να διακριθούν περαιτέρω σε δύο υποκατηγορίες.** Αφ' ενός, διακρίνουμε τα πλοία που εκτελούν ποντοπόρα δρομολόγια στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως (**deep-sea liner services**), π.χ. Ευρώπη – Άπω Ανατολή. Αφ' ετέρου, υπάρχουν τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανάμεσα σε λιμάνια μικρότερης εμπορικής κίνησης

²⁵ http://books.eudoxus.gr/publishers/CID_821/cid_00821-0543-ABS.pdf

εντός μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής (**feeder services**), π.χ. στη Μεσόγειο Θάλασσα ή τη Μαύρη Θάλασσα.

Ως "τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία" (liner service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και συνήθως σε προσυμφωνημένα επίπεδα ναύλου. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης θεωρείται κοινός μεταφορέας (common carrier) και επομένως έχει υποχρέωση να αποδεχθεί οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα στο πλοίο του και το προς μεταφορά φορτίο δεν κάνει το πλοίο αναξιώπλοο. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να αναχωρήσει στην προγραμματισμένη ώρα, ανεξάρτητα εάν είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι.

4.2.1 Ευρωπαϊκή Πολιτική για τη Ρύθμιση του Ανταγωνισμού στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών ²⁶

Τα πρώτα βήματα νομοθετικής ρύθμισης της ναυτιλίας τακτικών γραμμών στον Ευρωπαϊκό χώρο έγιναν με τους Τέσσερις Κανονισμούς το 1986. Ο Κανονισμός 4056/86 που θέσπισε τις σημαντικότερες διατάξεις σχετικά με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών έλαβε υπόψη του τις ιδιομορφίες της αγοράς των δρομολογημένων πλοίων και εξαίρεσε τις διασκέψεις από την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 (81 και 82 σήμερα) της Συνθήκης της Ε.Ε. σχετικά με τον ανταγωνισμό και την απαγόρευση συμφωνιών και ενώσεων μεταξύ των επιχειρήσεων στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Η εξαίρεση ισχύει υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όρους και υποχρεώσεις, όπως ότι η εκάστοτε συμφωνία δεν προξενεί ζημία σε ορισμένους λιμένες, χρήστες μεταφορών ή μεταφορείς λόγω της εφαρμογής τιμολογίων και όρων μεταφοράς που διαφέρουν αδικαιολόγητα ανάλογα με τη χώρα καταγωγής ή προορισμού ή το λιμένα φόρτωσης

²⁶ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πιάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.128-138

ή εκφόρτωσης. Με τον Κανονισμό 4056/86 η ΕΕ υιοθέτησε το σύστημα των κλειστών διασκέψεων επιτρέποντας όμως και τις ελεύθερες συναλλαγές, γεγονός που σημαίνει ότι διαφυλάσσεται ο ουσιαστικός ανταγωνισμός από τρίτους (outsiders).

Οι ναυτιλιακές διασκέψεις θεωρούνται, από την ισχύουσα Ευρωπαϊκή πολιτική, ως μορφές συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών τεχνικού χαρακτήρα που είναι δυνατό να εξαιρεθούν από την απαγόρευση συμπράξεων επειδή δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Αντίθετα, συχνά δεν έχουν σταθεροποιητικό ρόλο, αφού με τις οργανωμένες και αποτελεσματικές υπηρεσίες που παρέχουν, εμπνέουν εμπιστοσύνη στους φορτωτές. Εξάλλου, οι διασκέψεις τακτικών γραμμών υπόκεινται σε πραγματικό ανταγωνισμό τόσο από τους μεταφορείς τακτικών γραμμών που βρίσκονται εκτός διασκέψεων, όσο και από μεταφορείς που προέρχονται από άλλους κλάδους της ναυτιλίας, όπως τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.

Κατά συνέπεια, εξαιρούνται από την απαγόρευση των νόμων περί ανταγωνισμού οι συμφωνίες μεταξύ μελών ενός ή περισσότερων διασκέψεων, κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες, που αποβλέπουν στο συντονισμό των προγραμμάτων τους, στον καθορισμό της παρεχόμενης συχνότητας, στον καταμερισμό των δρομολογίων μεταξύ των μελών των διασκέψεων, στη διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων και των συνθηκών της μεταφοράς, στη ρύθμιση της χωρητικότητας ή ακόμη και τον καταμερισμό του μεταφερόμενου φορτίου και τη διανομή των εσόδων μεταξύ των μελών. Παράλληλα, ο Κανονισμός 4056/86 εξαιρεί από τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης τις τεχνικές συμφωνίες που ως μοναδικό σκοπό έχουν την τεχνική βελτίωση ή συνεργασία.

4.2.2 Ειδικό Νομοθετικό καθεστώς για τα consortia-κοινοπραξίες²⁷

Ο Κανονισμός 4056/86 τροποποιήθηκε σημαντικά με τον Κανονισμό 1/2003, σύμφωνα με τον οποίο οι νόμοι περί ανταγωνισμού εφαρμόζονται και επιβάλλονται πλέον ευθέως από κάθε εξουσία που ρυθμίζει τον ανταγωνισμό, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα δικαστήρια των κρατών-μελών.

Εκτός από την εξαίρεση που εισήγαγε ο Κανονισμός 4056/86 για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών και συγκεκριμένα τις διασκέψεις (conferences), **θεσπίστηκαν ειδικοί κανονισμοί για τα consortia και τις κοινοπραξίες**, ως ιδιαίτερα και πολύπλοκα είδη συμφωνιών. Πρόκειται για τον **Κανονισμό 479/92 και τον Κανονισμό 823/2000**, οι οποίοι επέκτειναν την εξαίρεση από το άρθρο 81 (3) της Συνθήκης και σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών (consortia και κοινοπραξίες).

Βασική προϋπόθεση, προκειμένου να ωφεληθεί ένα consortium από τη εξαίρεση είναι να κατέχει στην αγορά στην οποία λειτουργεί, **μερίδιο μικρότερο του 30%** συγκριτικά με το συνολικό όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων, εάν λειτουργεί μέσα στα πλαίσια μιας διάσκεψης **και κάτω από το 35%**, εάν λειτουργεί έξω από διασκέψεις, ως ανεξάρτητο.

²⁷ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.128-138

4.2.3 Ο Κανονισμός 4056/86 στην Πράξη ²⁸

Ο Κανονισμός 4056/86 έχει εφαρμοσθεί στην πράξη. Η Επιτροπή έχει αποφασίσει σε πολλές περιπτώσεις την επιβολή προστίμων σε διασκέψεις, οι οποίες παραβίασαν τους κανόνες ανταγωνισμού. Ενδεικτικά, μπορούν να αναφερθούν δύο περιπτώσεις οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Το 2002, η Επιτροπή παρείχε ξεχωριστά προνόμια, σε ότι αφορούσε τα σημεία της Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA), τα οποία δεν ενέπιπταν στις εξαιρέσεις του Κανονισμού, για χρονικό διάστημα 6 ετών. Το αναθεωρημένο κείμενο της TACA ήταν η πρώτη περίπτωση, στην οποία η Επιτροπή εφάρμοσε κάποιες από τις αρχές, σε σχέση με τον καθορισμό τιμών, που προέκυψαν από το διάλογο με τους μεταφορείς. Μάλιστα, αυτές οι αρχές, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, θα πρέπει να υιοθετηθούν από όλες τις συνδιασκέψεις, που λειτουργούν σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στην εξίσου σημαντική Απόφαση 93/82, η Επιτροπή διαπίστωσε, ότι η κατανομή των μεταφορών, ανάμεσα στην Associated Central West Africa Lines, της Continent West Africa Conference και της United Kingdom West Africa Lines Joint Service (καθεμιά από τις οποίες εκμεταλλευόταν διαφορετικές ομάδες γραμμών) ήταν αποτέλεσμα συμφωνιών που είχαν συναφθεί μεταξύ των τριών διασκέψεων. Αντικείμενο δε των συμφωνιών αυτών ήταν η απαγόρευση στις εταιρείες μέλη μιας διασκέψεως να εκτελούν μεταφορές ως ανεξάρτητοι εφοπλιστές στους λιμένες που υπάγονται στη σφαίρα επιρροής της μιας εκ των δύο άλλων διασκέψεων. Μια εταιρία, για να εκτελεί μεταφορές σε γραμμή άλλης διασκέψεως, έπρεπε προηγουμένως να γίνει μέλος αυτής της διασκέψεως.

²⁸ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.128-138

Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες αυτές συνιστούσαν στεγανοποίηση της αγοράς και δεν μπορούσαν να τύχουν απαλλαγής. Η Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως που κατείχαν συλλογικά τα μέλη της Associated Central West Africa Lines (CEWAL), χαρακτηρίζοντας καταχρηστικές τις παρακάτω τρεις πρακτικές που ακολουθούσαν τα μέλη της με σκοπό την αναγκαστική έξοδο από την αγορά του βασικού ανεξάρτητου ανταγωνιστή στις εν λόγω μεταφορές:

- Να μετέχουν στην εφαρμογή της συμφωνίας συνεργασίας με τον Οργανισμό Διαχειρίσεως Θαλασσιών Ναυλώσεων του Ζαΐρ και να ζητούν συχνά την αυστηρή τήρησή της.
- Να τροποποιούν τους ναύλους τους, παρεκκλίνοντας από τις ισχύουσες τιμές, προκειμένου να προσφέρουν παρόμοιους ή χαμηλότερους ναύλους από εκείνους του κυριότερου ανεξάρτητου ανταγωνιστή για σκάφη που απέπλεαν την ίδια ημέρα ή σε παραπλήσιες ημερομηνίες (πρακτική αποκαλούμενη «μαχητικά πλοία»).
- Να συνάπτουν συμβάσεις πίστεως που επιβάλλονταν κατά 100% πέραν των ορίων των διατάξεων του άρθρου 5 σημείο 2 του Κανονισμού 4056/86, χρησιμοποιώντας ειδικά «μαύρες λίστες» για τους ναυλωτές που δεν τηρούσαν τις συμφωνίες.

4.2.4 Η Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 ²⁹

- *Λευκή Βίβλος για την Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86.*

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά από παρότρυνση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισσαβόνας για ενίσχυση του ανταγωνισμού και στον τομέα των μεταφορών το 2000 ανέλαβε την επανεξέταση του Κανονισμού 4056/86. Επιπλέον, η ανάγκη αναθεώρησης προέκυπτε και από την προαναφερθείσα έκθεση της Γραμματείας του ΟΟΣΑ (2002), η οποία συνιστούσε την κατάργηση της απαλλαγής των διασκέψεων των τακτικών γραμμών από τους κανόνες ανταγωνισμού.

²⁹ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.128-138

Το 2004, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά από συνεργασία με τα εμπλεκόμενα μέρη δημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο σχετικά με την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές. **Η Λευκή Βίβλος αρχικά, μελετά το κατά πόσο δικαιολογείται από τις σημερινές συνθήκες της αγοράς, η βάση του άρθρου 81 παρ.3 της Συνθήκης, απαλλαγή κατά κατηγορία για τις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές των ναυτιλιακών διασκέψεων που αποσκοπούν στον καθορισμό των ναύλων και των όρων μεταφοράς.**

Η απαλλαγή κατά κατηγορία, σύμφωνα με το προοίμιο του Κανονισμού 4056/86, θεσπίζεται λόγω του σταθεροποιητικού ρόλου των ναυτιλιακών διασκέψεων (ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας, επιτάχυνση της τεχνολογικής εξέλιξης), χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται αξιόπιστες υπηρεσίες. Επιπλέον, τα οικονομικά δεδομένα που συγκέντρωσε η Επιτροπή την οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι οι παραδοχές που δικαιολογούσαν την απαλλαγή στη ναυτιλία τακτικών γραμμών δεν υπάρχουν στη σημερινή αγορά.

Στο πλαίσιο αναθεώρησης της Κοινοτικής νομοθεσίας, η Επιτροπή ζήτησε από τους ενδιαφερόμενους, να καταθέσουν τις προτάσεις τους για ένα νέο Κοινοτικό νομικό μέσο, όπως για παράδειγμα κατευθυντήριες γραμμές (εκτός από τις ήδη υπάρχουσες για τις μορφές συνεργασίας, όπως οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες), που θα αντικαθιστά την απαλλαγή κατά κατηγορία και θα διέπει τις υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών στα δρομολόγια προς και από την ΕΕ.

Το άρθρο 2 του Κανονισμού 4056/86, επιτρέπει στους θαλάσσιους μεταφορείς να συνάπτουν συμφωνίες που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επιβεβαίωσε ότι η ρητή εξαίρεση των παραπάνω συμφωνιών, έχει απλώς δηλωτικό χαρακτήρα. Καθώς ήδη από τις αρχές του 2004, καταργήθηκε η αντίστοιχη διάταξη για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή προτείνει την κατάργηση και αυτής της εξαίρεσης.

Τέλος, η Λευκή Βίβλος προτείνει την κατάργηση του άρθρου 9 του Κανονισμού 4056/86, στο οποίο προβλέπεται η διαδικασία που θα ακολουθηθεί σε περίπτωση που ο Κανονισμός έρθει σε σύγκρουση με κανόνα δικαίου τρίτης χώρας. Μέχρι σήμερα καμία τέτοια σύγκρουση δεν προέκυψε και σύμφωνα με την Επιτροπή δεν πρόκειται να προκύψει ούτε στο μέλλον, ακόμα και στην περίπτωση που η απαλλαγή κατά κατηγορία καταργηθεί.

Συγκεκριμένα, προς την αναθεώρηση του ειδικού καθεστώτος των ναυτιλιακών διασκέψεων η Επιτροπή εξετάζει αν υπό τις σημερινές συνθήκες, οι εξαιρέσεις κατά κατηγορία που προβλέπει ο Κανονισμός 4056/86 συνεχίζουν να εξασφαλίζουν τις τέσσερις κάτωθι προϋποθέσεις, για να δικαιολογείται η συνέχιση της παρέκκλισης από τους γενικούς κανόνες του ανταγωνισμού:

1. αν συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου (αποτελεσματικότητα).
2. αν εξασφαλίζουν στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει (καταμερισμός οφέλους).
3. αν οι περιορισμοί είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων (απαραίτητος χαρακτήρας).
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).

Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι δεν αιτιολογείται πλέον η διατήρησή της απαλλαγής, αφού η σταθερότητα των τιμών μπορεί να επιτευχθεί από άλλες λιγότερο περιοριστικές μορφές συνεργασίας και ότι οι τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις που την αιτιολογούν, πλέον δεν πληρούνται. Έτσι εξετάζει εάν είναι σκόπιμο να καταργήσει την ισχύουσα απαλλαγή κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις και αξιολογώντας τις σχετικές προτάσεις του κλάδου και των λοιπών ενδιαφερομένων να λάβει θέση σχετικά με ένα εναλλακτικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών θεσπίζοντας το κατάλληλο νομικό μέσο.

Η Επιτροπή για τις Υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών προτείνει να υπαχθούν οι υπηρεσίες αυτές στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 1/2003 (πλήρης ανταγωνισμός). Για να βοηθηθούν οι φορείς του κλάδου υπηρεσιών μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία να αξιολογούν ορθά τις μεταξύ τους «συμφωνίες για από κοινού παροχή υπηρεσιών» και για να διευκολυνθεί η ατομική αξιολόγηση των συμφωνιών συνεργασίας από τους μεταφορείς και τις ομαδικές συμφωνίες συνεργασίας (bulk pools), η Επιτροπή θα διερευνήσει το ενδεχόμενο έκδοσης κάποιας μορφής κατευθυντήριων γραμμών με τρόπο που απομένει να προσδιοριστεί.

Όσον αφορά τις τεχνικές συμφωνίες, ο Κανονισμός 4056/86 επιτρέπει στους θαλάσσιους μεταφορείς να συνάπτουν συμφωνίες που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία και οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο του Άρθρου 81(1) της συνθήκης (πλήρης ανταγωνισμός). Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ρητή εξαίρεση των τεχνικών συμφωνιών έχει, όπως επιβεβαίωσε το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, απλώς δηλωτικό χαρακτήρα και συνεπώς προτείνει την κατάργησή της.

Τα πορίσματα των σχετικών μελετών που ανέθεσε η Επιτροπή υποστηρίζουν αυτές τις θέσεις. **Ως κατάλληλη επιλογή έχει προταθεί μια ρυθμιστική πολιτική για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών που θα διατηρεί μια περιορισμένη απαλλαγή από τους κανόνες ανταγωνισμού για τις ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών που συγκροτούν διασκέψεις ή προβαίνουν σε εμπορικές συμφωνίες, δεδομένου ότι αυτοί οι όροι είναι σε θέση να εξασφαλίσουν τη μακροζωία, τη βιωσιμότητα και την επιτυχία των λειτουργικών συμμαχιών της ναυτιλίας γραμμών.** Πρόκειται για μια προσέγγιση ανάλογη του ρυθμιστικού πλαισίου των ΗΠΑ, όπως αυτό διαμορφώθηκε πρόσφατα, και εκτιμάται ότι λειτουργεί αποτελεσματικά για το θαλάσσιο εμπόριο των ΗΠΑ. **Οι επιπτώσεις από την παύση της απαλλαγής της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, εκτιμάται ότι θα είναι τα παρακάτω:**

- ✓ Αντίκτυπος στους ναύλους: Μέτριες μειώσεις τιμών.
- ✓ Αντίκτυπος στις επιπλέον χρεώσεις και τις προσαυξήσεις: Αναμενόμενες μειώσεις.

- ✓ Το συνολικό μεταφορικό κόστος θα μειωθεί.
 - ✓ Θετική επίπτωση στην αξιοπιστία υπηρεσιών τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία, όσο και στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.
 - ✓ Θετικός αντίκτυπος στις αναπτυσσόμενες χώρες.
 - ✓ Θετικός αντίκτυπος στην ποιότητα και την καινοτομία υπηρεσιών.
 - ✓ Θετικός ή μηδενικός αντίκτυπος στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών της ναυτιλίας γραμμών της Ε.Ε.
 - ✓ Θετικός αντίκτυπος στους μικρούς μεταφορείς.
 - ✓ Μηδενικός αντίκτυπος στις επενδύσεις για νέα χωρητικότητα.
 - ✓ Μηδενικός αντίκτυπος στις συγκεντρώσεις στην αγορά.
 - ✓ Περιορισμένος ή θετικός αντίκτυπος στο εμπόριο της Ε.Ε.
 - ✓ Κανένας αντίκτυπος στην απασχόληση.
 - ✓ Άλλες μορφές συνεργασίας ενδέχεται να αναδειχθούν.
 - ✓ Άλλες πηγές πληροφόρησης θα προκύψουν.
- *Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την αναθεώρηση*

Στη γνωμοδότησή της για το περιεχόμενο της Λευκής Βίβλου, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) υποστηρίζει ότι τα τελευταία χρόνια η διαχείριση της προσφοράς των πλοίων από τη νομολογία της ΕΕ επιτρέπεται μόνο με την προϋπόθεση ότι δεν θα δημιουργήσει τεχνητή ζήτηση σε συνδυασμό με αυξήσεις ναύλων, ενώ παράλληλα η εξουσία των διασκέψεων να καθορίζουν τους ναύλους έχει περιοριστεί ουσιαστικά. Επιπλέον, θεωρεί ότι οι διασκέψεις από τη δεκαετία του 1980 δεν έχουν παρακωλύσει την παρουσία άλλων παρόχων ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι οποίοι μάλιστα κατάφεραν να καταλάβουν σημαντικό μερίδιο της αγοράς.

Επιπρόσθετα, **η ΕΟΚΕ εντοπίζει ότι στη Λευκή Βίβλο δεν υπάρχει πρόβλεψη για τα νομικά προβλήματα που θα προκύψουν από μια ενδεχόμενη κατάργηση του συστήματος των διασκέψεων τακτικών γραμμών**, καθώς και τον αντίκτυπο της μονομερούς δράσης που σκέφτεται να αναλάβει η ΕΕ, χωρίς να προβαίνει σε διαβουλεύσεις με άλλες βιομηχανικές ή αναπτυσσόμενες χώρες. Κατά συνέπεια, προτείνει στην ΕΕ να διαβουλευθεί με άλλες έννομες τάξεις για την υιοθέτηση ενός

νέου διεθνούς συστήματος και την μέχρι τότε απόσυρση του Κανονισμού 4056/86 και την εισαγωγή νέου κανονισμού της Επιτροπής που θα προβλέπει απαλλαγή κατά κατηγορία σύμφωνα με τα συγκεκριμένα κριτήρια της Ευρωπαϊκής νομολογίας.

Περαιτέρω, με την ΕΟΚΕ, η απουσία ενός Κανονισμού που θα διαμορφώνει τα συγκεκριμένα κριτήρια σχετικά με τις ενδεχόμενες ανταγωνιστικές πρακτικές των διαφόρων μορφών συνεργασίας στις τακτικές ναυτιλιακές γραμμές, όπως αυτά διαμορφώθηκαν από τη νομολογία της ΕΕ, θα δημιουργήσει πληθώρα νομικών προβλημάτων με τα νέα κράτη-μέλη της ΕΕ, πολλά από τα οποία χαρακτηρίζονται από πλήρη απουσία αρχών ανταγωνισμού. Παράλληλα, η αντικατάσταση του κανονισμού από ένα νέο που δεν θα προβλέπει εξαιρέσεις για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών θα δημιουργήσει πληθώρα προβλημάτων κατά την κατάρτιση συμφωνιών της ΕΕ με τρίτες χώρες, όπου προβλέπεται ευνοϊκό καθεστώς γι' αυτές.

Για τους παραπάνω λόγους η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι πρέπει να διατηρηθεί και στο νέο κανονισμό η διάταξη για τη σύγκρουση κανονιστικών πλαισίων του Κανονισμού 4056/86. Τέλος, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει νομική μελέτη σχετικά με τις απαραίτητες ρυθμιστικές αλλαγές για την περίπτωση που η υπό εξέταση απαλλαγή καταργηθεί στην ΕΕ, ενώ αντίστοιχες διατάξεις διατηρηθούν στον υπόλοιπο κόσμο.

Συνοπτικά, **η ΕΟΚΕ προτείνει την αντικατάσταση του Κανονισμού από ένα νέο που θα προβλέπει το σύστημα των διασκέψεων τακτικών γραμμών και θα διαμορφώνει κριτήρια για την άσκηση των ανταγωνιστικών πρακτικών με βάση τη νομολογία της ΕΕ, ενώ παράλληλα προτείνει την έναρξη διαβουλεύσεων με τρίτες χώρες για την υιοθέτηση ενός πλαισίου λειτουργίας των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών που θα είναι αποδεκτό και θα εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο.**

- *Θέσεις των εμπλεκόμενων φορέων*

Τα τελευταία χρόνια **η πλειονότητα των εμπλεκόμενων φορέων τάσσεται υπέρ της αναθεώρησης του υπάρχοντος καθεστώτος με πρόβλεψη για σταθερότητα στις τιμές, αποτελεσματικές και ποιοτικές υπηρεσίες και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών και των**

μικρομεσαίων ναυτιλιακών εταιριών. Όλα αυτά πιστεύεται ότι θα διασφαλιστούν κυρίως μέσω της κατάργησης της εξαίρεσης από τους κανόνες ανταγωνισμού των συμφωνιών για κοινούς ναύλους και περιορισμού της προσφερόμενης χωρητικότητας μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών. Ιδιαίτερα δε, αφορούν τις εταιρείες που είναι μέλη διασκέψεων, κοινοπραξιών και discussion agreements.

Η ELAA (European Liner Affairs Association) εκπροσωπώντας την παγκόσμια βιομηχανία τακτικών θαλάσσιων μεταφορών προτείνει ένα νέο ευέλικτο μεταβατικό καθεστώς όσον αφορά τη διαχείριση της προσφοράς των πλοίων, τα μερίδια της αγοράς, τις εξελίξεις σχετικά με το φορτίο ανάλογα με τον τομέα, τις προσαυξήσεις και τη δημοσίευση του καταλόγου των ναύλων, το οποίο να στοχεύει στην επίτευξη σταθερότητας στην αγορά. Σε αντίθεση με τον Κανονισμό 4056/86 δεν αναφέρεται σε καθορισμό τιμών και ναύλων ούτε σε περιορισμούς ως προς τη διαχείριση της προσφοράς των πλοίων και βασίζεται σε ένα ανοικτό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για όλες τις τακτικές γραμμές. Η ECSA (European Community Ship owners Associations) εκπροσωπώντας τις ευρωπαϊκές ενώσεις εφοπλιστών είναι αντίθετη στην κατάργηση απαλλαγής των διασκέψεων και συμφωνεί με την πρόταση της ELAA ως βάση συζήτησης.

Το ESC (European Shippers Council), που εκπροσωπεί, στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, τα εθνικά, ευρωπαϊκά και παγκόσμια συμφέροντα των ευρωπαϊκών ναυλωτών (παραγωγών, εμπόρων αλλά και λιανοπωλητών) υποστηρίζει την κατάργηση του Κανονισμού 4056/86 θεωρώντας ότι δεν αποφέρει υπολογίσιμα οφέλη ως προς τη σταθερότητα και ανταγωνιστικότητα των τιμών φόρτωσης, ούτε ως προς την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- *Η θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου*

Στην έκθεση που υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (με εισηγήτρια την Ελληνίδα Ευρωβουλευτή Ρ. Κράτση), οι ευρωβουλευτές καλούν την Επιτροπή, σε περίπτωση τροποποίησης του κανονισμού, να λάβει υπόψη τα ισχύοντα νομικά και λειτουργικά καθεστάτα σε άλλες χώρες (ΗΠΑ, Αυστραλία, Ιαπωνία, Καναδάς), θεωρώντας ότι τυχόν απόκλιση του ευρωπαϊκού συστήματος σε σχέση με τα καθεστάτα αυτά θα μπορούσε να δημιουργήσει αποσταθεροποιητικές κοινωνικοοικονομικές τάσεις σε

παγκόσμια κλίμακα. Οι ευρωβουλευτές υπογραμμίζουν επίσης την πιθανότητα αρνητικών συνεπειών από μια γενική αλλαγή του συστήματος όχι τόσο για τις μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές εμπορευματικών μεταφορών, αλλά κυρίως για τις μεσαίου και μικρού μεγέθους επιχειρήσεις.

Στα θέματα που εγείρει η αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86, όπως αυτά παρουσιάζονται στη Λευκή Βίβλο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θεωρεί ότι η υφιστάμενη εδώ και 16 περίπου χρόνια εξαίρεση για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών, έχει επιτύχει να διασφαλίσει τακτικές και αξιόπιστες δρομολογιακές συνδέσεις με ανταγωνιστικούς ναύλους. Επισημαίνει παράλληλα ότι το σημερινό καθεστώς των διασκέψεων τακτικών γραμμών εμφανίζεται πολύ πιο «φιλελεύθερο» σε σχέση με το παρελθόν, ενώ διατηρεί παράλληλα την ισορροπία μεταξύ μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων και αποτρέπει τα ολιγοπώλια. Λαμβανόμενης υπόψη της πρόσφατης νομολογίας της ΕΕ, βάσει της οποίας η διαχείριση της προσφοράς πλοίων επιτρέπεται μόνο με την προϋπόθεση ότι δεν θα δημιουργήσει τεχνητή ζήτηση σε συνδυασμό με αυξήσεις ναύλων και όπου η εξουσία των διασκέψεων να καθορίζουν τους ναύλους έχει περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό, υποστηρίζεται ότι τα κριτήρια περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της ΕΕ πληρούνται, έστω και μερικώς.

Παρόλα αυτά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής να προβεί σε αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86, με τρόπο ώστε να διασφαλισθεί ο σεβασμός των κανόνων ανταγωνισμού κυρίως με τον αποκλεισμό της δυνατότητας του εκ των προτέρων καθορισμού των ναύλων. Στο πλαίσιο αυτό υποστηρίζει τη δημιουργία ενός συστήματος, το οποίο θα επιτρέπει την ελεύθερη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με την αγορά. Εν προκειμένω, θεωρεί ότι η πρόταση της ELAA περιέχει ενδιαφέροντα στοιχεία, τα οποία θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από την Επιτροπή κατά τη σύνταξη του νέου κανονισμού, ο οποίος θα μπορούσε να έχει περιορισμένη χρονική ισχύ 5 ετών μέχρι νέας αξιολόγησης. Το χρονικό αυτό διάστημα θα μπορούσε να αποτελέσει την ευκαιρία για την Επιτροπή να επαναδιαπραγματευθεί τον Κώδικα της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) του 1974 για τις διασκέψεις.

Όσον αφορά τη θέση της Επιτροπής για την υπαγωγή των ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramp), αλλά και των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις ενδομεταφορές (cabotage), στις διατάξεις του Κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου, ο οποίος αφορά την «εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης», το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θεωρεί ότι για τον τομέα των ελεύθερων φορτηγών πλοίων η προσέγγιση της Λευκής Βίβλου μπορεί να γίνει αποδεκτή. Αντίθετα, ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών καμποτάζ, έχει ήδη απελευθερωθεί από το 1993. Οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους-μέλους και δεν επηρεάζουν το διακοινοτικό εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών (άρθρο 81 και 82), συνεπώς δεν συνίσταται ανάγκη και νομική υποχρέωση υπαγωγής του τομέα αυτού στις διατάξεις του Κανονισμού 1/2003.

Με βάση το σκεπτικό αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε να καταργηθούν οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στον Κανονισμό 4056/86 και ρυθμίζουν τη νομιμότητα των συμφωνιών τεχνικού περιεχομένου. Η διατήρηση ενός σαφούς νομικού πλαισίου που θα διέπει τις συμφωνίες τεχνικού χαρακτήρα συμβάλλει στη νομική ασφάλεια και στον καλύτερο προσανατολισμό αυτών που παρέχουν υπηρεσίες.

Τέλος, δεν θεωρείται σκόπιμη η κατάργηση του άρθρου του Κανονισμού 4056/86 που προβλέπει τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων σε περίπτωση σύγκρουσης του Κοινοτικού δικαίου με το δίκαιο τρίτων χωρών. Ιδιαίτερα ενόψει της πρόθεσης της Επιτροπής να προβεί σε αναθεώρηση του δικαίου ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές, η διατήρηση της ρύθμισης αυτής αποκτά ιδιαίτερη σημασία.

Εν κατακλείδι, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τάσσεται υπέρ ενός καθεστώτος που σέβεται, αφενός τους κανόνες περί ανταγωνισμού και, αφετέρου την ιδιαιτερότητα ενός τομέα που λειτούργησε και πρέπει να συνεχίσει να λειτουργεί με επιτυχία για το εξωτερικό και ενδοκοινοτικό εμπόριο της ΕΕ εξασφαλίζοντας της πραγματική ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ισορροπία στην ευρωπαϊκή και διεθνή αγορά.

4.3 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων ³⁰

4.3.1 Νομοθετικό πλαίσιο και Οφέλη ανάπτυξης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Παρότι σε όλα τα σχετικά με τις μεταφορές κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δίνονταν πάντοτε ιδιαίτερη έμφαση στις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, η έναρξη της υλοποίησης συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου καθυστέρησε κατά πολύ. **Η πρώτη προσέγγιση για τις Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων πραγματοποιείται από τη Λευκή Βίβλο του 1992, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποβάλλει το 1995 ανακοίνωση για την ανάπτυξή τους, εξετάζοντας την προοπτική της συμβολής αυτού του τρόπου μεταφορών στη βιώσιμη κινητικότητα. Στο ψήφισμα του Συμβουλίου της Ε.Ε. τον Μάρτιο του 1996, παρατίθενται οι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η προώθηση των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων και γίνονται προτάσεις για την εκπλήρωση των εν λόγω στόχων.**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1997 με τη σειρά της εκπονεί μία έκθεση προόδου, με αποτέλεσμα να απαντήσει το Συμβούλιο με τα «Συμπεράσματα του Συμβουλίου» της 18^{ης} Ιουνίου 1997, καλώντας την Επιτροπή να υποβάλει κάθε διετία εκθέσεις προόδου. Οι εν λόγω εκθέσεις περιλαμβάνουν την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δράσεων που αναλαμβάνονται προκειμένου να προωθηθούν οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων. Έτσι, **το 1999 η Επιτροπή εκδίδει την ανακοίνωση «Η ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη: μία δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών», παραθέτοντας την πορεία εξέλιξης του εν λόγω τρόπου μεταφορών.**

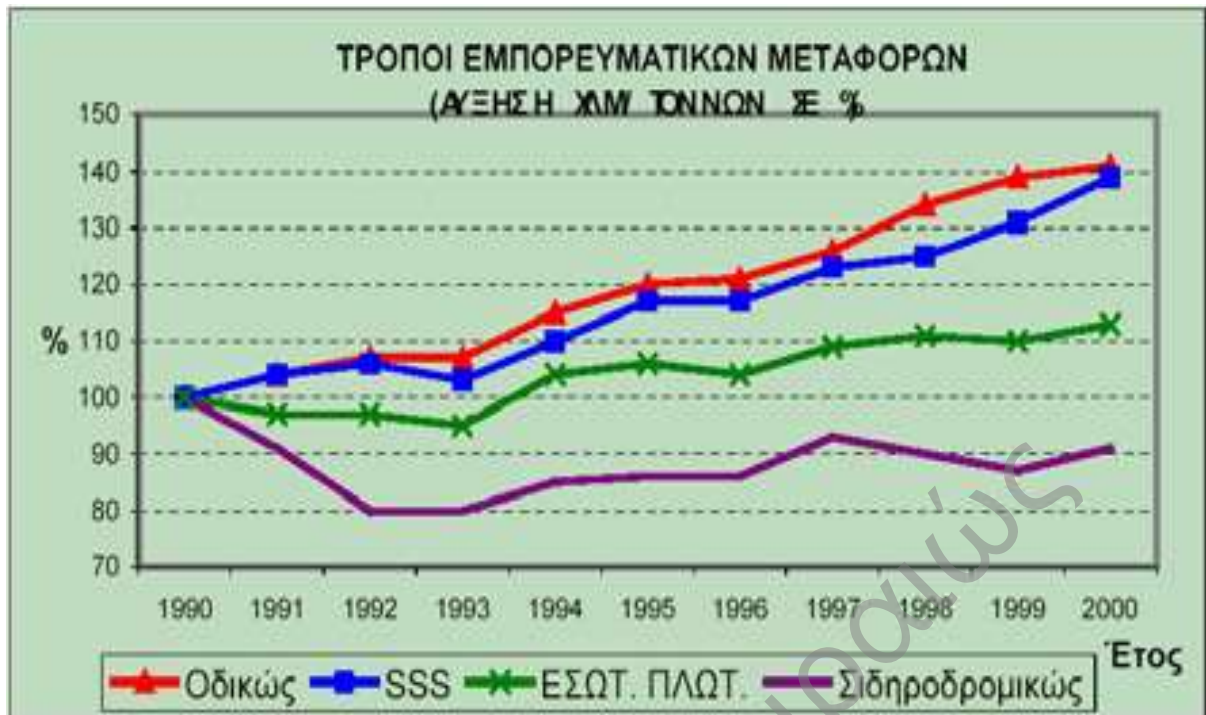
Επιπρόσθετα, ακολουθούν τα ψηφίσματα του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το 2000, προτείνοντας μια σειρά από μέτρα για την ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Ταυτόχρονα, καλούνται οι αρμόδιοι φορείς, όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Συμβούλιο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και οι Κυβερνήσεις των κρατών, σε συνεργασία, καθώς διαπιστώνεται

³⁰ <http://www.tsanak.gr/documents/postgrad/sss.pdf>

πλέον πως οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν έναν τρόπο μεταφορών που μπορεί να επιλύσει πολλά από τα σχετικά αδιέξοδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και να αποτελέσει κύριο συντελεστή της αιφόρου ανάπτυξης, της συνοχής και της ανταγωνιστικότητά της. **Στη συνέχεια ακολουθεί η Λευκή Βίβλος του 2001, όπου δίνεται οριστικά μία νέα διάσταση στις δυνατότητες του εν λόγω τρόπου μεταφοράς.**

Είναι γεγονός λοιπόν, ότι μέσα από τη διαμόρφωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου, μπορεί να διαπιστωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση διέκρινε πάντοτε τη σημασία των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Οι τελευταίες καθιστούν έναν τρόπο μεταφοράς που με την κατάλληλη διαχείριση μπορεί να κατασταθεί η αιχμή του δόρατος στις μεταφορές στην Ευρώπη. Μία πρώτη παρατήρηση που μπορεί να γίνει είναι ότι οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν το μόνο τρόπο διακίνησης εμπορευμάτων στην Ευρώπη που ανταγωνίζεται σε ανάπτυξη την αντίστοιχη του οδικού τρόπου μεταφοράς.

Μεταξύ των ετών 1990 και 1998 ο εν λόγω τρόπος παρουσίασε αύξηση του μεριδίου του κατά 27%, με αντίστοιχο ποσοστό 35% για τις οδικές μεταφορές. Έτσι, το 1999 βρέθηκε να κατέχει ποσοστό 41% του συνόλου των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών. Το αντίστοιχο μερίδιο των οδικών μεταφορών παρουσίασε πτώση από 46% σε 45% κατά τα έτη 1999 με 2000. Τη διαφορά αυτή φαίνεται να την κέρδισαν οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, εκτίμηση που προκύπτει από έρευνα που πραγματοποιήθηκε με τη συμβολή άμεσα ενδιαφερομένων φορέων και παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών (European Conference of Ministers of Transport - ECMT).



Όμως το ζήτημα είναι ότι οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών είναι κατά πολύ μεγαλύτερες από αυτές που παρουσιάζονται σήμερα, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας που διαθέτουν. Επομένως, προσφέρουν τη δυναμική ανάληψης πολύ μεγάλου μεριδίου της προβλεπόμενης αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών, χωρίς επιφόρτιση των ήδη κορεσμένων Ευρωπαϊκών οδών.

Σημαντικός παράγοντας που ωθεί την Ευρωπαϊκή Ένωση προς τη θερμή υποστήριξη του εν λόγω τρόπου μεταφοράς είναι η υπό προϋποθέσεις δυνατότητά του να αποτελέσει έναν κινητήριο μοχλό στην ανάπτυξη της διατροφικότητας των μεταφορών από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη, πόρτα-πόρτα. Άλλος στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών της και με τις ελάχιστες δυνατές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ο τομέας των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά προς αυτή την κατεύθυνση. Αποτελεί έναν καθαρό τρόπο μεταφοράς, με μικρές απαιτήσεις ενέργειας και χαμηλές εκπομπές ρύπων, και προπαντός ασφαλή, καθώς το ποσοστό θανατηφόρων ατυχημάτων σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα είναι περιορισμένο.

Παράλληλα, το εν λόγω μέσο είναι ο κύριος σύνδεσμος των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών με την ενδοχώρα, αποτελώντας το βαρόμετρο της ανάπτυξής τους, κάτι αρκετά σημαντικό για τα ελληνικά δεδομένα. Αν στα προηγούμενα προστεθεί και το γεγονός ότι το κόστος της υποδομής είναι ελάχιστο σε σχέση με αυτό των υπολοίπων τρόπων μεταφοράς, εύκολα γίνεται αντιληπτό πως η εξέλιξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι πρωταρχικής σημασίας στην προώθηση των σχεδίων ανάπτυξης της Ευρώπης.

4.3.2 Προβλήματα ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Τα οφέλη από έναν ανεπτυγμένο τομέα Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι προφανή και θα ήταν εύλογο το ερώτημα ποιοι είναι οι λόγοι που εμποδίζουν μία πιο ραγδαία ανάπτυξη. Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων και γενικότερα οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν να αντιμετωπίσουν μία σειρά από προβλήματα και καταστάσεις που παρεμποδίζουν την εξέλιξη τους. **Οι κύριες αιτίες μπορούν να διαχωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες, οι οποίες είναι:**

1. Η κακή και αναχρονιστική εικόνα που έχουν παραδοσιακά οι μεταφορές μέσω θαλάσσης.
2. Η πολυπλοκότητα και η γραφειοκρατία των διαδικασιών στους λιμένες.
3. Η ανεπάρκεια εξοπλισμού στους λιμένες για καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων, όπως σε καταστάσεις φορτο-εκφόρτωσης.

Βασικό εμπόδιο στην ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων αποτελούν και οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στους λιμένες, λόγω των πολύπλοκων διαδικασιών που απαιτούνται για τον κατάπλου και απόπλου ενός πλοίου. Επιπλέον, παρατηρούνται ευρύτατες διαφορές στις διαδικασίες ανάμεσα στα διάφορα κράτη – μέλη και στους διάφορους λιμένες.

Όσον αφορά στο επίπεδο των υπηρεσιών, υπάρχουν προβλήματα στα συστήματα πληροφόρησης, καθώς τα ηλεκτρονικά και τηλεματικά συστήματα δεν έχουν εισχωρήσει σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις στους

ελέγχους των εμπορευμάτων. Σοβαρότατο πρόβλημα σε συνάρτηση με τις υπηρεσίες είναι η προτεραιότητα που δίνεται στην εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορών ανοιχτής θάλασσας, με αποτέλεσμα να απαιτούνται χρονοβόρες διαδικασίες, ενώ και η διαχείριση των εμπορευμάτων σε πολλούς λιμένες είναι αναποτελεσματική.

Στον τομέα του κόστους στους λιμένες, τα κύρια προβλήματα έγκεινται στην μη ελεύθερη είσοδο σε αυτά, στην αδιαφάνεια στις διαδικασίες πληρωμής, καθώς και σε κάποια υποχρεωτικά τέλη σε ορισμένους λιμένες, για υπηρεσίες που ενδεχομένως να μην είναι αναγκαίες. Η διαχείριση των εμπορευμάτων έχει επίσης κόστος, ενώ το τέλος στη διαδικασία ζύγισης, που εφαρμόζεται από το 1969, δεν συμφέρει στα πλοία νέας κατασκευής. **Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει την εφαρμογή μέτρων που θα μετριάσει τα κόστη, και θα αναβαθμίσει τα επίπεδα εξυπηρέτησης στους λιμένες για τις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, ώστε να καταστεί πιο ελκυστικός ο εν λόγω τρόπος μεταφοράς.**

Σε ότι έχει σχέση με την υποδομή των λιμένων, η υποδομή που χρειάζεται για τέτοιου είδους μεταφορές είναι πιο εξειδικευμένη, χωρίς να διατίθεται από όλους τους λιμένες, ενώ και η έλλειψη υποδομών logistics είναι βασικό πρόβλημα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντιλαμβανόμενη τα προβλήματα έχει ξεκινήσει διάφορα προγράμματα ανάπτυξης logistics και χρηματοδοτεί τους λιμένες για βελτίωση των υποδομών, των συστημάτων φορτο-εκφόρτωσης και των υπηρεσιών τους. Επίσης, υποστηρίζει επενδύσεις για βελτίωση της κατάστασης στο πεδίο των πλοίων, με εισαγωγή μοντέρνων και γρήγορων μονάδων, τύπων κατάλληλων για πλεύση σε ποτάμια, καθώς και επιβατικών πλοίων RO/RO για γρήγορη φορτο-εκφόρτωση. Καταλυτική μπορεί να φανεί, επίσης, η συνδρομή μιας ενιαίας πολιτικής των λιμένων υπό την αιγίδα της Ευρώπης για επιτάχυνση και απλούστευση των διαδικασιών που προτείνονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Τέλος, παράμετρος που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη είναι και η σύνδεση των λιμένων με τερματικές εγκαταστάσεις άλλων μέσων μεταφοράς. Από τη στιγμή που η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλει να προάγει τη διατροπικότητα, οδηγείται προς τη χρηματοδότηση ανάλογων έργων. Αναβαθμίζοντας έτσι, το ρόλο των λιμένων που στη πλειοψηφία τους δεν είναι συνδεδεμένοι αποτελεσματικά με τα υπόλοιπα δίκτυα και τη θέση των λιμένων στον γενικότερο χάρτη της Ευρώπης, όπου τελικά γίνεται

ουσιαστικότερος και με αυτό τον τρόπο ενισχύεται ο ρόλος των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων στην όλη προσπάθεια της Ευρώπης για αειφόρο ανάπτυξη.

Συμπερασματικά, από τα παραπάνω μπορεί να διαπιστωθεί πως το μέλλον των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι άμεσα συνδεδεμένο με το αντίστοιχο των λιμένων. Η ικανότητα αντιμετώπισης της αυξημένης κυκλοφορίας από τους τελευταίους θα αποτελέσει καθοριστικό στοιχείο, από το οποίο θα εξαρτηθεί και η δυνατότητα του ναυτιλιακού κλάδου να προσφέρει ελκυστικά πακέτα υπηρεσιών μεταφοράς από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη πόρτα-πόρτα, αποκτώντας έτσι νέους πελάτες και συμβάλλοντας στη διατροφικότητα.

Η δράση της Κοινότητας σε αυτόν τον τομέα είναι ο καθορισμός σαφών κανόνων και ανοιχτών διαδικασιών στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, η στοχοθετημένη οικονομική στήριξη σε έργα ανάπτυξης λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης από το πρόγραμμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και τέλος οι νέες δράσεις έρευνας και ανάπτυξης για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας των διατροφικών μεταφορών.

4.3.3 Λευκή Βίβλος: Καθορισμός πλαισίου δράσης για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Η Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές, αποτελεί ουσιαστικά το πλαίσιο που καθορίζει την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο των μεταφορών. Λαμβάνοντας υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση, τις τάσεις εξέλιξης, αλλά και την προοπτική της διεύρυνσης, διαπιστώνεται ότι η εν λόγω πολιτική συνίσταται κυρίως στην αντιμετώπιση του φαινομένου της κυριαρχίας των οδικών μεταφορών, στην καταπολέμηση της συμφόρησης στους Ευρωπαϊκούς άξονες, στην αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ κέντρου και περιφερειακών περιοχών, καθώς και στη βιωσιμότητα των μεταφορών.

Για την πραγμάτωση των εν λόγω στόχων, ένας από τους βασικότερους άξονες δράσης της Λευκής Βίβλου καθορίζεται από την επίτευξη της διατροφικότητας. Στα

πλαίσια του εν λόγω άξονα δράσης, η συμβολή των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων αναγνωρίζεται ως αρκετά σημαντική, καθώς μπορούν να αποτελέσουν μία ρεαλιστική εναλλακτική λύση των αντίστοιχων χερσαίων. Ωστόσο, θα πρέπει να προηγηθεί η αναβάθμιση του μη επαρκώς αξιοποιημένου αυτού τρόπου μεταφορών, για την ολοκλήρωση της αλυσίδας μεταξύ της θάλασσας, των εσωτερικών πλωτών οδών και του σιδηροδρόμου, όπως και η λήψη μέριμνας για την επαρκή διασύνδεση μεταξύ των τριών αυτών τρόπων μεταφοράς.

Η Λευκή Βίβλος αναγνωρίζει την ανάγκη για υλοποίηση μιας σειράς θαλάσσιων λεωφόρων. Εκτός από την υλοποίηση των θαλάσσιων λεωφόρων για την αναβάθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, η Λευκή Βίβλος προωθεί και την αντίστοιχη αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών με αποτελεσματικότερες και απλούστερες διαδικασίες. Είναι γεγονός άλλωστε, ότι οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες επιδεικνύουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για λιμένες που προσφέρουν βελτιωμένες υπηρεσίες και μικρότερες καθυστερήσεις, όπως οι αντίστοιχοι επονομαζόμενοι τύπου «feeder» ή «hub». Στα πλαίσια αυτά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη εισηγηθεί μέτρα τόσο για βελτίωση της ποιότητας στη πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, όσο και για διαφάνεια στους διαδικαστικούς κανόνες, ενώ ως επιπλέον καθοριστικό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι και η ανάπτυξη τηλεματικών υπηρεσιών στους λιμένες. Κατά τη Λευκή Βίβλο, θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο συγκέντρωσης όλων των εμπλεκομένων της υλικοτεχνικής αλυσίδας σε μία μονοαπευθυντική αγορά, γεγονός που θα συμβάλλει στο να κατασταθούν οι εν λόγω μεταφορές εξίσου αξιόπιστες και ευέλικτες με τις αντίστοιχες οδικές.

Πρωταρχικής σημασίας καθίσταται το ζήτημα της ασφάλειας. Με στόχο την ελαχιστοποίηση των κινδύνων ατυχημάτων και προπαντός πλοίων με επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει μία δέσμη μέτρων που στοχεύουν κυρίως:

1. Στην ενίσχυση των ελέγχων από το λιμένα
2. Στον καθορισμό αυστηρών κριτηρίων για τη λειτουργία των νηογνομώνων
3. Στη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος
4. Στην εισαγωγή ενός συστήματος αποζημίωσης των θυμάτων της θαλάσσιας ρύπανσης
5. Στην υλοποίηση ενός Ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

Επιπλέον, καθίσταται αναγκαία και η καταπολέμηση του φαινομένου των «λιμένων ευκαιρίας», όπως και των πλοίων με «σημαία ευκαιρίας». **Τόσο οι εν λόγω λιμένες, όσο και τα εν λόγω πλοία, συμβάλλουν στην υποβάθμιση της ασφάλειας και στην αύξηση της πιθανότητας θαλάσσιων ατυχημάτων.** Στα δε πρότυπα που αφορούν τα πλοία, θα πρέπει εκτός από τεχνικές προδιαγραφές να ενσωματωθούν και αντίστοιχες κοινωνικού χαρακτήρα, όπως σχετικά με τα πληρώματα και τη σύνθεσή τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αυστηρότερος έλεγχος των πλοίων με «σημαία ευκαιρίας» μπορεί να συμβάλλει και στην καταπολέμηση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης, που σχετίζεται άμεσα με τις θαλάσσιες εν γένει μεταφορές.

Προς την κατεύθυνση της ασφάλειας συμβάλλει και η πρόταση της Λευκής Βίβλου που αφορά στην υλοποίηση ενός Ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Με τον εν λόγω σύστημα θα ελέγχεται η κίνηση των πλοίων, που μέχρι τώρα καθορίζεται από διμερείς συμφωνίες στα πλαίσια του ΙΜΟ, και θα παρέχεται η δυνατότητα για ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων σε ένα δρομολόγιο.

Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να υλοποιηθεί η Ευρωπαϊκή πολιτική που έχει ως στόχο την ενίσχυση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, έχουν θεσμοθετηθεί διαδικασίες που αποσκοπούν: στον εντοπισμό των προβλημάτων που σχετίζονται με την ανάπτυξη της, στην κοινοποίηση των προβλημάτων που παρατηρούνται στις χώρες - μέλη και στην καταγραφή των μέτρων που αυτές οι χώρες λαμβάνουν ή προτίθενται να λάβουν για να αντιμετωπίσουν τα όποια προβλήματα.

Για την **ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων**, σημαντικός ρόλος αποδίδεται στην αξιοποίηση των ευκαιριών και δυνατοτήτων που παρέχονται **μέσω του Προγράμματος «Marco Polo»**, που αποσκοπεί να συμβάλει στην επίτευξη ενός αποτελεσματικού και βιώσιμου συστήματος μεταφορών, βοηθώντας να στραφεί μέρος των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς συνδυασμένο τρόπο μεταφοράς. Για το σκοπό αυτό το Πρόγραμμα χρηματοδοτεί δράσεις στροφής των εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ άλλων, προς θαλάσσια μέσα (modal shift actions), της τάξης των 250 εκ. τονο-χιλιομέτρων κατ' ελάχιστο για κάθε δράση, δράσεις καταλυτικού χαρακτήρα (catalyst actions) που αφορούν πρωτοποριακούς τρόπους διαχείρισης εμπορευματικών φόρτων και δράσεις κοινής διδασχής για μεταφορά τεχνογνωσίας (common learning actions), με μετρήσιμα και τεκμηριωμένα αποτελέσματα.

Στις 14 Ιουλίου 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε, ως συνέχεια του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το κοινοτικό χρηματοδοτικό Πρόγραμμα Marco Polo (2003-2006), νέα πρόταση Κανονισμού για το επονομαζόμενο **Πρόγραμμα Marco Polo II. Το Πρόγραμμα καλύπτει τη χρονική περίοδο 2007-2013** με συνολικό προϋπολογισμό 740 εκατ. Ευρώ και με ετήσια κατά προσέγγιση κατανομή τα 106 εκατ. Ευρώ.

Το πρόγραμμα μαζί με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών θα είναι τα σημαντικότερα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την επίτευξη των στόχων της Λευκή Βίβλου για τις μεταφορές τα επόμενα χρόνια. Στο Marco Polo II ως δικαιούχοι για χρηματοδότηση ορίζονται, εκτός των 25 Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό ένταξη χώρες και γειτνιάζουσες τρίτες χώρες. Με το Marco Polo II παραμένουν οι τρεις προαναφερθείσες κατηγορίες και εισάγονται δύο

νέες προς χρηματοδότηση: οι θαλάσσιες λεωφόροι (Motorways of the Sea) με μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης 35 %, και οι δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας (traffic avoidance actions) με μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης 35 %.

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη ότι το εν λόγω πρόγραμμα απευθύνεται στις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα των δικαιούχων χωρών και ότι πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η δημιουργία ολοκληρωμένων λύσεων στο σύστημα των μεταφορών με την χρήση όλων των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων, γίνεται κατανοητό, ότι η πρόταση κανονισμού για το MARCO POLO II, εφόσον υιοθετηθεί, θα συμβάλλει σημαντικά στην επίτευξη συμπράξεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, δημιουργώντας μια νέα δυναμική στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών.³¹

4.4 Ακτοπλοΐα

Ο κλάδος της **ελληνικής ακτοπλοΐας** διαρρείται σε **δύο αγορές**:

- ✓ Τη διεθνή και
- ✓ Την εγχώρια

Η διεθνής αγορά αφορά πρωτίστως τα δρομολόγια της Αδριατικής, αλλά παρουσιάζονται σταδιακά ευκαιρίες και σε άλλα δρομολόγια όπως της Βαλτικής, εντός της Μεσογείου (από Ελλάδα προς Κύπρο, Αίγυπτο, Ισραήλ και Λίβανο, από Ελλάδα προς δυτικά παράλια της Τουρκίας) καθώς και της Μαύρης Θάλασσας.

Η εγχώρια αγορά αλλάζει λόγω της πολιτικής της Ε.Ε. για μια ενιαία αγορά θαλάσσιων μεταφορών. Βασικό χαρακτηριστικό της εν λόγω πολιτικής αποτελεί και η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών.

³¹ <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=28664>

4.4.1 Απελευθέρωση Υπηρεσιών Ενδοκοινοτικών Θαλάσσιων Μεταφορών.³²

Έως τα μέσα δεκαετίας του 1980 δεν υπήρξε καμία παρέμβαση της ΕΕ στο θεσμικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών-μελών της. Την περίοδο 1957-1974 η απουσία αυτή αποδίδεται κυρίως στην ερμηνεία της Συνθήκης της Ρώμης (1957), που αποκλείει τις θαλάσσιες (και αεροπορικές) μεταφορές από το περιεχόμενο της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών εκτός περιπτώσεων ειδικών εξαιρέσεων. Επιπλέον, το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των έξι ιδρυτικών μελών της Ε.Ε ήταν σχετικά ασήμαντο: αποτελούσε μόνο το 5% του συνολικού ενδοκοινοτικού εμπορίου, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα την απουσία οποιουδήποτε ενδιαφέροντος για τη χάραξη Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές.

Καμία αλλαγή πορείας δεν υπήρξε μετά από την πρώτη διεύρυνση της Ε.Ε. (1973), ούτε και όταν το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επιβεβαίωσε τη δυνατότητα χάραξης πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών από την Ε.Ε. (1974). Παρότι η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την Κοινότητα των εννέα κρατών-μελών ήταν σημαντικά μεγαλύτερη σε σχέση με το παρελθόν, οι εθνικές πολιτικές ή / και οι διμερείς συμφωνίες παρέμειναν τα μέσα για τον προσδιορισμό του θεσμικού πλαισίου για τις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και το θαλάσσιο καμποτάζ.

Αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι η Συμφωνία για την εφαρμογή του Κώδικα της UNCTAD (1979) επέδρασε, αναπόφευκτα, στην κατανομή των φορτίων στις διεθνείς ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές. Συγκεκριμένα, η Συμφωνία προέβλεπε την εξαίρεση των φορτίων που μεταφέρονται μεταξύ των κρατών-μελών μέσω τακτικών θαλάσσιων γραμμών (liners) από την κατανομή που προέβλεπε ο σχετικός Κώδικας της UNCTAD και την κατανομή τους βάσει των εμπορικών κριτηρίων. Εκτός από τις άμεσες συνέπειές της για τη ναυτιλιακή αγορά, η συγκεκριμένη διάταξη ήταν ιδιαίτερα ουσιαστική και για έναν επιπλέον λόγο. Αναγνώρισε, στην ουσία, **ότι οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές θα μπορούσαν να αναπτυχθούν εντός ενός**

³² Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.258,259.

ρυθμιστικού πλαισίου που καθορίζεται από την ΕΕ, και όχι από τις διεθνείς ή τις εθνικές ναυτιλιακές πολιτικές.

4.4.2 Η Πρώτη Προσπάθεια Απελευθέρωσης (1984-1986): Η πρώτη προσπάθεια χάραξης μιας καινούργιας πολιτικής.³³

Η ουσιαστική αλλαγή στην πολιτική πρακτική της ΕΕ επήλθε το 1984. Μια νέα απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εκτιμούσε ότι το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών είχε αποτύχει να εξασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των ενδοκοινοτικών μεταφορών και να καθορίσει τους όρους κάτω από τους οποίους θα μπορούσε μια εταιρία να προσφέρει υπηρεσίες μεταφορών σε ένα διαφορετικό κράτος-μέλος από εκείνο που εδρεύει. Στην απόφαση αυτή το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να διαμορφώσει σχετικές προτάσεις. Ως επακόλουθο, **η Επιτροπή ανέλαβε τις πρώτες πρωτοβουλίες και δημοσίευε ένα Μνημόνιο που περιλάμβανε προτάσεις πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία.**

Οι προτάσεις του Μνημονίου έκαναν ιδιαίτερη αναφορά στην αναγκαιότητα εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές ενδοκοινοτικού χαρακτήρα. Σε αυτές, η Επιτροπή συμπεριέλαβε τόσο τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών-μελών, όσο και τις υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στα κράτη-μέλη. Ο στόχος των προτάσεων ήταν η σύγκλιση των ετερογενών εθνικών πολιτικών για τις θαλάσσιες μεταφορές και η εφαρμογή της Συνθήκης της Ρώμης, ιδιαίτερα όσων προέβλεπε το σχετικό κεφάλαιο της Συνθήκης για την Κοινή Πολιτική Μεταφορών.

Ήταν σαφές ότι η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών ήταν κρίσιμη προϋπόθεση, ώστε να επιτευχθεί η δημιουργία μιας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς (ΕΕΑ) χωρίς εσωτερικά σύνορα εντός της οποίας εφαρμόζονται οι τέσσερις βασικές ελευθερίες της ΕΕ (ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίου). Στη σχετική της έκθεση η

³³ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.259-263.

Επιτροπή έθεσε ως στόχο την άμεση υιοθέτηση σχετικών Ευρωπαϊκών πολιτικών για την εφαρμογή της, με περιορισμένες χρονικά περιόδους εξαιρέσεων. Ο ανταγωνισμός και η δημιουργία μιας ευρύτερης, ενιαίας, ως προς το θεσμικό πλαίσιο που την διέπει, αγοράς κρίθηκε ως αναγκαία παράμετρος για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας μεταφορικής διαδικασίας.

Η μετατροπή των προτάσεων σε κοινές πολιτικές συνάντησε σημαντικές δυσκολίες, εξαιτίας των εθνικών παραδόσεων των κρατών-μελών, στο εσωτερικό της ΕΕ, καθώς επικρατούσαν ετερογενή θεσμικά πλαίσια. Τελικά, η Κοινή πολιτική για τις διεθνείς θαλάσσιες ενδοκοινοτικές μεταφορές αποτέλεσε τμήμα των αποφάσεων για τη ναυτιλία που υιοθετήθηκαν το 1986. Η άρση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ αποδείχθηκε περισσότερο πολύπλοκη. Η αρχική πρόταση απορρίφθηκε το 1986, η Επιτροπή παρουσίασε μια αναθεωρημένη πρόταση το 1987, η οποία υιοθετήθηκε το 1992. Οι διαφορές αυτές μπορούν να απεικονισθούν ως αντιπαράθεση Βορρά-Νότου, αν και οι διαφοροποιήσεις των θέσεων των κρατών-μελών ήταν σημαντικές.

Στο εσωτερικό των μεσογειακών κρατών η πρόταση της Επιτροπής για την απελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ συνάντησε σημαντικές αντιδράσεις και από την πλευρά των κοινωνικών εταίρων. Απολαμβάνοντας τα πλεονεκτήματα που προσέφεραν οι προστατευμένες εθνικές αγορές (περιορισμός εισόδου και εξόδου στην αγορά, έλεγχος τιμών), οι πλοιοκτήτες υποστήριζαν τη συνέχεια του υφιστάμενου καθεστώτος. Παρόμοια ήταν και η αντίδραση της ναυτεργασίας, η οποία θεώρησε ότι η είσοδος πλοίων με σημαία τρίτης χώρας στις εθνικές αγορές θα ανατρέψει τους προνομιακούς όρους επάνδρωσης των πλοίων. Αντίθετα, οι ιδιοκτήτες φορτίων (shippers) υποστήριζαν την πρωτοβουλία απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών ως μια εξέλιξη που θα επιφέρει τη βελτίωση των τιμών και της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Από την άλλη πλευρά υπήρξαν και ορισμένοι ένθερμοι υποστηρικτές της πρότασης για άμεση απελευθέρωση των διεθνών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών. Παραδείγματα, η γαλλική στάση, που υπαγορεύθηκε από την εκτενή συμμετοχή της χώρας σε διεθνείς εμπορικές συναλλαγές και η στάση των Ελλήνων πλοιοκτητών, λόγω της αυξημένης παροχής υπηρεσιών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών.

Στη Βόρεια Ευρώπη, η πλειοψηφία των παραγόντων της ναυτιλίας εκτίμησε ότι η υπό διαμόρφωση πολιτική της Ε.Ε θα συντελούσε στη δημιουργία νέων αγορών.

Θεωρώντας ότι ο υφιστάμενος προστατευτισμός περιόριζε την ποιότητα της αλυσίδας παραγωγής-μεταφοράς-διανομής οι πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτες φορτίων και μεσίτες (freight forwarders) πρότειναν την άμεση απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Θα πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη ότι ένα σημαντικό μέρος των θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Μεσόγειο υπόκειται σε σημαντικές εποχικές διακυμάνσεις. Το γεγονός αυτό περιόριζε εξαρχής τα πιθανά οφέλη από το άνοιγμα των αγορών σε ορισμένες μόνο διαδρομές και για ορισμένους μόνο τύπους υπηρεσιών. Είναι προφανές λοιπόν, ότι για αρκετούς παράγοντες οι συγκεκριμένες προτάσεις πολιτικής αποτέλεσαν κυρίως ένα μέτρο ενίσχυσης της φιλελεύθερης κατεύθυνσης της Κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Διαφορετική ήταν η στάση των ναυτεργατών, οι οποίοι έδωσαν έμφαση στους όρους επάνδρωσης των πλοίων, ανεξάρτητα από τη σημαία ή την ιδιοκτησία. Συνολικά μέσω της ITF (International Transport Worker's Federation), οι ναυτεργάτες απέρριψαν καθολικά τη φιλοσοφία της πολιτικής που προώθησε η Επιτροπή, θεωρώντας ότι η έμφαση θα έπρεπε να δοθεί στην ανάγκη βελτίωσης της ανταγωνιστικής θέσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας έναντι της ναυτιλίας χαμηλότερου κόστους (π.χ. Εκστρατεία ενάντια στις “σημαίες ευκαιρίας”) και όχι στις συνθήκες παροχής υπηρεσιών στην ενδοκοινοτική αγορά, οι οποίες θεωρήθηκαν ήσσονος σημασίας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε τη βαθμιαία απελευθέρωση της αγοράς στη βάση της αρχής της αμοιβαιότητας μεταξύ κρατών-μελών. Με βάση την αρχή αυτή, θα υπήρχε ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στην εσωτερική αγορά της Ε.Ε μόνο για πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών-μελών και όχι σε όσα βρίσκονται υπό σημαία τρίτου κράτους.

Ταυτόχρονα, θεώρησε σημαντικό να υπάρξουν εξαιρέσεις σε περιπτώσεις όπου συγκεκριμένοι περιορισμοί κρίνονται απαραίτητοι για την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος (π.χ οικονομική και κοινωνική συνοχή), ή για λόγους εθνικής ασφάλειας. Αντίθετα, η πλειοψηφία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δεν έκανε δεκτή

την άποψη ότι η απελευθέρωση χωρίς την προγενέστερη εναρμόνιση θα δημιουργούσε συγκριτικά πλεονεκτήματα για ορισμένους παράγοντες της αγοράς και θα δημιουργούσε συνθήκες ατελούς ανταγωνισμού.

Οι διαφωνίες που εκφράστηκαν κατά τη διάρκεια των διαδικασιών διαβουλεύσεων εμφανίστηκαν και στο Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών. Η υιοθέτηση της πρότασης για το διεθνές ενδοκοινοτικό θαλάσσιο εμπόριο δεν αντιμετώπισε ιδιαίτερα προβλήματα. Κανένα από τα κράτη-μέλη δεν υποστήριξε μια διαφορετική πολιτική και οι όποιες επιμέρους αντιρρήσεις αφορούσαν στο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της απελευθέρωσης. Αντίθετα στο θέμα του θαλάσσιου καμποτάζ η σύγκλιση των απόψεων δεν ήταν δυνατή λόγω των εκ διαμέτρου διαφορετικών αντιλήψεων (απελευθέρωση υπηρεσιών ή όχι), αλλά και της απαίτησης (σύμφωνα με τη Συνθήκη της Ρώμης) να ληφθεί ομόφωνη απόφαση. Το δεύτερο εξάμηνο του 1986, η βρετανική Προεδρία πρότεινε την αποσύνδεση των αμφισβητούμενων θεμάτων από τη συζήτηση των υπόλοιπων προτάσεων κοινοτικών πολιτικών για τη ναυτιλία.

4.4.3 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Τον Δεκέμβριο του 1986, το Συμβούλιο Υπουργών της ΕΟΚ υιοθέτησε για πρώτη φορά ένα πακέτο 4 Κανονισμών που αντιπροσώπευαν την πρώτη φάση της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Μεταξύ αυτών των Κανονισμών ήταν και ο κανονισμός υπ' αριθμόν 4055/86 που αφορούσε στην εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (νοούνται ως τέτοιες οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους-μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους – μέλους και οι μεταφορές προς ή από τρίτες χώρες επιβατών ή εμπορευμάτων, μεταξύ των λιμανιών κράτους – μέλους και των λιμανιών ή εγκαταστάσεων off-shore τρίτης χώρας) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών – μελών και μεταξύ κρατών – μελών και τρίτων χωρών.

Στον Κανονισμό αυτόν προβλέπεται η σταδιακή κατάργηση των μονομερών εθνικών περιορισμών το αργότερο μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 1993. Τον Δεκέμβριο του 1992 το Συμβούλιο υιοθέτησε τον Κανονισμό υπ' αριθμόν 3577/92 περί εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ). Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό (Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθμ.3577/92 του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992):

- ✓ Επιτρέπεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους – μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη τα οποία είναι νηολογημένα σε κράτος – μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος – μέλος.
- ✓ Τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους – μέλους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος ή του κράτους – μέλους στο οποίο το σκάφος εκτελεί ενδομεταφορές. Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές, εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους υποδοχής, μεταξύ των λιμανιών του οποίου εκτελείται η ενδομεταφορά.
- ✓ Προκειμένου να μην προκληθούν σοβαρές διαταραχές στις ενδομεταφορές εξαιτίας της απελευθέρωσης (π.χ. εγκατάλειψη των δρομολογίων που δεν αποφέρουν κέρδη, όπως αυτά της άγονης γραμμής) επιτρέπεται η σύναψη «συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» μεταξύ των αρμοδίων αρχών ενός κράτους – μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας προκειμένου να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Ο πλοιοκτήτης που αναλαμβάνει «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας» αναλαμβάνει ουσιαστικά, βάσει της σχετικής σύμβασης, μια υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων τα οποία πιθανόν δεν θα εκτελούσε αν λάμβανε υπόψη του αποκλειστικά τα δικά του συμφέροντα.

- ✓ Σε περίπτωση που σημειωθούν σοβαρές διαταραχές στην εσωτερική αγορά λόγω της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, η Επιτροπή έχει την ευχέρεια να λάβει μέτρα διασφάλισης. Αυτά είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζωής από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

Η άρση του cabotage αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος – μέλος, φέρουν τη σημαία του και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές σ' αυτό το κράτος-μέλος καθώς και τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία θα νηολογηθούν στο νηολόγιο EUROS, αφού το Συμβούλιο θα εγκρίνει το νηολόγιο αυτό.

Ο Κανονισμός προβλέπει ως προθεσμία για την εφαρμογή της νομοθεσίας για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών στα κράτη – μέλη την 1^η Ιανουαρίου 1993. Για την Πορτογαλία, την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα, η ελευθέρωση των ενδομεταφορών θα πραγματοποιηθεί σταδιακά ανά τύπο μεταφορικής υπηρεσίας, σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Για τις ίδιες χώρες, οι ενδομεταφορές μεταξύ των νησιών και οι ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών θα ελευθερωθούν το 1999. Ειδικότερα, για την Ελλάδα ισχύει:

- ✓ Από 1.1.1999 αίρεται το προνόμιο για τα κρουαζιερόπλοια
- ✓ Από 1.1.2004 αίρεται το προνόμιο για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά.

Τέλος, από την 1 Νοεμβρίου 2002 ο τομέας της ακτοπλοΐας έχει απελευθερωθεί με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Το κράτος όμως διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον παρεμβαίνοντας εκεί όπου οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν από μόνες τους για να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.³⁴

³⁴ <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25197>

4.4.4 Εφαρμογή της Απελευθέρωσης του Θαλάσσιου Καμποτάζ στην ακτοπλοΐα.³⁵

Το 2003, δέκα χρόνια μετά την έναρξη εφαρμογής του Κανονισμού 3577/92, η Επιτροπή εξέδωσε μια ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία των διατάξεων του. Η ανακοίνωση διευκρινίζει το πεδίο εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, καθώς και ποιοι πάροχοι και ποιες υπηρεσίες εμπίπτουν στον κανονισμό. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις παρεκκλίσεις από την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών οι οποίες είναι τρεις:

1. Κανόνες κράτους-υποδοχής για τα θέματα στελέχωσης των πλοίων που εκτελούν υπηρεσίες ενδομεταφοράς μεταξύ νησιών, η οποία δικαιολογείται λόγω των σημαντικών διαφορών κόστους που συνεπαγονται οι διαφορές απαιτήσεων των κοινοτικών νηολογίων σε θέματα υπηκοότητας ναυτικών
2. Επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους πλοιοκτήτες προκειμένου να εξασφαλισθεί επαρκής και τακτική επικοινωνία στα νησιά.
3. Θέσπιση μέτρων διασφάλισης προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς.

Συγκεκριμένα για το πεδίο εφαρμογής πέραν των υπηρεσιών μεταφορών (θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων) εντός των κρατών-μελών, στις διατάξεις του κανονισμού εμπίπτουν: τα σκάφη αναψυχής εφόσον παρέχουν υπηρεσίες έναντι αμοιβής, τα τμήματα των διεθνών κρουαζιέρων εφόσον αποβιβάζουν ή επιβιβάζουν επιβάτες στο κράτος-μέλος που γίνεται η ενδομεταφορά καθώς και η μεταφορά επιβατών με πλοία, για τουριστικούς λόγους, η οποία ξεκινά και τελειώνει στο ίδιο λιμάνι.

³⁵ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.272,273.

Ειδικά όσον αφορά τις τεχνικού χαρακτήρα ναυτικές υπηρεσίες που παρέχονται εντός της περιοχής του λιμένα αυτές θα ρυθμίζονται από οδηγία σχετική με την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, η οποία βρίσκεται υπό διαμόρφωση.

Ιδιαίτερη βαρύτητα αποδίδεται στα θέματα επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και στη διαδικασία και τους όρους συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε περιπτώσεις, όπου οι δυνάμεις της αγοράς δεν καλύπτουν τις προϋποθέσεις για επαρκή εξυπηρέτηση των νησιωτικών γραμμών ή δεν επιδεικνύεται καθόλου επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Όσον αφορά στις υποχρεώσεις επιβολής δημόσιας υπηρεσίας σημαντικά σημεία είναι ο περιορισμός τους στις ουσιώδεις απαιτήσεις (λιμένες εξυπηρέτησης, τακτική εξυπηρέτηση, συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, επιβαλλόμενα κόμιστρα, επάνδρωση σκάφους) και η αποφυγή διακρίσεων σε βάρος οποιουδήποτε κοινοτικού πλοιοκτήτη δηλαδή στην αναλογική επιβολή των απαιτήσεων και στο τυχόν οικονομικό αντιστάθμισμα.

4.4.5 Η Ελληνική εμπειρία απελευθέρωσης στην Ακτοπλοΐα.³⁶

Η εξέλιξη και κυρίως το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των Ελληνικών ακτοπλοϊκών μεταφορών αποτέλεσε κυρίαρχο θέμα τόσο στο κεντρικό πολιτικό επίπεδο, όσο και σε τοπικό, κοινωνικό και κυρίως νησιωτικό. Αυτό είναι λογικό αν λάβουμε υπόψη τη γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών (14.854 χλμ) και το νησιωτικό σύστημα που περιλαμβάνει 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, τα οποία αποτελούν το 19% του ελληνικού εδάφους και όπου κατοικεί το 14% του πληθυσμού.

Η ακτοπλοΐα διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη συνοχή του ελληνικού έθνους από πολλές πλευρές. Γεωγραφικά, η ακτοπλοΐα αποτελεί τη “γέφυρα” που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά δημιουργώντας τις θαλάσσιες λεωφόρους. Οικονομικά και κοινωνικά, η ακτοπλοΐα επιδρά καθοριστικά στην οικονομική ανάπτυξη καθώς και σε μεγέθη όπως ο πληθυσμός και η ελκυστικότητα των νησιωτικών προορισμών

³⁶ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.273,282-283.

δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη, εγκατάσταση και βελτίωση της ποιότητας της ζωής.

Τα δεδομένα αυτά εξηγούν τη μακρόχρονη ενασχόληση του κράτους, αλλά και την κινητοποίηση των κοινωνικών εταίρων (νησιωτικοί πληθυσμοί, ακτοπλοϊκές εταιρείες, μεταφορικές επιχειρήσεις, παράγοντες τουρισμού, κτλ.) με σκοπό τη διαμόρφωση του βέλτιστου θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας.

Τον Φεβρουάριο του 2006 το Ελληνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, προχώρησε σε μερική τροποποίηση του νόμου 2932/2001, ώστε να προσαρμοσθεί σε ορισμένες διατάξεις του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/1992 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα, με τροπολογίες που περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση και επικαλούμενα έγγραφα και επιστολές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Οι αλλαγές αφορούν εποσιώδεις διατάξεις ή υιοθετούν στο ελληνικό δίκαιο πρακτικές που ήδη ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες, με βάση τον Κανονισμό 3577/92. Ωστόσο, οι αλλαγές αυτές, απέχουν από μια ουσιαστικά προσαρμογή του ελληνικού δικαίου στο κοινοτικό, καθώς δεν περιλαμβάνουν θέματα που αφορούν στη διαδικασία δρομολόγησης, επάνδρωσης, ενδιαίτησης πλοίων κλπ.

Είναι σημαντικό στοιχείο το γεγονός ότι το σχέδιο νόμου υιοθετεί την έννοια του ενδεικτικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, έννοια που μέχρι στιγμής έχει αναφερθεί μόνο σε υπουργικές αποφάσεις, μετά την πρώτη παρέμβαση της Ε.Ε, με επιστολή της το 2003. Με άλλη διάταξη, δεν υποχρεώνει πλέον πλοιοκτήτη άλλης χώρας, που θέλει να δρομολογήσει πλοία στο ελληνικό δίκτυο να έχει γραφεία στην Ελλάδα. Επίσης, καταργεί την υποχρέωση κατάθεσης εγγυητικής επιστολής για όλες τις γραμμές, πλην αυτών που είναι σε δημόσια υπηρεσία. Τέλος, γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπισθεί το θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, που αφορά κυρίως στα μικρά πλοία και τα πορθμεία.

Πριν από την μερική τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας υπήρξε, τον Ιανουάριο 2006 μια σημαντική πρόταση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, για απελευθέρωση της τιμής των εισιτηρίων της οικονομικής θέσης

στα πλοία και των ναύλων των οχημάτων, και από το λιμάνι του Πειραιά, αφού είχε ήδη υπάρξει κατάργηση του πλαφόν της γ' θέσης από τα άλλα λιμάνια της Αττικής (π.χ. Λαύριο, Ελευσίνα). Η απελευθέρωση προτείνεται να αφορά όσες γραμμές έχουν μεταφερόμενο όγκο επιβατών άνω των 300.000 επιβατών ή/και δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο εταιρείες.

Οι Τοπικές και Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις των νησιών και ο Επιμελητηριακός Όμιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ) διαφωνούν με αυτή την απόφαση και στηρίζουν τη θέση τους σε δύο επιχειρήματα. Αναφέρονται αρχικά στις συνθήκες που επικρατούν στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, αφού, όπως αναφέρουν, δεν δικαιολογούν την προτεινόμενη απελευθέρωση. Επίσης, υπογραμμίζουν ότι οι κοινωνίες των νησιών δεν μπορούν να αντέξουν νέες αυξήσεις στους ναύλους της ακτοπλοΐας, θεωρούν ότι η απελευθέρωση της τιμής των ναύλων θα οδηγήσει σε ανεξέλεγκτες αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, δεδομένου ότι δεν υπάρχει μηχανισμός παρακολούθησης ή ρύθμισης (μετά την κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής), θα επιβαρύνει το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων και θα έχει άμεσες αρνητικές συνέπειες στην οικονομία και στην τουριστική κίνηση των νησιών.

Για τη συγκεκριμένη πρόταση, οι ακτοπλοΐοι εφοπλιστές επισημαίνουν ότι δεν φτάνει και υπογραμμίζουν ότι το πρόβλημα εντοπίζεται στη μη συμβατότητα του εθνικού δικαίου και συγκεκριμένα του Νόμου 2932/2001 με τον Κανονισμό 3577/92. Σύμφωνα με την εκτίμησή τους, εάν δεν τροποποιηθεί ο Νόμος 2932/2001, δεν είναι δυνατόν να υπάρξει εναρμόνιση του εθνικού δικαίου προς τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό.

4.5 Οι κρατικές ενισχύσεις στην πολιτική ανταγωνισμού της ΕΕ για την ναυτιλία

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές (2004), ο ακρογωνιαίος λίθος της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, επέτρεψαν στα κράτη-μέλη την υιοθέτηση μέτρων ενίσχυσης του ναυτιλιακού τομέα και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς του. Ο κοινοτικός στόλος λειτουργεί μέσα σε μία σχεδόν ελεύθερη παγκόσμια αγορά, εκτεθειμένος στον σφοδρό ανταγωνισμό κυρίως από στόλους τρίτων χωρών και ναυτιλιακών κέντρων της Ασίας και της Άπω Ανατολής.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές δημιουργήθηκαν για να ανταποκριθούν στην ανάγκη καθιέρωσης ενός διεθνούς ισότιμου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος συμπεριλαμβανομένου του κοινοτικού στόλου. Ο βασικός τους στόχος ήταν να αντιμετωπίσουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου και όχι τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές ούτε στρέβλωσαν τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό, ούτε έθιξαν τις συνθήκες λειτουργίας σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον της ΕΕ.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές συνιστούν έναν κατάλογο πιθανών πλεονεκτημάτων που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη φορολογία του πλοίου, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης εφοπλιστών / ναυτικών, τη ναυτική εκπαίδευση, τη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων και την προώθηση της έρευνας. Στην Ελλάδα, τα μόνα προβλεπόμενα από τα ανωτέρω πλεονεκτήματα είναι αυτά της φορολογίας του πλοίου και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Το ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας εκπονήθηκε την δεκαετία του 1950 και, ως το παλαιότερο του είδους του, αποτέλεσε πηγή μίμησης για πολλά συστήματα φόρου χωρητικότητας που αποδείχθηκαν πολύ επιτυχημένα και υιοθετήθηκαν στην ΕΕ και αλλού από την δεκαετία του 1990.

Κατά την αναθεώρηση των Κατευθυντήριων Γραμμών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να επικεντρωθεί στην ευρύτερη προοπτική της ναυτιλίας και στον διεθνή χαρακτήρα του ναυτιλιακού ανταγωνισμού, παρά στην στενότερη προοπτική του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού και την ενσωμάτωση της εσωτερικής αγοράς. Η ΕΕ σημειώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι «σε παγκοσμιοποιημένες

αγορές χρειάζεται πνεύμα ανταγωνισμού με διεθνή διάσταση». Η ναυτιλία είναι μία τέτοια αγορά. Συνεπώς, η ΕΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναθεωρήσει τις Κατευθυντήριες Γραμμές ακριβώς με αυτό το πνεύμα.

Επίσης, η ΕΕ σημειώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι «η πολιτική ανταγωνισμού προωθεί την ανάπτυξη, την απασχόληση, την ανταγωνιστικότητα και την προστασία του καταναλωτή». Οι τέσσερις αυτοί στόχοι προωθούνται από τις υφιστάμενες Κατευθυντήριες Γραμμές περί Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Αυτός είναι ένας πρόσθετος λόγος για τη διατήρησή τους. Η διατήρηση του πλαισίου των Κατευθυντήριων Γραμμών θα επιτρέψει στα κράτη-μέλη να λάβουν μέτρα κατάλληλα για τον διεθνή ανταγωνισμό.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές παρέχουν την αναγκαία κανονιστική ασφάλεια στον ναυτιλιακό τομέα που απαιτούν όλες οι επιχειρήσεις. Χωρίς αυτό το πλαίσιο, υφίσταται σοβαρός κίνδυνος μετεγκατάστασης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων μακριά από την Ευρώπη και απομάκρυνσης από τα ευρωπαϊκά νηολόγια. Η ασφάλεια των επενδύσεων απαιτεί διατήρηση σταθερού νομικού καθεστώτος σύμφωνα με την αρχή της ασφάλειας δικαίου.

Η παράταση των Κατευθυντήριων Γραμμών θα διατηρήσει μια δυνατή ανταγωνιστική κοινοτική ναυτιλία με επακόλουθα πλεονεκτήματα για την στρατηγική ασφάλεια της ΕΕ – τόσο της στρατιωτικής όσο και της εφοδιαστικής αλυσίδας – την οικονομία και την απασχόληση. Χωρίς τις Κατευθυντήριες Γραμμές, τα πλεονεκτήματα αυτά δεν θα υπάρξουν. Πράγματι, ο ευρωπαϊκός στόλος εξασφαλίζει τον ενεργειακό εφοδιασμό της ΕΕ και υποστηρίζει τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και ειρηνευτικές δραστηριότητες.

Σε περίοδο κρίσης και υψηλής ανεργίας, ο κοινοτικός στόλος παρέχει απασχόληση στην θάλασσα και στην ξηρά σε μία σειρά υποβοηθητικών δραστηριοτήτων της ναυτιλίας στο πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και η εφαρμογή των φόρων χωρητικότητας βελτιώνει τις ευκαιρίες απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών. Η απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών είναι κρίσιμη για τη διατήρηση της ναυτικής τεχνογνωσίας στην ΕΕ.

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές έχουν δώσει ώθηση στο Ευρωπαϊκό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, δηλαδή, λιμάνια, κατασκευαστές εξοπλισμού, δικηγόρους, τραπεζίτες, μεσίτες, νηογνώμονες, ασφαλιστές, επισκευές πλοίων, ναυπηγεία. Η εφαρμογή των Κατευθυντήριων Γραμμών προώθησε επίσης την απόκτηση νεότερων και τεχνολογικά πιο προηγμένων πλοίων στον κοινοτικό στόλο και, επομένως βελτίωσε την περιβαλλοντική επίδοσή του. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές ενθάρρυναν επίσης την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην ΕΕ ως εναλλακτικής των οδικών μεταφορών, ανακουφίζοντας την οδική συμφόρηση και ενθαρρύνοντας την στροφή προς περιβαλλοντικά πιο φιλικές μορφές μεταφοράς.

Η ΕΕ πιστεύει ακράδαντα ότι είναι απαραίτητο για τη λειτουργία της ναυτιλίας της ΕΕ να διατηρηθεί το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να παρατείνει τη διάρκεια ισχύος των υφιστάμενων Κατευθυντήριων Γραμμών των Κρατικών Ενισχύσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Η ναυτιλία ως ηγετικός τομέας πρέπει να διαφυλαχθεί στην ΕΕ εν όψει της στρατηγικής σημασίας του και της πολυμερούς συμμετοχής του στην ευρωπαϊκή οικονομία.³⁷

³⁷ <http://www.economist.gr/index.php/2012-02-09-10-57-23/2012-02-09-11-01-33/15148-kratikes-enisxyseis-stis-thalassies-metafores>

Κεφάλαιο 5

Οι επιπτώσεις της πολιτικής της Ε.Ε. στις επιμέρους ναυτιλιακές αγορές

5.1 Παροντικές και Μελλοντικές προκλήσεις για την Ελεύθερη Φορτηγό Ναυτιλία στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού.³⁸

Το νομοθετικό πλαίσιο ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσε το κέντρο προσοχής από την Στρατηγική της Λισσαβόνας και έπειτα όπου επισημάνθηκε ο κλάδος της ναυτιλίας ως ο τομέας παρότρυνσης μιας αναθεωρημένης πολιτικής ανταγωνισμού. **Μετά από χρόνια διαπραγματεύσεων, η έκδοση του Κανονισμού 1419/2006 δεν σήμαινε μόνο ότι όλοι οι τομείς της βιομηχανίας θαλάσσιων μεταφορών τώρα εμπίπτουν στις αρμοδιότητες επιβολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά επίσης έφερε περισσότερες καινοτομίες για όλα τα τμήματα του τομέα.**

Όσον αφορά την Ελεύθερη Φορτηγό Ναυτιλία, εκτός από την επιβολή του καινούργιου νομοθετικού καθεστώτος, **μερικά σημεία πρέπει να αναλυθούν περισσότερο.** Αρχικά, ο προσδιορισμός της “tramp” αγοράς παραμένει ένα περίπλοκο θέμα προς συζήτηση και δεν έχει ακόμη καθοριστεί από την Επιτροπή όλα αυτά τα χρόνια. Δεύτερον, οι τελευταίες κατευθυντήριες γραμμές που έδωσε η Επιτροπή δείχνουν ότι θα πρέπει να επανεξεταστεί ο τρόπος σκέψης της Επιτροπής σε θέματα θαλάσσιων μεταφορών.

Ωστόσο, αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν μια περίοδο αναθεώρησης πέντε χρόνων, επομένως, **μόνο ο χρόνος θα δείξει πόσο χρήσιμες είναι οι**

³⁸ <http://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/2008-3.pdf-page.60>

πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές και πόσες αλλαγές θα φέρουν στο προσεχές μέλλον. Τέλος, μένει να δούμε τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του Κανονισμού και ποιες διαφορές θα επιφέρει μαζί του.

Τα νομοθετικά προβλήματα σχετικά με την συμμόρφωση των ναυτιλιακών διασκέψεων (shipping pools) με τον νέο Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τον ανταγωνισμό εξαρτάται ακόμη από την μελλοντική προσέγγιση της Επιτροπής στις ναυτιλιακές διασκέψεις. Παρόλα αυτά, **αναμένονται τα αποτελέσματα της εφαρμογής του Κανονισμού 1419/2006 για τις υπηρεσίες tramp.** Μεγάλη πρόκληση αποτελεί και η ερώτηση του πως η Επιτροπή θα εφαρμόσει την ιδέα καθορισμού των τιμών για τις ναυτιλιακές διασκέψεις.

Μια περιορισμένη ιδέα καθορισμού τιμών σε αυτόν τον τομέα και σε αυτή την φάση (όταν τα μέλη συγκεντρώνουν τα πλοία τους και τα λειτουργούν από κοινού) το πιο πιθανό αποτέλεσμα που μπορεί να επιφέρει αυτή η διαδικασία είναι να θεωρείται παράνομη. Είναι ευδιάκριτο, λοιπόν, ότι αυτή η παράδοση προσέγγιση είναι δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Από την άλλη πλευρά, μια πολύ «ανοιχτή» ιδέα θα διαφέρει από τον στόχο της Ευρώπης.

Η tramp ναυτιλία όντως αποτελεί έναν υψηλά ανταγωνιστικό κλάδο, και ακόμη και κάθε διάσκεψη (pool) πρέπει να αναλυθεί ατομικά ούτως ώστε να αξιολογηθεί η συμμόρφωσή της στο καινούργιο νομοθετικό καθεστώς. Στις μέρες μας, φαίνεται ότι αρκετές ναυτιλιακές διασκέψεις δεν μπορούν να παραβούν το νέο νομοθετικό καθεστώς. Επομένως, φαίνεται ότι η πλειοψηφία των διασκέψεων δεν θα αναγκαστούν να συγχωνευθούν ή να αναδιαρθρώσουν για να συμμορφωθούν με το νέο Κανονιστικό πλαίσιο.

Οι διασκέψεις (pools) ιδρύθηκαν για πολλούς λόγους, ο πιο σημαντικός είναι αυτός ότι ενισχύουν τον ανταγωνισμό στην ναυτιλιακή αγορά και αυξάνουν την ποιότητα, την ποσότητα και την ευελιξία των υπηρεσιών στους πελάτες της αγοράς. Μερικές μελέτες σημειώνουν ότι εάν οι διασκέψεις σταματούσαν να υπάρχουν, τα ποσοστά των ναύλων θα ανέβαιναν και η αξιοπιστία και η ευελιξία των προσφερόμενων υπηρεσιών θα ήταν λιγότερο καλές. Αυτή η μεταβολή στην αγορά

πολύ πιθανό να επηρέαζε τους πελάτες και οι τιμές να ανέβαιναν κυρίως σε περίοδο οικονομικής ύφεσης, όπως αυτή που διανύουμε.

Ας μην ξεχνούμε ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος όπου οι εξωγενείς παράγοντες (κυρίως οι τιμές πετρελαίου) έχουν τεράστιες επιπτώσεις στην μετέπειτα εξέλιξη του τομέα. Έτσι, με όλα τα παραπάνω καταλήγουμε ότι **η συζήτηση σχετικά με τους νόμους περί ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές θα συνεχιστεί και για τις επόμενες δεκαετίες, αφού υπάρχουν ακόμη πολλά θέματα που πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.**

5.2 Αποτελέσματα Ευρωπαϊκής πολιτικής για την Ναυτιλία

Τακτικών Γραμμών.³⁹

Ερευνώντας πάλι από την αρχή την πολιτική ανταγωνισμού της ΕΕ διαπιστώνουμε ότι:

- Μετά την **κατάργηση του Κανονισμού 4056/86**, που παρείχε απαλλαγή από τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ για τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών, η ΕΕ άλλαξε το πεδίο εφαρμογής συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ήδη από το 2003, γίνονταν προσπάθειες αλλαγής του κλάδου με αποκορύφωμα την **έκδοση του Κανονισμού 1/2003** στις 16 Δεκεμβρίου του 2012. **Στόχος** ήταν να επισημανθεί ότι οι **θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες ανήκουν στο γενικό νομοθετικό πλαίσιο** που ήδη εφαρμόζεται για τον ανταγωνισμό εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

³⁹ http://ac.els-cdn.com/S2092521213000023/1-s2.0-S2092521213000023-main.pdf?_tid=2f28fb0c-375b-11e4-85c7-00000aab0f01&acdnat=1410182730_fcd8c8c73c428cc426493944bd6487fb

- Έπειτα ακολούθησε ο **Κανονισμός 1419/2006**, ο οποίος ανακοινώθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου του 2006 και εφαρμόστηκε στις 28 Οκτωβρίου του 2008. Η απόφαση κατάργησης του Κανονισμού 4056/86, αποτέλεσε το ξεκίνημα για μια εκτενή διαδικασία αξιολόγησης που ξεκίνησε από τον Μάρτιο του 2003.
- Το άμεσο αποτέλεσμα της κατάργησης ήταν ότι **από τον Οκτώβριο του 2008**, οι εταιρείες τακτικών γραμμών **δεν επιτρέπεται να λειτουργούν μέσα σε ένα πλαίσιο συμφωνιών για καθορισμό των τιμών (price fixing) και ρύθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης**. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ωστόσο, παρείχε το πλαίσιο συνεργασίας στους ακόλουθους Κανονισμούς:
 - *Κανονισμός υπ' αριθμόν 906/2009: Αναφέρεται στην εφαρμογή του Άρθρου 81 (3) της Συνθήκης που περιλαμβάνει κατηγορίες των συμφωνιών, αποφάσεων και σχετικών πρακτικών μεταξύ των κοινοπραξιών των εταιρειών τακτικών γραμμών (consortia), και*
 - *Οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή του Άρθρου 81 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.*

Βασισμένη στους Κανονισμούς που τώρα εφαρμόζονται, η ΕΕ:

- Πρώτον, επιτρέπει τις κοινοπραξίες των διαχειριστών εμπορευματοκιβωτίων (container consortia) **να λειτουργούν στα πλαίσια του Κανονισμού υπ' αριθμόν 906/2009, ο οποίος θα παραμείνει σε ισχύ έως τον Απρίλιο του 2015**. Οι κοινοπραξίες θεωρούνται ως υπηρεσίες που λειτουργούν ως αποτελεσματικές συμφωνίες με τον από κοινού καθορισμό δρομολογίων και καθορισμό λιμανιών φορτο-εκφόρτωσης. Τα μέλη των κοινοπραξιών μπορούν να προσαρμόσουν την χωρητικότητα και να μοιραστούν δεδομένα με τα οποία πετυχαίνουν καλύτερη απόδοση των υπηρεσιών τους. Ωστόσο, σημαντικό κριτήριο είναι ότι οι συμφωνίες των κοινοπραξιών (consortia agreements) δεν θα ξεπερνούν το 30% του συνολικού ποσοστού όλων των εμπλεκόμενων μερών στην εν λόγω αγορά για την λειτουργία τους στα

λιμάνια της Ευρώπης.

- Δεύτερον, **οι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί επέτρεψαν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών παρέχοντας ολοκληρωμένες υπηρεσίες συμμορφωμένες με τους Κανονισμούς.** Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η απόφαση της ΕΕ να καταργήσει τον Κανονισμό 4056/86, τράβηξε την προσοχή της Ομοσπονδιακής Επιτροπής Ναυτιλίας (Federal Maritime Commission) των ΗΠΑ και αποτέλεσε το αντικείμενο μιας εκτενούς έρευνας μελετώντας αρκετές εκδοχές αυτής της απόφασης και τα αποτελέσματά της σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό που παρατηρήθηκε είναι **ότι η περίοδος που πάρθηκαν σημαντικές αποφάσεις από την ΕΕ ήταν επί οικονομικής κρίσης σε παγκόσμιο επίπεδο το 2008 και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο το 2011.** Επίσης, παρατηρήθηκε ότι την δεδομένη περίοδο η αγοραστική δύναμη των ναυτιλιακών διασκέψεων (liner conferences) είχαν περιοριστεί σημαντικά από προηγούμενη νομοθετική διαρρύθμιση στις ΗΠΑ και στην ΕΕ.

Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη όλα τα παραπάνω καταλήγουμε ότι **ο κλάδος της ναυτιλίας τακτικών γραμμών αντιμετωπίζει προκλήσεις** όπως είναι η επέκταση της προσφοράς των υπηρεσιών του κλάδου με πρωτοφανή ρυθμό τις τελευταίες δεκαετίες. Αυτή η ανάπτυξη ήταν αποτέλεσμα **μελλοντικών προσδοκιών που όμως άλλαξαν λόγω της οικονομικής κρίσης, η οποία προκάλεσε μείωση της ζήτησης και επομένως δυσλειτουργία του κλάδου σε παγκόσμιο επίπεδο.**

Ένας επιπλέον παράγοντας δυσλειτουργίας του συγκεκριμένου κλάδου ήταν η απόφαση της ΕΕ για κατάργηση-αναθεώρηση και γενικότερα αλλαγές στους ήδη Κανονισμούς περί ανταγωνισμού και ειδικότερα τους κανονισμούς για τον καθορισμό των τιμών και προσφοράς υπηρεσιών (price fixing and supply). Το βασικό χαρακτηριστικό του κλάδου είναι οι προγραμματισμένες υπηρεσίες (scheduled services), όπου αποτέλεσαν την βάση για την επιθυμητή υποστήριξη των διαδικασιών από το 1961 για τις ΗΠΑ και το 1987 στην ΕΕ. Οι καινούργιες αλλαγές στην λειτουργία των διαδικασιών που επέφεραν οι αλλαγές στους νόμους οδήγησαν σε μια πιο επιθετική στάση απέναντι στις διαδικασίες των μεταφορέων εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό λοιπόν σημαίνει ότι **το περιβάλλον λειτουργίας των μεταφορέων εμπορευματοκιβωτίων έχει αλλάξει, κάτι που θα πρέπει να**

λαμβάνεται σοβαρά υπόψη στην ανάπτυξη των θαλάσσιων δρόμων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

5.2.1 Επιπτώσεις της Κατάργησης των Συνδιασκέψεων.⁴⁰

Βασιζόμενοι στη μελέτη του International Chamber of Shipping (ICF) εξάγουμε τις πιο κάτω επιπτώσεις:

- *Επιπτώσεις στη δομή της αγοράς και στη διαθεσιμότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.*

Όλα τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι δεν θα υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στον ανταγωνισμό, την συγκέντρωση της αγοράς και στην παροχή υπηρεσιών στις μεγάλες εμπορευματικές διαδρομές. Το μέγεθος και η ανταγωνιστικότητα αυτών των μεγάλων αγορών είναι ήδη αναγνωρισμένα και αναμένεται να υπάρξει άμεση ανταπόκριση στις ανάγκες της αγοράς ακόμα και σε περιπτώσεις πτώχευσης, συγχώνευσης και απόσυρσης της προσφοράς πλοίων μιας γραμμής. **Έτσι ενώ μπορεί να προκύψουν αλλαγές στα μερίδια αγοράς και στη βιωσιμότητα των εταιρειών αυτές οι αλλαγές δεν θα μπορούν να επηρεάσουν τη δομή της αγοράς.** Αντίθετα, η δομή μιας μικρής εμπορευματικής διαδρομής μπορεί να επηρεαστεί πιο εύκολα σε περιπτώσεις απόσυρσης πλοίων από τη συγκεκριμένη διαδρομή.

- *Επιπτώσεις στις τιμές και τις τάσεις της αγοράς.*

Ενώ με βάση τις οικονομικές αρχές η κατάργηση των συνδιασκέψεων θα πρέπει να προκαλέσει πτωτική πορεία των ναύλων λόγω αύξησης του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών των συνδιασκέψεων, δεν μπορούμε να βρούμε αποδείξεις για κάτι τέτοιο από τα εμπειρικά δεδομένα που προκύπτουν από τις απελευθερώσεις που έχουν γίνει στη ναυτιλία γραμμών κατά το παρελθόν. **Είναι πιθανό ότι οι επιχειρησιακές και τεχνολογικές εξελίξεις, ιδίως όσον αφορά τα μεγαλύτερα μεγέθη των πλοίων, είναι πιο σημαντικοί παράγοντες καθορισμού των ναύλων και έτσι συγκαλύπτουν τυχόν πιθανές επιπτώσεις.**

⁴⁰ ICF Consulting (2005), Economic Assistance Study on Liner Shipping.

Αντίθετα ένας σημαντικός βαθμός μεταβλητότητας παρατηρήθηκε στους ναύλους της ναυτιλίας γραμμών, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι οι συνδιασκέψεις δεν διατηρούσαν αποτελεσματικά τη σταθερότητα των ναύλων. Άλλες πρόσφατα απελευθερωμένες αγορές μεταφοράς, οι οποίες είχαν κοινά χαρακτηριστικά με τη ναυτιλία γραμμών, εμφάνισαν σημαντικά μικρότερη μεταβλητότητα. Ωστόσο, υπάρχουν παραδείγματα απελευθερωμένων αγορών που παρουσιάζουν μεγάλη αστάθεια ναύλων, όπως η αγορά των δεξαμενόπλοιων.

Με την απελευθέρωση της ναυτιλίας γραμμών θα υπάρξουν γενικότερα θετικά αποτελέσματα αλλά και μεταβατικά κόστη. Χρεοκοπίες και σμίκρυνση εταιρειών θα επηρεάσουν κυρίως τις μη αποτελεσματικές και μη ευέλικτες εταιρείες. Οι μικρότερες εμπορευματικές διαδρομές, οι μικρότεροι πλοιοκτήτες/γραμμές και οι μικροί φορτωτές είναι πιθανό να νιώσουν πιο έντονα αυτές τις επιπτώσεις σε σχέση με τις μεγάλες γραμμές.

- *Ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.*

Σε γενικές γραμμές η κατάργηση των συνδιασκέψεων δεν φαίνεται να θέτουν σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών και γραμμών της ΕΕ. Όμως, χαρακτηριστικά όπως τα υψηλά κόστη στις χερσαίες εγκαταστάσεις, εφαρμογές νέων μηχανισμών και συστημάτων καθώς και συνεχώς εξελισσόμενα επιχειρησιακά σχήματα και διοικητική ευελιξία, ίσως καταστήσουν κάποια μέλη της ναυτιλιακής βιομηχανίας ευάλωτα στις νέες συνθήκες. **Όσον αφορά τις επιπτώσεις της κατάργησης στην ανταγωνιστικότητα του εμπορίου της ΕΕ είναι πολύ πιθανό αυτές να είναι σχεδόν ασήμαντες και ανεπαίσθητες.** Τα κόστη για τις διεθνείς μεταφορές με container γενικά μειώνονται σε σημαντικό βαθμό, ακόμη και 5% επί της αξίας των πιο συχνά μεταφερόμενων προϊόντων. Έτσι, για τα περισσότερα προϊόντα, μικρές ή μετρίου μεγέθους αλλαγές στα επίπεδα των ναύλων, είναι πολύ δύσκολο να μετρηθούν σε όρους επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα.

5.3 Κύρια θέματα αντιμετώπισης για την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.⁴¹

Τις περασμένες δεκαετίες η απελευθέρωση των μεταφορών, η ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών δικτύων και οι ανησυχίες σχετικά με την μετέπειτα πορεία των μεταφορών δημιούργησαν έντονο ενδιαφέρον της Ευρώπης για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping – SSS). Ωστόσο, αρκετά αναγκαία ήταν η χρηματοοικονομική υποστήριξη του ιδιωτικού τομέα σε αυτόν τον «καινούργιο» για τα τότε δεδομένα τομέα, αλλά και του δημόσιου. Σχετικά με αυτό, αρκετά προγράμματα αναπτύχθηκαν όπως για παράδειγμα το Marco Polo, το TEN-T, το PACT, κλπ. για την εύρεση πηγών χρηματοδότησης. Η επένδυση για το πρόγραμμα TEN-T αφορούσε την βελτίωση του χερσαίου δικτύου ενώ στον αντίποδα αυτού του προγράμματος, το Marco Polo αφορά την κατασκευή του θαλάσσιου δικτύου.

Ανεξάρτητα από την επέκταση των δραστηριοτήτων της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) στην ΕΕ, το οδικό δίκτυο εξακολουθεί να είναι ο σημαντικότερος τομέας στην μεταφορά των φορτίων στην ΕΕ. Ένας από τους λόγους που συμβαίνει αυτό είναι ο χειρισμός προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Πρώτον, αφορά μόνο τα λιμάνια της ΕΕ και αποκλείει από τις ρυθμίσεις αυτά που βρίσκονται εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό σημαίνει ότι κάποιες σημαντικές συνδέσεις μεταξύ λιμένων όπως αυτών μεταξύ Βόρειας Αφρικής και Ευρώπης, που μπορούν να θεωρηθούν ως NMA δεν αποτελούν επιλογή για λήψη χρηματοδότησης από την ΕΕ.

Δεύτερον, η NMA χρηματοδοτούνται από τον ιδιωτικό τομέα επί το πλείστον, ενώ το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο από τον δημόσιο. Τέτοιου είδους διαφορές δημιουργούν στρεβλώσεις στην αγορά και κάνει δύσκολη την πρόβλεψη για το αν θα προτιμηθεί το οδικό ή το θαλάσσιο δίκτυο για μεταφορές σε πλαίσια ελεύθερης

41

http://www.google.gr/books?hl=el&lr=&id=DZ3_AQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA196&dq=SHORT+SEA+A+SHIPPING+IN+EUROPE:+ISSUES,+POLICIES+AND+CHALLENGES+Adolf+K.+Y.+Ng,+Sergi+Sauri+and+Mateu+Turrr%C3%B3+&ots=8IV2lp0MKw&sig=yNZ9ojLyOfFjdV8-KLTnsKltWw&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

αγοράς. Η απόδοση των λιμένων είναι επίσης ένας παράγοντας-κλειδί των ΝΜΑ και θα πρέπει να ενισχυθεί σημαντικά για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου.

Έτσι, παρά τις σημαντικές προσπάθειες της ΕΕ να δημιουργήσει έναν κοινό θαλάσσιο χώρο εντός Ευρωζώνης και να βελτιώσει την αποδοτικότητα των λιμένων, υπάρχει ακόμα πολύς δρόμος για να φτάσει να έχει η ΝΜΑ την βέλτιστη παρουσία στην αγορά της ΕΕ.

Τέλος, **στην Ελληνική περίπτωση**, απαιτούνται μεταρρυθμίσεις όσον αφορά στην ύπαρξη περισσότερων παρόχων για κάθε κατηγορία υπηρεσίας, την απουσία παρέμβασης από Λιμενική Αρχή στην τιμολόγηση, την κατάργηση των υποχρεωτικών υπηρεσιών πλοήγησης για τα πλοία, τα οποία χρησιμοποιούν τακτικά τα λιμάνια και την άδεια σε ένα πλοίο να αρχίζει την εκφόρτωση αμέσως μετά την άφιξη χωρίς να έχει να ολοκληρώσει τη γραφειοκρατική διαδικασία.⁴²

5.4 Συμπεράσματα για την απελευθέρωση στον τομέα της Κρουαζιέρας.⁴³

Η επικείμενη συνολική άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα μπορεί να σηματοδοτήσει μια σειρά νέων εξελίξεων για την ελληνική ναυτιλία, αναφορικά με το επίπεδο των αλλαγών και της αναβάθμισης στις υποδομές, τις επενδύσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων του τουρισμού, το εργασιακό κόστος για τους εφοπλιστές και τις εταιρείες για την προσέλκυση τουριστών από περιοχές που παραδοσιακά δεν επισκέπτονταν την Ελλάδα, αλλά επίσης μπορεί να δρομολογήσει μια μεγαλύτερη συμβολή του τουρισμού συνολικά στην οικονομία.

⁴² Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πιάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.315.

⁴³ Μεθενίτης Σπυρίδων (2011) «Η απελευθέρωση της Κρουαζιέρας από τον όρο του Καμποτάζ και οι συνέπειες στην Ελληνική οικονομία», σελ.80

Αναφορικά με το επίπεδο των αλλαγών και της αναβάθμισης στις υποδομές, η βελτίωση των υποδομών μπορεί να προσελκύσει επενδύσεις, να ενισχύσει το εργασιακό περιβάλλον, να προσφέρει νέες θέσεις εργασίας και να συμβάλλει στην ανάπτυξη και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός και ο συνεδριακός τουρισμός.

Αναφορικά με το εργασιακό κόστος για τον εργοδοτικό κλάδο, το άνοιγμα των αγορών με την άρση του καμποτάζ μπορεί να προσφέρει φθηνότερο εργατικό δυναμικό σε μια εποχή έντονης οικονομικής κρίσης, διασφαλίζοντας και διατηρώντας παράλληλα τα προνόμια των Ελλήνων ναυτικών μέσα στο πλαίσιο αυτό. Το άνοιγμα της αγοράς θα προσφέρει νέες θέσεις εργασίας και αυτό με τη σειρά του θα συμβάλλει στην αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος, αλλά θα προσθέσει επίσης και αξία, εργατική και οικονομική, στο συνολικό οικονομικό προφίλ του κλάδου.

Εκείνο που πρέπει επίσης να τονισθεί είναι η ανάγκη να αμβλυνθούν τα συντεχνιακά συμφέροντα και να εισαχθούν πρακτικές συνεχούς αξιολόγησης του εργατικού δυναμικού προκειμένου να υπάρχουν διαφανή και αξιοκρατικά κριτήρια αξιολόγησης και επιλογής του προσωπικού και να παρέχεται συνεχής επιμόρφωση στις νέες τεχνολογίες και τάσεις του κλάδου.

Σε σχέση με την προσέλκυση τουριστών από διαφορετικές περιοχές, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει τη δυνατότητα εντονότερης προβολής της χώρας στο εξωτερικό σε περιοχές που παραδοσιακά δεν επιλέγουν την χώρα μας για τις διακοπές τους. Για παράδειγμα, η Ελλάδα είναι παραδοσιακά δημοφιλής προορισμός για τους Ευρωπαίους και σε κάποιο βαθμό για τους Ασιάτες του Ειρηνικού Ωκεανού (π.χ. Ιαπωνία, Νότια Κορέα).

Η απελευθέρωσή της κρουαζιέρας «ξεκλειδώνει» νέες αγορές με αναπτυσσόμενο ΑΕΠ, όπως είναι η Ρωσία και η Σαουδική Αραβία, το Κατάρ και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, χώρες που είναι απομακρυσμένες γεωγραφικά από την Ευρώπη, όπως η Βραζιλία, η Αργεντινή και η Αυστραλία αλλά και οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι πολίτες των οποίων επιλέγουν την κρουαζιέρα για τις διακοπές τους.

Η προσέλκυση τουριστών από διαφορετικές περιοχές του κόσμου μέσα από την κρουαζιέρα μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας αλλά μπορεί επίσης να προσφέρει και ένα εξίσου ανταγωνιστικό περιβάλλον και προϊόν για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας μακριά από την Καραϊβική που αποτελεί ακόμα και σήμερα τον δημοφιλέστερο προορισμό της κρουαζιέρας.

Στο σύνολό της, η βιομηχανία της κρουαζιέρας μπορεί να συμβάλλει στην συνολική ανάπτυξη της ναυτιλίας και στην ανάπτυξη μιας εντονότερης και αυξανόμενης τουριστικής κίνησης. Ειδικά, στην τρέχουσα δύσκολη οικονομική συγκυρία ο κύκλος εργασιών του τουριστικού και ναυτιλιακού κλάδου μπορεί να διευρυνθεί και να προσφέρει περισσότερα στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν που αναζητεί πόρους ανάπτυξης και επέκτασης μέσα στο στενό δημοσιονομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται.

Επίσης, δοθέντος του γεγονότος ότι ένα μεγάλο μέρος του τουριστικού κοινού σε Ευρωπαϊκό επίπεδο παραμένει αναποφάσιστο σχετικά με την επιλογή του προορισμού διακοπών, η παροχή ποιοτικών και σε τιμή κόστους υπηρεσιών μπορεί μακροπρόθεσμα να ευνοήσει την ναυτιλία και τον τουρισμό και να αποτελέσει βασικά κριτήρια επιλογής της Ελλάδας ως ενός εκ των πρωταρχικών προορισμών της κρουαζιέρας και του τουριστικού κοινού στην Ευρώπη αλλά και γενικότερα σε διεθνές επίπεδο.

5.5 Προοπτικές μετά την απελευθέρωση στην Ακτοπλοΐα.⁴⁴

Από την ανάλυση που προηγήθηκε τόσο στην εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου, όσο και την ειδική αναφορά στην ελληνική εμπειρία, προκύπτει ότι κεντρικό θέμα στην ομαλή εξέλιξη της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών είναι η αντιμετώπιση των νησιωτικών μεταφορών και οι όροι βάσει των οποίων εκτελούνται.

Επιπλέον, οι οικονομικές δυσκολίες είναι διαρθρωτικές, αποτελούν δηλαδή ταυτόχρονα αιτία και αποτέλεσμα μιας σειράς φαινομένων, όπως η αποδιάρθρωση του τοπικού παραγωγικού ιστού, η δημογραφική και κοινωνική αποσταθεροποίηση, ο πολιτιστικός μαρασμός, η τεχνολογική και η οικονομική εξάρτηση κλπ. δημιουργώντας ένα φαύλο κύκλο υπανάπτυξης. Επομένως, γίνεται σαφές ότι δεν πρόκειται για προβλήματα συγκυριακής φύσης αλλά για δομικά προβλήματα. Κατά συνέπεια για να είναι αποτελεσματικές οι πολιτικές που θα εφαρμοστούν θα πρέπει να έχουν ως στόχο τη διόρθωση των γενεσιουργών αιτιών του προβλήματος και όχι των επιφαινομένων του.

Οι προβλέψεις για τον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών δεν έχουν τύχει σαφούς εφαρμογής. Η διαδικασία απελευθέρωσης άλλων τομέων υπήρξε πολύ ώριμη, όπως οι τηλεπικοινωνιακές ή οι ταχυδρομικές υπηρεσίες για παράδειγμα. Για αυτές τις υπηρεσίες αναπτύχθηκε από την Κοινότητα η έννοια της καθολικής υπηρεσίας, η οποία προσδιορίζει ένα σύνολο απαιτήσεων κοινής ωφελείας, στις οποίες θα έπρεπε να υπόκεινται σε ολόκληρη την Κοινότητα.

Η έλλειψη σαφούς προσδιορισμού του περιεχομένου της «καθολικής υπηρεσίας» για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και ιδιαίτερα για τις νησιωτικές μεταφορές επέτεινε και την ασάφεια γύρω από τα όρια της δημόσιας υπηρεσίας. Η κριτική και οι προτάσεις εκ μέρους των νησιωτικών περιοχών επικεντρώνονται ακριβώς σε αυτό το σημείο δηλαδή τη διαδικασία και τους όρους ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή για τη σύναψη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

⁴⁴ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω, σελ.284-287.

Το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει από την αποτίμηση της υλοποίησης της πολιτικής για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών είναι ότι απαιτείται εμβάθυνση στα θέματα νησιωτικών μεταφορών με τη σαφή αποτύπωση και προσδιορισμό των ουσιωδών στοιχείων της δημόσιας υπηρεσίας. Πρόκειται για αλλαγή της αντίληψης για τη διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών.

Όλες οι μέχρι τώρα πολιτικές είχαν ως κέντρο το πλοίο. Αυτό επιβάλλεται να αντικατασταθεί από τη συστημική και δικτυακή προσέγγιση (δίκτυο-λιμάνι-εταιρεία-υποστηρικτικές υπηρεσίες-παρακολούθηση στοιχείων κίνησης και οικονομικών δεδομένων – αξιολόγηση – διασφάλιση παροχής υπηρεσίας) παράλληλα με τη θέσπιση σαφών κριτηρίων διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος.

Για τη ρεαλιστική υλοποίηση ενός τέτοιου προτύπου εξυπηρέτησης των νησιωτικών μεταφορών είναι απαραίτητος ο βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός, ώστε να διασφαλισθεί η ομαλή μετάβαση παράλληλα με τη θεσμοθέτηση μηχανισμών παρακολούθησης τόσο σε εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ιδιομορφία και η πολυπλοκότητα του νησιωτικού χώρου δεν δίνει την δυνατότητα «αντιγραφής» έτοιμης λύσης από άλλες αγορές, απαιτεί ειδική λύση που απαραίτητα θα βασίζεται στις προδιαγραφές που αναφέρονται, παράλληλα όμως με την αναγκαία δημοκρατική διαβούλευση, ώστε να αποτυπωθούν οι απόψεις και οι διαθέσεις των νησιωτών αλλά και οι περιορισμοί και να εμπεδωθεί η νέα αντίληψη.

5.5.1 Συνέπειες της απελευθέρωσης στις Κοινοτικές χώρες.⁴⁵

Από την αξιολόγηση των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προκειμένου να επιτευχθεί απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συνδυασμό με τις γενικότερες ρυθμίσεις που προβλέπει το πρόγραμμα δράσεως για τη δημιουργία ενιαίας εσωτερικής αγοράς, προκύπτει ότι **σε γενικές γραμμές η Κοινότητα θα συνεχίσει τη φιλελεύθερη πολιτική της στον ακτοπλοϊκό τομέα.** Γενικότερα, δε διαφαίνεται καμία διάθεση για τη λήψη μέτρων προστατευτισμού που θα προκαλούσαν τη δημιουργία μιας «οχυρωμένης Ευρώπης» (forstress Europe) στον τομέα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

⁴⁵ Λαγούρου Κυριακή (2006) «Οι επιδράσεις στις επιμέρους Εθνικές ακτοπλοϊκές αγορές από την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών», σελ.115-117.

Οι προτάσεις για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο χώρο της ναυτιλίας εστιάζονται στην κατάργηση του εθνικού προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage). Η αγορά αυτή πρέπει να είναι προσβάσιμη από το σύνολο εκείνων που προσφέρουν και εκείνων που ζητούν. Σε μια τέτοια αγορά η τιμή ενός και του αυτού αγαθού θα είναι η ίδια και θα διαφέρει μόνο από το κόστος μεταφοράς.

Οι προτάσεις αυτές αποτελούν προέκταση της φιλελεύθερης διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας. Ωστόσο, ιδιαίτερα για την ελληνική ναυτιλία οι προτάσεις αυτές σχετίζονται και με την αμυντική ικανότητα της χώρας και ειδικότερα στον έλεγχο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για το νησιωτικό χώρο του Αιγαίου.

Σε Κοινοτικό επίπεδο, υπάρχει μεγάλο χάσμα στην αποδοτικότητα των διάφορων λιμανιών, με κράτη στη Νότια περιφέρεια της Ευρώπης (π.χ. Ισπανία, Πορτογαλία και Ελλάδα) να υποφέρουν από χαμηλή αποδοτικότητα. Το χάσμα αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους, μεταξύ των οποίων είναι οι διαφορές απόψεων από τις διάφορες κυβερνήσεις για το ποιος θα πρέπει να είναι ο ρόλος των λιμανιών, οι περιπτώσεις που η εθνική νομοθεσία είναι ασυμβίβαστη με την Κοινοτική, η τεχνολογική υστέρηση κλπ. Η αποδοτική λειτουργία στα λιμάνια είναι κάτι που σαφώς επιδέχεται βελτίωση στις χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου και αποτελεί στρατηγικό στόχο που θα αντιμετωπισθεί με προτεραιότητα για το καλό όλης της Ευρώπης.

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

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

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

Οι πρώτες οικονομικές επιπτώσεις της «απελευθέρωσης» στην ακτοπλοΐα ήταν περιορισμένες, γεγονός που οφείλεται στο ότι μικρό σχετικά τμήμα των νοτίων φορτίων ήταν νόμιμα διαθέσιμο στα νότια κράτη-μέλη της ΕΕ. Οι οικονομικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών θεωρήθηκαν περιορισμένες και αυτό αποδόθηκε σε δύο κυρίως λόγους:

- *Στις βόρειες χώρες-μέλη (Σκανδιναβικές)* οι παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές ήταν ήδη απελευθερωμένες ανέκαθεν και έτσι δεν υπήρξαν θεαματικές αλλαγές.
- *Στις νότιες χώρες-μέλη και ιδίως στην Ισπανία και στην Ιταλία*, μόνο ένα μικρό τμήμα των συνολικών φορτίων (περίπου το 20%) ενέπιπτε στις μεταφορές που απελευθερώθηκαν και αφορούσε τα μη στρατηγικά φορτία στο ηπειρωτικό εμπόριο και που μεταφέρονταν από πλοία μεγαλύτερα των 650 κόρων (GT). Από αυτό μόνο το 6% μεταφέρθηκε από πλοία που δεν είχαν την εθνική σημαία.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά τον περιορισμό των επενδύσεων στην ακτοπλοΐα ένας σημαντικός παράγοντας που τις επηρεάζει είναι και το ναυτολόγιο, το οποίο δεν είναι αιχμής – αντιαιχμής. **Σε κοινωνικό επίπεδο**, η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δεν θα πρέπει να οδηγεί σε αγνόηση των εθνικών κανόνων των χωρών, αλλά οι εθνικές νομοθεσίες θα πρέπει να εναρμονίζονται με το Κοινοτικό Δίκαιο.

Σε ότι αφορά την απελευθέρωση και τη λεγόμενη ποιότητα υπηρεσιών πιστεύεται ότι η πρώτη βελτίωσε γενικά τη δεύτερη με τη μορφή αύξησης των ανταποκρίσεων ή και αναχωρήσεων. Επίσης, ενώ αναμενόταν αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων, ειδικότερα εκείνων που διαθέτουν ισχυρή τεχνολογική και χρηματοδοτική βάση,

παρατηρήθηκε παράλληλα και έξοδος επιχειρήσεων από το ναυτιλιακό κλάδο σαν συνέπεια της απελευθέρωσης. Αυτό αποδόθηκε στην ανομοιογένεια των εταιρειών και στην έλλειψη ανεπαρκών (ποιοτικών) πλοίων και επομένως κρίθηκε απαραίτητος ο μελλοντικός εκσυγχρονισμός του στόλου.

5.5.2 Συνέπειες απελευθέρωσης στην Ελληνική Ακτοπλοία.⁴⁶

Η απελευθέρωση της Ακτοπλοίας έχει θετικές και αρνητικές συνέπειες. **Στις θετικές επιπτώσεις** εντάσσεται η δυνατότητα να δραστηριοποιούνται οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος της ΕΕ, γεγονός που έχει ήδη συμβεί (π.χ. η εκτέλεση δρομολογίων με πλοία υπό ελληνική σημαία στις γραμμές: Σκωτία – Βέλγιο, Φιλανδία-Γερμανία, Ηπειρωτική Ιταλία-Σικελία, κλπ). Η διείσδυση των Ελλήνων εφοπλιστών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κράτους-μέλους της ΕΕ είναι σχετικά εφικτή και βασίζεται στη μεγάλη παράδοση που έχουν οι Έλληνες στη θάλασσα, τον δυναμισμό και την εμπειρία των Ελλήνων εφοπλιστών και την επαρκή εκπαίδευση των ναυτικών μας.

Στις αρνητικές συνέπειες, εντάσσεται η δυνατότητα διείσδυσης πλοιοκτητών των άλλων κρατών-μελών στις ενδομεταφορές μας, με νεότερα σκάφη, με συνέπεια να ανταγωνίζονται τους Έλληνες πλοιοκτήτες με όλες τις γνωστές επιδράσεις. Στην πράξη όμως δεν αντιμετωπίζεται παρουσία πλοιοκτητών κράτους-μέλους της ΕΕ που θα ανταγωνισθεί τους Έλληνες και μάλιστα στο εσωτερικό.

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

⁴⁶ Λαγούρου Κυριακή (2006) «Οι επιδράσεις στις επιμέρους Εθνικές ακτοπλοϊκές αγορές από την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών», σελ. 119,120.

Σε αντίθεση με την κατάσταση της ζήτησης, η εικόνα από την πλευρά της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας δεν είναι και τόσο ρόδινη. Παρά τις εξελίξεις στον ακτοπλοϊκό στόλο από πλευράς μεγέθους πλοίων και επιπέδου παροχής υπηρεσιών, ο στόλος χρήζει ανανέωσης. Επιπλέον, η πάσης φύσεως λιμενική υποδομή, κρίνεται σήμερα ανεπαρκής και είναι βασικός παράγοντας δυσλειτουργίας του συστήματος, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Αυτό ισχύει και για τα μεγάλα αστικά κέντρα και για τα λιμάνια της περιφέρειας.

5.5.3 Οι επιπτώσεις των τροποποιήσεων του θεσμικού πλαισίου για την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα.⁴⁷

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

Η Ελλάδα υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδος προστατευτισμού. Το μέλλον θα δείξει εάν οι παλαιότερες και πρόσφατες πρωτοβουλίες και επιλογές δικαιωθούν στην πράξη. Ο Κανονισμός 3577/92 και στην συνέχεια ο Νόμος 2932/2001 για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις, κυρίως από την πλευρά των πλοιοκτητών. Υπήρξε ακόμη και προσφυγή αυτών στην δικαιοσύνη κατά του Νόμου 2932/2001 ζητώντας σχεδόν γενική τροποποίησή του.

⁴⁷ Λαγούρου Κυριακή (2006) «Οι επιδράσεις στις επιμέρους Εθνικές ακτοπλοϊκές αγορές από την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών», σελ.121-123.

Στις θετικές συνέπειες της άρσης περιλαμβάνονται:

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

Η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου είναι πρωτίστης σημασίας καθώς είναι και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Τα πλοία για να είναι ανταγωνιστικά πρέπει να είναι ποιοτικά και ασφαλή. Η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άμνηχου πλοίου και του έμνηχου ναυτικού είναι αμφίδρομη. Για να υπάρξει βελτίωση της θέσης και της εκπαίδευσης του ναυτικού πρέπει ασφαλώς να υπάρξει και μεγάλος και ποιοτικός Ελληνικός στόλος αλλά και το αντίθετο. Είναι επομένως, απαραίτητο να υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για τον χειρισμό του προηγμένου εξοπλισμού των σύγχρονων πλοίων.

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

Κεφάλαιο 6

Συμπεράσματα - Προτάσεις

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν μια οικονομική δραστηριότητα στρατηγικής σημασίας για τις εθνικές οικονομίες και είναι ένας «δύσκολος» οικονομικός τομέας, η οργάνωση του οποίου χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικής αβεβαιότητας. Έτσι, για την επίτευξη της αρτιότερης οργάνωσης του συστήματος έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ σύνολο ρυθμιστικών πολιτικών και κανονισμών, η ανάπτυξη των οποίων έγινε κυρίως σε διεθνές επίπεδο, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, με στόχο την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του ναυτιλιακού συστήματος.

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕ έχει αναπτύξει σημαντικές ρυθμιστικές παρεμβάσεις οι οποίες επιδιώκουν να καλύψουν τις «αδυναμίες» του κλάδου και των επιμέρους ναυτιλιακών αγορών που έχουν δημιουργηθεί. Κύριοι άξονες της σχετικής παρέμβασης της ΕΕ αποτελούν: α) η διαμόρφωση των όρων ανταγωνισμού, β) το άνοιγμα των επιμέρους αγορών του ναυτιλιακού συστήματος, γ) οι νομοθετικές παρεμβάσεις για την κάλυψη, πρωτίστως, των αναγκών της ναυτιλίας και έπειτα των «αδυναμιών» αυτής και δ) οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης ανάπτυξης του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων.

Πιο συγκεκριμένα, όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω στην παρούσα εργασία, οι Κατευθυντήριες Γραμμές δημιουργήθηκαν για να ανταποκριθούν στην ανάγκη καθιέρωσης ενός διεθνούς ισότιμου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος συμπεριλαμβανομένου του κοινοτικού στόλου. Ο βασικός τους στόχος ήταν να αντιμετωπίσουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου και όχι τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές ούτε στρέβλωσαν τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό, ούτε έθιξαν τις συνθήκες λειτουργίας σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον της ΕΕ.

Η ΕΕ πιστεύει ακράδαντα ότι είναι απαραίτητο για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας να διατηρηθεί το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο και περαιτέρω ενίσχυσης αυτού, καθώς επίσης και να παρατείνει τη διάρκεια ισχύος των υφιστάμενων πολιτικών για τις Κρατικές Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Η ναυτιλία ως ηγετικός τομέας πρέπει να διαφυλαχθεί στην ΕΕ εν όψει της στρατηγικής σημασίας του και της πολυμερούς συμμετοχής του στην ευρωπαϊκή οικονομία.

Επιπροσθέτως, η έως τώρα πολιτική της Ευρώπης έδωσε ώθηση στο Ευρωπαϊκό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, δηλαδή, λιμάνια, κατασκευαστές εξοπλισμού, δικηγόρους, τραπεζίτες, μεσίτες, νηογνώμονες, ασφαλιστές, επισκευές πλοίων, ναυπηγεία. Η εφαρμογή της προώθησε την απόκτηση νεότερων και τεχνολογικά πιο προηγμένων πλοίων στον κοινοτικό στόλο με αποτέλεσμα την βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσής του.

Ενθάρρυναν, έτσι, την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην ΕΕ ως εναλλακτικής των οδικών μεταφορών, ανακουφίζοντας την οδική συμφόρηση και ενθαρρύνοντας την στροφή προς περιβαλλοντικά πιο φιλικές μορφές μεταφοράς. Ωστόσο, παρά τις σημαντικές προσπάθειες της ΕΕ να δημιουργήσει έναν κοινό θαλάσσιο χώρο εντός Ευρωζώνης και να βελτιώσει την αποδοτικότητα των λιμένων, υπάρχει ακόμα πολύς δρόμος για να φτάσει να έχει η ΝΜΑ την βέλτιστη παρουσία στην αγορά της ΕΕ.

Ακόμη, όσον αφορά την εσωτερική αγορά και ειδικότερα τον ακτοπλοϊκό τομέα, η Κοινότητα θα συνεχίσει τη φιλελεύθερη πολιτική της (βλέπε άρση καμποτάζ) σε αυτόν. Γενικότερα, δε διαφαίνεται καμία διάθεση για τη λήψη μέτρων προστατευτισμού που θα προκαλούσαν τη δημιουργία μιας «οχυρωμένης Ευρώπης» στον τομέα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Οι προτάσεις της για την ακτοπλοΐα αποτελούν προέκταση τις φιλελεύθερης διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας. Ωστόσο, ιδιαίτερα για την ελληνική ναυτιλία οι προτάσεις αυτές σχετίζονται και με την αμυντική ικανότητα τις χώρας και ειδικότερα στον έλεγχο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για το νησιωτικό χώρο του Αιγαίου.

Ας μην ξεχνούμε ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος όπου οι εξωγενείς παράγοντες (κυρίως οι τιμές πετρελαίου) έχουν τεράστιες επιπτώσεις στην μετέπειτα εξέλιξη του τομέα. *Επομένως, η συζήτηση σχετικά με τους νόμους περί ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές θα συνεχιστεί και για τις επόμενες δεκαετίες, αφού υπάρχουν ακόμη πολλά θέματα που πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.*

Η Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωζώνης, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδος προστατευτισμού. *Το μέλλον θα δείξει εάν οι παλαιότερες και πρόσφατες πρωτοβουλίες και επιλογές δικαιωθούν στην πράξη.* Η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου είναι πρωτίστης σημασίας καθώς είναι και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Για να υπάρξει βελτίωση της θέσης και της εκπαίδευσης του ναυτικού πρέπει ασφαλώς να υπάρξει και μεγάλος και ποιοτικός Ελληνικός στόλος αλλά και το αντίθετο. Είναι επομένως, απαραίτητο να υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για τον χειρισμό του προηγμένου εξοπλισμού των σύγχρονων πλοίων.

Καταλήγοντας, οι κύριοι στόχοι για το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ στο διάστημα μέχρι το 2018 (σύμφωνα με την ανακοίνωση που υπέβαλε η Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2009 σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (COM(2009)0008)) είναι η λήψη μέτρων στους σημαντικότερους τομείς και η αντιμετώπιση των επερχόμενων προκλήσεων, ειδικότερα:⁴⁸

- *Η ναυτιλία της ΕΕ στο πλαίσιο των παγκοσμιοποιημένων αγορών και της αυξημένης πίεσης του ανταγωνισμού.*
- Ανθρώπινοι πόροι, ναυτική τέχνη και ναυτιλιακή τεχνογνωσία. Πιθανά μέτρα αφορούν κυρίως την αύξηση της έλξης που ασκούν τα ναυτικά επαγγέλματα, τη βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των ναυτικών, τη διευκόλυνση των προοπτικών δια βίου σταδιοδρομίας στα συμπλέγματα ναυτιλιακών

⁴⁸ http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html

φορέων (clusters) καθώς και την ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας. Επιπλέον, επιδιώκεται η εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας που ενέκρινε η ΔΟΕ (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας – ILO: International Labour Organization), καθώς και η βελτίωση της εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων.

- Μέτρα επίτευξης του μακροπρόθεσμου στόχου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς απόβλητα και χωρίς εκπομπές, μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και μέτρα πρόληψης της τρομοκρατίας και της πειρατείας στη θάλασσα.
- *Πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, π.χ. με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια, πλήρης υλοποίηση των έργων για τη δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών ή για τη σύνδεση των λιμένων της ενδοχώρας.*
- Έρευνα και καινοτομία στις θαλάσσιες μεταφορές: η Επιτροπή συστήνει να ενθαρρύνονται η καινοτομία καθώς και η τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη στις θαλάσσιες μεταφορές, με σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τη μείωση επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και την καλύτερη ποιότητα ζωής όσων ταξιδεύουν στη θάλασσα. Υποστηρίζει επίσης τη δημιουργία ενός πλαισίου αναφοράς βάσει του οποίου θα παρέχονται ηλεκτρονικές ναυτιλιακές υπηρεσίες («e-maritime») σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006)
«Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω

Πάλλης Α.Α. (2007). Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο.
Περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Θεοδωρόπουλος Σ. (επιμέλεια) Ειδικά Θέματα
Ρυθμιστικής Πολιτικής. Αθήνα: Gutenberg, σελ. 33-54.

Γουλιέλμος Α.- Σαμπράκος Ε. (2002) «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών
Αποστάσεων», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα

*Άρθρο του Πάνου Καρβούνη, Επικεφαλής της Αντιπροσωπείας της ΕΕ στην Ελλάδα,
για το ειδικό αφιέρωμα στα Ποσειδώνια της εφημερίδας Ναυτεμπορική (2/6/2014):*
http://ec.europa.eu/greece/news/2014/20140604_pcarvounis_naftemporiki_el.htm

Πολιτική Ανταγωνισμού Ευρωπαϊκής Ένωσης (2003)

Αναστάσιος Δαναμπάσης (2010) «Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της Κρουαζιέρας»,
σελ.30-34.

Μεθενίτης Σπυρίδων(2011) «Η απελευθέρωση της Κρουαζιέρας από τον όρο του
Καμποτάζ και οι συνέπειες στην Ελληνική οικονομία», σελ.80

Λαγούρου Κυριακή (2006) «Οι επιδράσεις στις επιμέρους Εθνικές ακτοπλοϊκές
αγορές από την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών».

Ξένη Βιβλιογραφία

*Milagros Varela Chouciño, “Tramp shipping in the new EC Competition Maritime
Regime” (2008):* <http://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/2008-3.pdf>

*The Asian Journal of Shipping & Logistics-External Constraint on Scheduled
Container Liner Shipping Operations (December 2012): A view from Economic
Regulation in European Union:* <http://ac.els-cdn.com/S2092521213000023/1-s2.0->

S2092521213000023-main.pdf?_tid=2f28fb0c-375b-11e4-85c7-00000aab0f01&acdnat=1410182730_fcd8c8c73c428cc426493944bd6487fb

ICF Consulting (2005), Economic Assistance Study on Liner Shipping

European Competitiveness Report 2008

European Competitiveness Report 2011

Adolf K.Y. Ng, Sergi Sauri and Mateu Turró, (2013) "Short Sea Shipping in Europe: Issues, policies and Challenges" (book chapter no.8) :

http://www.google.gr/books?hl=el&lr=&id=DZ3_AQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA196&dq=SHORT+SEA+SHIPPING+IN+EUROPE:+ISSUES,+POLICIES+AND+CHALLENGES+Adolf+K.Y.+Ng,+Sergi+Sauri+and+Mateu+Turr%C3%B3+&ots=8IV2lp0MKw&sig=yNZ9ojLyOfFqjdv8-KLTnsKltWw&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=28664>

<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25197>

http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/el/competition_el.pdf

http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.6.11.pdf

http://emporiko.law.uoa.gr/Ergasia_Nautikou_cabotage.pdf

[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/doc/com\(2014\)231_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/doc/com(2014)231_el.pdf)

<http://62.1.43.74/5Ekdosis/UplPDFs//sylltomos14/239-256%20Gratsos%202014.pdf>

<http://www.shortsea.gr/ednma.php>

[file:///C:/Documents%20and%20Settings/user/%CE%A4%CE%B1%20%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AC%20%CE%BC%CE%BF%CF%85/Downloads/KO4302074GRD_001%20\(2\).pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/user/%CE%A4%CE%B1%20%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AC%20%CE%BC%CE%BF%CF%85/Downloads/KO4302074GRD_001%20(2).pdf)

<http://www.tsanak.gr/documents/postgrad/sss.pdf>

http://books.eudoxus.gr/publishers/CID_821/cid_00821-0543-ABS.pdf

<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/988/1/Papadodimas.pdf>

http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/04/?lang=gr&all=1&s=1&e=10

<http://www.economist.gr/index.php/2012-02-09-10-57-23/2012-02-09-11-01-33/15148-kratikes-enisxyseis-stis-thalassies-metafores>

http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html

Πανεπιστήμιο Πειραιώς