

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΘΕΜΑ :

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ 1992- 2007 : ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ
ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ**

Διπλωματική Εργασία Υποβληθείσα για την απόκτηση Μεταπτυχιακού
Τίτλου Σπουδών

ΠΑΡΑΣΚΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

Επιβλέπων Καθηγητής : Δ. ΓΙΑΝΝΕΛΗΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2007

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΙΑ

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Στους Γονείς μου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Δ. Γιαννέλη, Αναπληρωτή Καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιά, για την καθοδήγησή του στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής.

Επίσης θερμά ευχαριστώ στον κ. Βαρουξάκη, εισηγητή του τμήματος Σχεδιασμού & Ανάπτυξης της διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, για την πολύτιμη βοήθειά του.

Τέλος, ευχαριστώ το Πανεπιστήμιο Πειραιά που μου έδωσε την ευκαιρία να παρακολουθήσω το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική και μου προσέφερε γνώσεις και κίνητρο για επαγγελματική και προσωπική εξέλιξη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6.
2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7.
3. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΠΡΙΝ ΤΟ 1992	11.
3.1 Στόλος	11.
3.2 Λιμενική υποδομή	13.
3.3 Δομή δικτύου	13.
3.4 Ποιότητα υπηρεσιών	14.
3.5 Θεσμικό πλαίσιο	14.
3.6 Διαπιστώσεις – Συμπεράσματα	17.
4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	19.
4.1 Ευρωπαϊκός Κανονισμός 3577/92	23.
4.2 Σύγκριση 3577/92 με ισχύον Νομικό Πλαίσιο	25.
5. ΝΟΜΟΣ 2932/2001	26.
5.1 Διαπιστώσεις περί 2932/2001	28.
5.2 Προσφυγή ΕΕΑ στην Ε.Ε. για 2932/2001	31.
5.3 Γνωμοδότηση Επιτροπής επί προσφυγής ΕΕΑ	31.
5.4 Εξέλιξη του 2932/2001 μέχρι σήμερα	34.
6. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	38.
6.1 Υπηρεσίες	38.
6.2 Επενδύσεις	41.
6.3 Τεχνολογικές εξελίξεις	43.
6.4 Σχέσεις Υποκατάστασης	45.
6.5 Ανθρώπινο Δυναμικό	46.
6.6 Χαρακτηριστικά Αγοράς	47.
6.6.1 Μορφή	47.
6.6.2 Είσοδος νέων Εταιριών	49.
6.6.3 Κόστος Μεταφοράς	53.

6.6.4 Συνθήκες Ζήτησης	53.
6.6.5 Τιμή Υπηρεσιών	55.
6.6.6 Ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών	56.
7. ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ: ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΑΓΟΡΑ	59.
8. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	61.
8.1 Σύγκριση σε Θεσμικό επίπεδο	61.
8.2 Σύγκριση Ναύλων και ποιότητας	62.
9. ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ : Ποια είναι η άποψη και η βούληση των εμπλεκόμενων φορέων	73.
10. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	79.
11. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ	82.
12. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	84.
13. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	86.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το θέμα της εξέλιξης του ελληνικού ακτοπλοϊκού ζητήματος από το 1992, έτος έκδοσης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην ευρωζώνη, μέχρι σήμερα το έτος 2007. Ειδικότερα επιδιώκονται οι ακόλουθοι σκοποί:

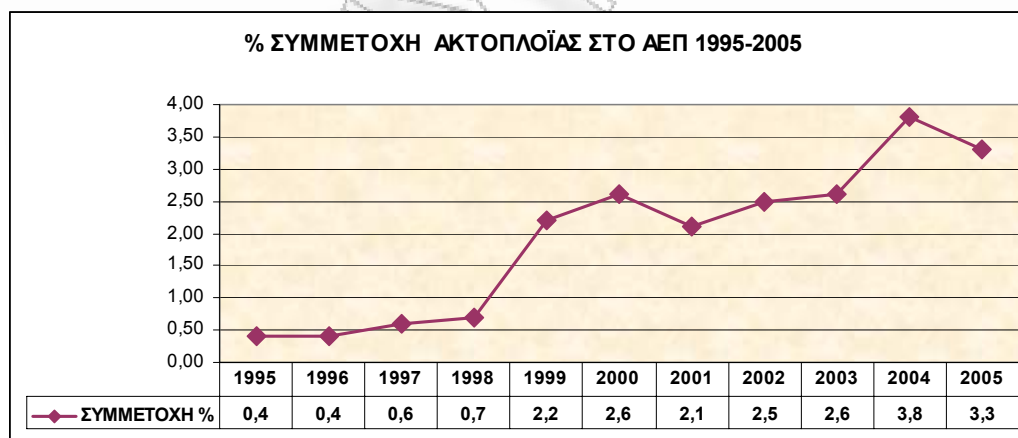
- Παρουσίαση της κατάστασης στον κλάδο : υποδομές, δίκτυο, ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, θεσμικό πλαίσιο μέχρι και κατά το έτος 1992.
- Ανάπτυξη των ευρωπαϊκών διεργασιών που έλαβαν χώρα σε νομοθετικό και ρυθμιστικό επίπεδο, προετοιμάζοντας το έδαφος για τον Κανονισμό 3577/92, καθώς και ανάλυση αυτού.
- Ανάλυση των ελληνικών προσπαθειών νομοθέτησης για εναρμόνιση με τον Κανονισμό, μέσω του Νόμου 2932/2001, καθώς και τα στάδια της εξέλιξής του μέχρι και σήμερα.
- Παρουσίαση της εικόνας της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σήμερα και σύγκριση αυτής με την πλήρως απελευθερωμένη αγορά της Αδριατικής.
- Καταγραφή των διαθέσεων και της βούλησης των εμπλεκόμενων φορέων, ως προάγγελο των εξελίξεων στον κλάδο.
- Εξαγωγή συμπερασμάτων και διατύπωση προβληματισμών.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ¹

Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα, διαμέσου ενός περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμένων στα νησιά. Αποτελεί έναν σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Η άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα άνω του 3,5% τα τελευταία έτη (Διάγραμμα 1), ενώ και η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάται στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Επίσης, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Ποσοστιαία Συμμετοχή Κλάδου 61 : Μεταφορών Μέσω Θαλάσσιων Οδών (Περιλαμβάνει και τις Ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στην Αδριατική)



* Πηγή ΕΣΥΕ : Στοιχεία υπολογισμένα με την παλαιά μέθοδο πριν την αναθεώρηση του υπολογισμού του ΑΕΠ το Σεπτέμβριο του 2006

¹ Alpha Bank, Κλαδική Μελέτη για την Ακτοπλοΐα, www.marineews.gr, Οκτώβριος 2006

Η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη και διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής σε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής επικράτειας, τα ελληνικά νησιά, τα οποία δεν έχουν άλλη δυνατότητα διασύνδεσέως τους με την υπόλοιπη Ελλάδα και τον κόσμο, παρά μόνο μέσω των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Από τον συνολικό αριθμό των νησιών που ευρίσκονται στην ελληνική επικράτεια (3.500 περίπου), τα 124 κατοικούνται (από το 14% του πληθυσμού της Ελλάδος), αλλά μόνο τα μισά εξ αυτών κατοικούνται από σημαντικό αριθμό κατοίκων και αναπτύσσουν οικονομική δραστηριότητα κυρίως στον τομέα του τουρισμού και της γεωργίας. Στα νησιά είναι εγκατεστημένο το 55% του συνόλου των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα με το 61% των ξενοδοχειακών κλινών.

Ο αριθμός των πιο σημαντικών λιμένων του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων 42 έχει η ηπειρωτική Ελλάδα (συμπεριλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Ευβοίας) και περίπου 96 τα νησιά. Ειδικότερα, η Κρήτη διαθέτει οκτώ σημαντικά λιμάνια μέσω των οποίων διακινείται μεγάλο μέρος της ελληνικής γεωργικής παραγωγής και των εξαγωγών ιδιαίτερα σε νωπά φρούτα και λαχανικά, σταφίδες και άλλα γεωργικά προϊόντα. Αεροδρόμιο διαθέτουν 26 νησιά εκ των οποίων τα 16 εξυπηρετούνται μόνον από μία εταιρία, τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, πολλές φορές με σχετικά αραιό δίκτυο πτήσεων. Σε έντεκα νησιά που αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, εκτός τακτικών αεροπορικών γραμμών, ένα σημαντικό μέρος των τουριστών από το εξωτερικό διακινείται με έκτακτες πτήσεις (πτήσεις charter) κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Το μέγεθος της αγοράς στις υπάρχουσες (ή δυνητικές) ακτοπλοϊκές γραμμές κυμαίνεται από ικανοποιητικά μεγάλο έως εξαιρετικά μικρό. Συγκεκριμένα,

διακρίνονται οι ακόλουθες τρεις κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών:

1. Περιλαμβάνει τις γραμμές με μέγεθος της αγοράς ικανοποιητικά μεγάλο στις οποίες δικαιολογείται η δραστηριοποίηση περισσότερων της μίας ναυτιλιακών εταιριών σε ανταγωνιστική βάση. Τέτοιες γραμμές είναι αυτές της Κρήτης, της Ρόδου, της Κέρκυρας, των Ανατολικών Κυκλάδων, κ.ά.
2. Περιλαμβάνει γραμμές των οποίων το μέγεθος της αγοράς (σε συνδυασμό με την απόσταση και το μέγεθος των πλοίων που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν) είναι σχετικά μικρό. Στις γραμμές μπορεί να δραστηριοποιηθεί με ικανοποιητική κερδοφορία μόνο μία ναυτιλιακή εταιρία με ένα ή δύο πλοία. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι η Κάσος, η Κίμωλος και η Χάλκη. Η είσοδος άλλων εταιριών στην αγορά αυτή και ο διαμοιρασμός του μεταφορικού έργου οδηγεί κατά κανόνα σε ζημιογόνο εκμετάλλευση (αδυναμία καλύψεως του υψηλού μέσου κόστους λόγω του πολύ υψηλού σταθερού κόστους).
3. Περιλαμβάνει γραμμές στις οποίες το μέγεθος της αγοράς είναι εξαιρετικά μικρό (οι λεγόμενες «άγονες γραμμές»), με συνέπεια η εκτέλεση τακτικής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας να είναι εφικτή μόνο με κρατική επιχορήγηση. Ο αριθμός των άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών που μπορεί να λειτουργούν εξαρτάται από το ύψος της κρατικής (ή άλλης) επιχορηγήσεως.

Το μεταφορικό έργο για την ακτοπλοία στην ελληνική επικράτεια προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τον εσωτερικό και εξωτερικό θερινό τουρισμό με συνέπεια να χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Η χρονική περίοδος στην οποία σημειώνεται υψηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στην ακτοπλοία περιορίζεται από το εξαιρετικά μικρό μέγεθος της τουριστικής περιόδου στην Ελλάδα που δεν ξεπερνά τους τρεις - τέσσερις μήνες. Σύμφωνα με τα στοιχεία κινήσεως επιβατών στο λιμάνι

του Πειραιά το 2006, κατά το τετράμηνο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου διακινήθηκαν περίπου 9 εκατ. επιβάτες και 1,5 εκατ. οχήματα, επαγγελματικά και μη, που αντιστοιχούν σε ποσοστά 47% επί της ετήσιας κίνησης και για τις δύο κατηγορίες (Πηγή: ΕΣΥΕ). Επιπλέον, η εποχικότητα στις σχετικά μικρές αγορές επιβατών και εμπορευμάτων είναι ακόμα εντονότερη.

Στην πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών γραμμών, ο συνδυασμός του μικρού μεγέθους της αγοράς με την εποχικότητα που προκύπτει από την πολύ περιορισμένη τουριστική περίοδο, συμβάλλει στη διόγκωση του προβλήματος της μη αποτελεσματικής εξυπηρέτησεως των περισσότερων ελληνικών νησιών μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών. Πολλές γραμμές που είναι βιώσιμες λόγω της εκμεταλλεύσεώς τους από μία ναυτιλιακή εταιρία στο τετράμηνο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου, μπορεί να μην καλύπτουν τα έξοδά τους για εκμετάλλευση στο οκτάμηνο Οκτωβρίου - Μαΐου. Επομένως, η διατήρηση της γραμμής σε λειτουργία εκτός της τουριστικής περιόδου, όπως είναι αναγκαίο τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων όσο για την ενίσχυση των προσπαθειών για επέκταση της τουριστικής περιόδου ή για ανάπτυξη άλλης παραγωγικής δραστηριότητας στα νησιά, μπορεί να γίνει μόνο με κρατική επιχορήγηση.

Εκ πρώτης όψεως, διαπιστώνουμε την τρισδιάστατη εικόνα της ελληνικής ακτοπλοΐας, γεγονός που συνεπάγεται διαφορετικές ανάγκες, προβλήματα και σχεδιασμούς πολιτικής τόσο από πλευράς κράτους όσο και από πλευράς εταιριών.

3.Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΠΡΙΝ ΤΟ 1992

3.1 Στόλος²

Ο Ελληνικός Ακτοπλοϊκός στόλος το έτος βάσης 1992 αποτελούνταν από 106 πλοία. Τα 81 από αυτά ήταν Ε/Γ-Ο/Γ , 2 ήταν τύπου Ro/Ro για τη μεταφορά φορτίου και τα υπόλοιπα 23 ήταν Ε/Γ πλοία.

Όσον αφορά τις δυνατότητες του στόλου η μέση χωρητικότητα στα Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ανερχόταν σε 700 επιβάτες με μέγιστη αυτή του APOLON EXPRESS (2.300 επιβάτες), ενώ η μέση χωρητικότητα σε οχήματα για τα Ε/Γ-Ο/Γ ήταν 231 οχήματα με μέγιστη αυτή του ΑΠΤΕΡΑ (490 οχήματα). Η μέγιστη ταχύτητα ανερχόταν στους 16 κόμβους με μέγιστη αυτή του ΑΡΙΑΔΝΗ (23 κόμβοι). Όσον αφορά τη μέση ηλικία του στόλου όδευε συνεχώς αυξανόμενη : από 16 έτη το 1985, στα 19 το 1988. Ενώ για τα Ε/Γ-Ο/Γ άνω των 1.000 κοχ, διαπιστώθηκε ότι στα 4 χρόνια απο το 1988 στο 1992 η μέση ηλικία είχε αυξηθεί και αυτή κατά 4 χρόνια (απο 21 σε 25 έτη). Η κατάσταση στον υπόλοιπο στόλο δεν ήταν καλύτερη, με μερικά πλοία (ιδίως μικρά συμβατικά) να είναι άνω των 50 ετών. Δηλαδή η βασική διαπίστωση ήταν ότι ο στόλος ήταν υπέργηρος. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι στη λίστα του ακτοπλοϊκού στόλου το 1992 περιλαμβανόταν και το Ε/Γ πλοίο ΜΙΑΟΥΛΗΣ , ένα από τον στόλο των τεσσάρων (τα υπόλοιπα τρία ΚΑΝΑΡΗΣ, ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ) που είχαν ναυπηγηθεί στα τέλη της δεκαετίας του '40 από την

² Psaraftis H.N., Papanikolaou A.D., “Impact of New technologies on Shortsea Shipping in Greece”, First European Research Roundable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, November 1992

Ιταλία και είχαν δοθεί στην Ελλάδα στο πλαίσιο συμφωνιών αποζημιώσεων του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου.

Το 1992 οι τιμές των εισιτηρίων ήταν καθοριζόμενες από το YEN επομένως η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ήταν ο μοναδικός άξονας ανταγωνισμού μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιριών. Παράμετροι ποιότητας που αναφέρθηκαν παραπάνω (ηλικία, ταχύτητα) αποδεικνύουν ότι ο ελληνικός στόλος υστερούσε σε αυτό το επίπεδο. Σημαντικός παράγοντας σε αυτό είναι και το γεγονός ότι πλοία του ακτοπλοϊκού στόλου αποτελούσαν μετατροπές πλοίων που είχαν αρχικά κατασκευαστεί για άλλες χρήσεις. Ήταν μία πρακτική που ακολούθησαν εταιρίες στο πλαίσιο των τότε θεσμικών, πολιτικών και οικονομικών συνθηκών, αξιολογώντας την ως περισσότερο ελκυστική από την καθ' αυτή ναυπήγηση πλοίου για την ακτοπλοΐα.

Η δεύτερη διαπίστωση είναι η αρκετά ισχνή παρουσία των λεγομένων πλοίων νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα, Catamaran, SES, SWATH). Αυτή περιοριζόταν σε αρκετά υδροπτέρυγα και σε πολύ λίγα (3) catamaran. Δεν υπήρχε ούτε ένα γρήγορο οχηματαγωγό. Την περίοδο εκείνη επικρατούσε αναβρασμός στον κλάδο όσον αφορά την οικονομική εφικτότητα της εκτεταμένης χρήσης πλοίων νέας τεχνολογίας μεταξύ των ιδιοκτητών ή επίδοξων επενδυτών σε πλοία της κατηγορίας αυτής και των ιδιοκτητών συμβατικού στόλου. Δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις όπου η πρώτη πλευρά εξέφραζε παράπονα για πρακτικές άσκησης πίεσης (lobbying) από πλευράς ιδιοκτητών συμβατικού στόλου ως προς τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου.

3.2 Λιμενική υποδομή³

Το 1992 η βασική διαπίστωση ήταν η μεγάλη ανάγκη αναβάθμισης ολόκληρης της λιμενικής υποδομής της χώρας. Η κίνηση στα λιμάνια αυξανόταν, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες χωρίς να έχουν εξασφαλιστεί πάντα οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την υποδοχή πλοίων επιβατών και οχημάτων. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση, κυκλοφοριακά προβλήματα, έλλειψη σήμανσης, κακή οργάνωση αναχωρήσεων και αφίξεων (ιδίως εάν αυτές συνέπιπταν), κακή διασύνδεση με άλλα μεταφορικά μέσα, έλλειψη ταξί, WC, τηλεφώνων, καθαριότητα κλπ.

3.3. Δομή δικτύου⁴

Η δομή του δικτύου η οποία χαρακτηριζόταν από μεγάλο βαθμό ακτινικότητας με κέντρο τον Πειραιά., παρέμενε σχεδόν η ίδια σε σχέση με την προηγούμενη εικοσαετία παρά την ανάπτυξη του κλάδου την ίδια περίοδο. Η μείωση του νησιωτικού πληθυσμού και του αριθμού των κατοικημένων νησιών (από περίπου 160 προπολεμικά σε περίπου 140 το 1992) ήταν μιά παράλληλη και εξ ίσου αρνητική εξέλιξη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα νησιά που απείχαν ελάχιστα σε ναυτικά μίλια να έχουν πρόβλημα στη μεταξύ τους επικοινωνία και συναλλαγές, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες λόγω κακοκαιρίας Έτσι επείλθε συγκοινωνιακή απομόνωση της Περιφέρειας σε βάρος του Κέντρου με κοινωνικές, οικονομικές και στρατηγικές

³ Χ. Ψαράτης, Ακτοπλοία : Το 2004 στην άκρη του τούνελ, Οικονομικός Ταχυδρόμος, 10 Νοεμβρίου 1994

⁴ Psaraftis H.N., Papanikolaou A.D., “Impact of New technologies on Shortsea Shipping in Greece”, First European Research Roundable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, November 1992

επιπτώσεις

3.4 Ποιότητα υπηρεσιών⁵

Μία άλλη παράμετρος χαρακτηριστική της ποιότητας και οργάνωσης της Ακτοπλοΐας ήταν η απουσία ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης εισιτηρίων. Το 1992 δηλαδή ήταν αδύνατο για ένα ταξιδιώτη ακόμα και αν είχε προγραμματίσει πλήρως την διάρκεια του ταξιδιού του να μπορέσει να προβεί σε κράτηση εισιτηρίων ή ακόμα και σε έκδοση εισιτηρίων μετ' επιστροφής. Το σύστημα on-line είχε μόλις τότε αρχίσει να συζητείται (με μεγάλη αντίδραση από πολλούς πλοιοκτήτες). Η έλλειψη ενός τέτοιου συστήματος ήταν η βασική αιτία έκδοσης υπεραριθμών εισιτηρίων, ιδίως το καλοκαίρι.

3.5 Θεσμικό πλαίσιο

Το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ακτοπλοΐας εν έτη 1992 αποτελεί ένα μίγμα ποικίλων νομοθετημάτων από το 1926 και μετά.

Βασικό χαρακτηριστικό του ήταν ο ορισμός του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage) σε πλοία που τελούσαν υπό ελληνική ιδιοκτησία, έφεραν την ελληνική σημαία και ήταν καταγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια. Απέκλειε δηλαδή τη δραστηριοποίηση πλοίων ξένης σημαίας στην ελληνική επικράτεια, δημιουργώντας ένα καθεστώς προστατευτισμού απέναντι στον μη εγχώριο ανταγωνισμό. (άρθρο 11 ΚΔΝΔ, Ν.Δ 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261). Όσον αφορά τα όρια ηλικίας τώρα, στο

⁵ Psaraftis H.N., Papanikolaou A.D., "Impact of New technologies on Shortsea Shipping in Greece", First European Research Roundable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, November 1992

νομικό πλαίσιο του 1992 συνυπήρχαν ποικίλα άρθρα. Ειδικότερα το όριο αναγνώρισης ενός ελληνικού πλοίου μέλος του στόλου της επιβατηγού ακτοπλοΐας με το άρθρο 3 του Π.Δ. 364/21-7-88 οριζόταν στα 20 έτη. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνταν τα επιβατηγά πλοία που μετέφεραν μέχρι 49 επιβάτες και επαγγελματικά τουριστικά πλοία ξύλινης κατασκευής ανεξάρτητα από τον αριθμό των επιβατών. Επίσης εξαιρούνταν (στο άρθρο 2 του ίδιου Π.Δ.) τα τουριστικά πλοία αναψυχής, καθώς και τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας για τα οποία είχε υποβληθεί εγγράφως αίτηση στο ΥΕΝ για την ύψωση της ελληνικής σημαίας μέχρι την 31.3.1988 (άρθρο 9 του ίδιου Π.Δ.). Παράλληλα με το άρθρο 164 του ΚΔΝΚ ορίζεται ως όριο ηλικίας για την κατέλκυση ενός επιβατηγού πλοίου τα 35 έτη, εξαιρώντας από αυτό τα κρουαζιερόπλοια και τα πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας. Οι άδειες δρομολόγησης πλοίων για την πραγματοποίηση δρομολογίων ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 171 του ΚΔΝΔ από το ΥΕΝ με τη γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Ενώ με το άρθρο 172 δίνεται η δυνατότητα στον εκάστοτε Υπουργό να καθορίζει πριν από την προθεσμία υποβολής αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες για τις κύριες δρομολογιακές γραμμές για την Χειμερινή, θερινή ή ενιαύσιο περίοδο: τη σειρά προσέγγισης στα λιμάνια κάθε δρομολογιακής γραμμής, την απαιτούμενη πυκνότητα των δρομολογίων καθώς και το ωράριο εκτέλεσης αυτών. Παράλληλα ο Νόμος 5570/17-8-32 παρέχει τη δυνατότητα στον Υπουργό να παρεμβαίνει και να τροποποιεί τα προτεινόμενα από τους ακτοπλόους δρομολόγια. Με το άρθρο 176 ΚΔΝΔ καθορίζεται η δυνατότητα ανάθεσης σε ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες γραμμών οι οποίες εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων, ταχυδρομείου και τουριστικής κίνησης σε άγονες και απομακρυσμένες περιοχές, αυτές είναι οι επιδοτούμενες γραμμές δημοσίας ανάθεσης.

Με το άρθρο 177 ορίζεται και η διαδικασία ανάθεσης των γραμμών αυτών σύμφωνα με την οποία αρχικά ορίζονται από το Υπουργείο οι απαιτήσεις-προδιαγραφές των υπό ανάθεση πλοίων (ύστερα από γνωμοδότηση και της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) και στη συνέχεια προκηρύσσονται και πραγματοποιούνται μειοδοτικοί διαγωνισμοί. Αντικείμενο της πλήρους αρμοδιότητας του ΥΕΝ είναι και ο καθορισμός του ύψους των ναύλων (άρθρο 178 ΚΑΝΔ). Συγκεκριμένα για τις κύριες και δευτερεύουσες γραμμές οι ναύλοι καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνωμοδότηση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ενώ στις τοπικές γραμμές οι ναύλοι καθορίζονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή και εγκρίνονται από τον Υπουργό.⁶ Επίσης το Υπουργείο σύμφωνα με το άρθρο 87 του ΚΑΝΔ είναι εντεταλμένο να καθορίζει τη σύνθεση τόσο του τεχνικού και διοικητικού, όσο και του ξενοδοχειακού πληρώματος του πλοίου, κάτι που αποτελούσε αντικείμενο αντιπαραθέσεων μεταξύ Ακτοπλοίων και ΥΕΝ ειδικότερα για τους χειμερινούς μήνες όπου οι ανάγκες σε προσωπικό ήταν λιγότερες λόγω μειωμένης κίνησης. Όσον αφορά τη φορολογική νομοθεσία σύμφωνα με το Νόμο 27/75 οι ναυτιλιακές εταιρίες εντάσσονται σε ένα ειδικό καθεστώς φορολογίας βάσει χωρητικότητας στόλου και όχι βάσει ενός ποσοστού επί των καθαρών κερδών, το οποίο παρά το γεγονός ότι καθίσταται πληρωτέο ακόμα και σε χρήσεις που οι επιχειρήσεις κλείσει με ζημιά είναι πολύ μικρότερο από τον αντίστοιχο φόρο εισοδήματος.⁷ Παράλληλα στο άρθρο 58 του Νόμου 959/24-8-79 (ΦΕΚ Α' 192) ορίζεται για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες : απαλλαγή από φόρο για τη διανομή και κεφαλαιοποίηση κερδών , για τα δάνεια και καταθέσεις των μετόχων προς την

⁶ Παράρτημα 1 : ΚΑΝΔ Άρθρα 165-186, Νόμος 27/75

⁷ Η Νομοθεσία αυτή παραμένει η ίδια ακόμα και σήμερα. Ο φόρος επί της χωρητικότητας του στόλου εφαρμόστηκε και από τα υπόλοιπα κράτη μέλη στο πλαίσιο της ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών (κοινή πολιτική της Κοινότητας). Οι Κάτω Χώρες και η Νορβηγία (1996), η Γερμανία (1999), η Αγγλία (2000), η Δανία, η Ισπανία, η Φιλανδία, η Ιρλανδία, το Βέλγιο και η Γαλλία (2002) τον έχουν ήδη εφαρμόσει ενώ η ιταλική κυβέρνηση εξετάζει αυτή τη δυνατότητα.

εταιρεία και άλλες συναφείς απαλλαγές. Η νομοθεσία παρέχει με αυτό τον τρόπο μία σχετική ευνοϊκή μεταχείριση στις εταιρείες του κλάδου, έναντι των υπολοίπων, η οποία έμμεσα δρα και ως αντικίνητρο για την επανεπένδυση κερδών στην ανανέωση του στόλου.

Ως συμπέρασμα από την παρουσίαση των κύριων σημείων του Νόμου μπορούμε να παρατηρήσουμε την πλήρη παρεμβατική δυνατότητα του ΥΕΝ στον καθορισμό τόσο του θεσμικού πλαισίου δράσης όσο και των όρων της αγοράς.

3.6 Διαπιστώσεις – Συμπεράσματα

Ύστερα από την σύντομη περιγραφή της κατάστασης μέχρι το 1992 μπορούμε να οδηγηθούμε στις εξής διαπιστώσεις:

1. Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος που είχε επανασυσταθεί με το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αποτελούνταν κυρίως από συμβατικά πλοία συγκεκριμένης τεχνολογίας (ναυπηγημένα μεταξύ '60 και '70) παρά το γεγονός ότι η ναυπηγική τεχνολογία είχε προχωρήσει και νέοι τύποι πλοίων είχαν αναπτυχθεί.
2. Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας ήταν πλήρως παρεμβατικό. Οι τιμές των ναύλων, τα δρομολόγια και οι όροι λειτουργίας των πλοίων (σύνθεση πληρωμάτων κτλ.) ήταν παράμετροι που καθορίζονταν από το ΥΕΝ.
3. Η ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών και η έλλειψη κεντρικού συστήματος

ηλεκτρονικών κρατήσεων δυσχέραναν την εικόνα και την εύρυθμη λειτουργία των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Σε ένα τέτοιο περιβάλλον ελεγχόμενο υπήρχε το εξής παράδοξο: η εξέλιξη των συστατικών του κόστους των ακτοπλοϊκών εταιριών ήταν σε συνάρτηση με τις αγοραίες συνθήκες, η εξέλιξη όμως του βασικού συστατικού των εσόδων, η τιμή, ήταν ρυθμιζόμενη από το YEN και αυτά σε ένα περιβάλλον διψήφιου πληθωρισμού. Οι αναπροσαρμογές του ναυτολογίου γίνονταν πάντοτε μετά την πραγματοποίηση των εξόδων, πολλές φορές και με πολύμηνη καθυστέρηση. Πρόσθετα υπήρχε και έλλειψη αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ κράτους και πλοιοκτητών, σχετικά με τα αιτήματα των τελευταίων για αναπροσαρμογή του ναυτολογίου με βάση την αύξηση του κόστους.⁸ Όλα αυτά δημιουργούσαν ένα περιβάλλον αβεβαιότητας που δεν ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκό για την ανάληψη επενδύσεων, ένα περιβάλλον στο οποίο η έννοια της απελευθέρωσης και του ελεύθερου ανταγωνισμού απείχε μακράν.

⁸ Α. Γουλιέλμος, Ε.Σαμπράκος, Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη 2002, σελ. 115-116

4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία καλύπτει θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές πάνω στους άξονες παρακολούθηση της αγοράς, διεθνείς σχέσεις, εναρμόνιση των διαρθρώσεων και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Στο πλαίσιο των ρυθμίσεων για την εσωτερική αγορά ενάγεται η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και η εφαρμογή των διατάξεων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της ΕΕ.⁹

Η Συνθήκη της Ρώμης το 1957, η ιδρυτική συνθήκη της ΕΕ, περιλαμβάνει ένα κεφάλαιο που αφορά τις μεταφορές. Σε ένα από τα άρθρα αυτού του κεφαλαίου αναφέρεται ότι το Συμβούλιο ύστερα από ομόφωνη ψήφο των μελών του μπορεί να αποφασίζει για το κατά πόσον, μέχρι ποιου σημείου και με ποιες διαδικασίες είναι δυνατό να εκδοθούν διατάξεις που αφορούν τις μεταφορές διά θαλάσσης και αέρος. Μέχρι το 1979 επικρατούσε η άποψη ότι τα άρθρα περί Ανταγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης (Άρθρα 85, 86 και 87) δε θα μπορούσαν να έχουν εφαρμογή επί των θαλάσσιων μεταφορών παρά μόνο μετά από ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών. Το 1979 το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όμως απεφάνθη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές υπόκεινται στα άρθρα της Συνθήκης περί Ανταγωνισμού.

Ο πρώτος Κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές εξεδόθηκε τον ίδιο χρόνο. Ήταν ο Κανονισμός (ΕΟΚ) Αριθμ. 954/79 και αφορούσε την επικύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών επί του Κώδικα θαλάσσιων Κοινοπραξιών από τα κράτη μέλη ή την προσθήκη τους σ' αυτήν. Ο Κανονισμός αυτός δεν αφορά την ακτοπλοία, θα μπορούσε όμως να εφαρμοστεί στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας αν ποτέ τα οχηματαγωγά πλοία της γραμμής αυτής τεθούν υπό τη σκέπη κάποιας θαλάσσιας κοινοπραξίας, ή εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι μια

⁹ Θ.Σκουτζος, Θεσμοί & Πολιτικές Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Σταμούλη 1998, σελ. 135

οργανωτική δομή συγγενής προς τις θαλάσσιες κοινοπραξίες έχει ενεργοποιηθεί στη γραμμή αυτή.

Ύστερα από αυτόν εξεδόθηκαν το 1986 (22 Δεκεμβρίου 1986) τέσσερις Κανονισμοί που αποτελούν το πρώτο μέρος την κοινής πολιτικής της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι Κανονισμοί αυτοί είναι οι :

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

Η Επιτροπή έχοντας περιγράψει τους παραπάνω τέσσερις Κανονισμούς ως θίγοντες τις «εξωτερικές» μόνο πλευρές τις Ακτοπλοΐας, υποστήριξε ότι προκειμένου να επιτευχθούν πλήρως οι στόχοι της Κοινότητας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα έπρεπε να ληφθούν πρόσθετα μέτρα. Τον Αύγουστο του 1989 η Επιτροπή πρότεινε ένα πρόγραμμα τεσσάρων θετικών μέτρων τα οποία αφορούν τα εξής:

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

- την εφαρμογή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών των κρατών – μελών

Αξίζει να επισημανθεί η ομοιότητα του τελευταίου μέτρου με τον Κανονισμό 4955/86. Μέχρι σήμερα το μέτρο αυτό αποτελεί και το μόνο τμήμα του προγράμματος θετικών μέτρων που έχει καταστεί επίσημος Κανονισμός του Συμβουλίου.¹⁰

Παράλληλα με τα παραπάνω η Επιτροπή έχοντας αναγνωρίσει την κρισιμότητα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομία της Κοινότητας δέχεται πρακτικές κρατικών ενισχύσεων και εκδίδει συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές ως προς αυτές (από το 1989 και μετά ανά 7ετία). Από τη δεκαετία του 1970, ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες οι οποίες δε μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο. Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων υπό κοινοτική σημαία αναγνωρίστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και καθώς δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, πολλά κράτη- μέλη ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν σε κάθε κράτος-μέλος διέφεραν ανάλογα με τη σημασία του κλάδου σε αυτό. Επειδή τα αποτελέσματα των ενισχύσεων αυτών δεν ήταν τα αναμενόμενα, η Επιτροπή εξέδωσε το 1989 τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές, ώστε να εξασφαλίσει κάποια σύγκλιση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνονταν από τα κράτη-μέλη. Η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου συνεχίστηκε και οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν το 1997 και ξανά το 2004 ώστε να επιτευχθεί το βέλτιστο δυνατό με κατευθυντήριες γραμμές για μέτρα σύγχρονα και αποτελεσματικά που να απευθύνονται στην οικονομική, κοινωνική και

¹⁰ X. Φαραύτης, Ελληνική Ακτοπλοία και Cabotage, Ίδρυμα Ευγενίδου 2007, σελ.265-267

πολιτική πραγματικότητα του περιβάλλοντος της Κοινότητας και διεθνώς (η επόμενη αναθεώρηση θα έχει πραγματοποιηθεί μέχρι το 2011). Όπως αναφέρεται στο κείμενο της τελευταίας αναθεώρησης που έλαβε χώρα το 2004 οι κατευθυντήριες γραμμές αφορούν τη διασφάλιση διαφάνειας ως προς τις λαμβανόμενες κρατικές ενισχύσεις, τη γνωστοποίηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων όχι μόνο των εθνικών αρχών, υπό την ευρεία έννοια, αλλά και των εταιριών και των μεμονωμένων ατόμων και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των ναυτιλιακών συμφερόντων με σκοπό την

- βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών
- ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών-μελών
- συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη-μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές
- διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών και
- συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για την πολιτική μεταφορών της Κοινότητας

Κατευθυντήριες γραμμές δίνονται ως προς

1. Φορολογικά και κοινωνικά μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.
(Μέτρα που ρυθμίζουν ευνοϊκότερους όρους φορολογικής μεταχείρισης των ναυτιλιακών εταιριών και μέτρα συναφή με το εργασιακό κόστος).
2. Μέτρα αντικατάστασης των πληρωμάτων

3. Επενδυτικές ενισχύσεις
4. Περιφερειακές ενισχύσεις
5. Κατάρτιση
6. Ενισχύσεις για αναδιάρθρωση
7. Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και συμβάσεις
8. Ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων¹¹

4.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92

Το Δεκέμβριο του 1992 εξεδώθηκε ο Κανονισμός του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές των κρατών – μελών της ΕΕ, ο υπ’ αριθμόν 3577/92. Όπως γίνεται αντιληπτό και από τον πλήρη τίτλο του η κύρια φιλοσοφία που τον διέπει είναι η απελευθέρωση των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών και η άρση του καθεστώτος του cabotage. Ο Κανονισμός αυτός έκρυβε σημαντικές μεταβολές για το ισχύον μέχρι τότε θεσμικό πλαίσιο.

Το Άρθρο 1 του κανονισμού θεσπίζει ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κράτους μέλους για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, συμπεριλαμβανόμενων και των πλοίων που έχουν νηολογηθεί στο Ευρωπαϊκό νηολόγιο EUROS, από την 1^η Ιανουαρίου 1993. Από την άμεση εφαρμογή του Κανονισμού απαλλάσσονται για λόγους οικονομικό-κοινωνικής συνοχής η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Γαλλία και η Ελλάδα. Ειδικότερα όσον αφορά την Ελλάδα οι εξαιρέσεις έχουν ως εξής:

¹¹ Παράρτημα 2 : (2004)/C 13/03 – Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών

- ο Για υπηρεσίες κρουαζιερών, ως την 1^η Ιανουαρίου 1997
- ο Για τη μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων και οχηματαγωγών πλοίων , ως την 1^η Ιανουαρίου 1999.
- ο Για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, ως την 1^η Ιανουαρίου 1999.
- ο Για ακτοπλοΐα που αφορά τη σύνδεση των νησιών και για υπηρεσίες κάτω των 650 τόνων, ως την 1^η Ιανουαρίου 2004.

Στο Άρθρο 4 του κανονισμού ορίζεται ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς τα νησιά, καθώς και μεταξύ τους. Παράλληλα ορίζει ότι τέτοιες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται με τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος Ακτοπλοϊκών εταιρειών της Κοινότητας.

Παρατηρούμε ότι το πνεύμα του Κανονισμού είναι η εναρμόνιση των θαλάσσιων συγκοινωνιών στις χώρες της Κοινότητας και η ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού¹².

¹² Περισσότερη ανάλυση περί Κανονισμού 3577/92 στην ερμηνεία του Κανονισμού (COM(2003) 595) στο Παράστημα 3

4.2 Σύγκριση 3577/92 με ισχύον Νομικό Πλαίσιο

Όπως είναι αντιληπτό το ισχύον ελληνικό Νομικό Πλαίσιο εν έτη 1992 ήταν καθ' όλα ασύμβατο με το πνεύμα του Κανονισμού. Ο παρεμβατισμός, ο ρυθμιστικός χαρακτήρας και ο καθολικός έλεγχος από πλευράς ΥΕΝ δεν είχαν κανένα κοινό σημείο αναφοράς με την ελεύθερη προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών με γνώμονα το νόμο της αγοράς, την προσφορά και τη ζήτηση. Ίσως το μοναδικό κοινό σημείο ήταν η αναγνώριση και στον Κανονισμό της αναγκαιότητας ανάθεσης υπηρεσιών δημόσιας υπηρεσίας για ορισμένες γραμμές, ακόμα όμως και εδώ η ανάθεση προϋπόθετε την τήρηση κανόνων διαφάνειας για την εξασφάλιση της ισομερούς μεταχείρισης των μη εγχώριων εταιριών. Για τους λόγους αυτούς λοιπόν δόθηκε παράταση στην ελληνική πλευρά να αναμορφώσει και να προσαρμόσει το ισχύον θεσμικό Πλαίσιο λαμβάνοντας υπόψη τις νέες κατευθυντήριες αρχές του ευρωπαϊκού Κανονισμού.

5. ΝΟΜΟΣ 2932/2001

Ύστερα από 9 χρόνια από την έκδοση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού και έχοντας προηγηθεί το ναυάγιο του Εξπρές Σάμινα το Σεπτέμβριο του 2000, το καλοκαίρι του 2001 ψηφίστηκε ο Νόμος 2932/2001, οποίος αναμόρφωνε μερικώς το ισχύον μέχρι τότε καθεστώς.

Στο 1^ο Άρθρο γινόταν για πρώτη φορά λόγος για δικαίωμα παροχής υπηρεσιών Ακτοπλοΐας εκτός των πλοίων που ήταν νηολογημένα στην ελληνική Επικράτεια, θεσμοθετήθηκε δηλαδή το δικαίωμα και για τους Πλοιοκτήτες Κράτους – Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ), του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ) εκτός από την Ελβετία.

Στο Άρθρο 2 δηλώνεται ρητά ότι η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών τελεί υπό την εποπτεία των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου. Συγκεκριμένα στην παράγραφο 3 του άρθρου ορίζεται ότι «Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας μεριμνούν στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας». Δίνεται δηλαδή έμφαση στον εποπτικό χαρακτήρα με σκοπό την εξασφάλιση κοινωνικά αποδεκτών υπηρεσιών. Όσον αφορά τα όρια ηλικίας των πλοίων αυτά καθορίζονται στο άρθρο 3

του Νόμου που θέτει τις προϋποθέσεις δρομολόγησης πλοίου σε :35 έτη για το έτος 2002-2005, 34 για το 2006, 32 για το 2007 και 30 για το 2008. Με το άρθρο 4 ορίζεται υποχρεωτική μονοετής δρομολόγηση των πλοίων, η οποία ξεκινά την 1^η Νοεμβρίου και λήγει την 31^η Οκτωβρίου. Όσον αφορά τη διαδικασία δρομολόγησης πλοίου αυτή παραμένει ως έχει σε γενικές γραμμές (πλοιοκτήτης καταθέτει την αίτησή του για τη δρομολόγηση του πλοίου, με πλήρες πρόγραμμα δρομολογίων μέχρι την 31^η Ιανουαρίου κτλ.) ενώ το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει τα προτεινόμενα δρομολόγια αν αυτό θεωρηθεί απαραίτητο για λόγους ασφαλείας και απρόσκοπτης παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών (όπως οριζόταν και με τη μέχρι τότε ισχύουσα νομοθεσία). Επίσης με το Άρθρο 8 ορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας σε γραμμές που δε συγκεντρώνουν εμπορικό ενδιαφέρον. Στον παρόντα νόμο καταργείται η Γενική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) η οποία αντικαθίσταται (άρθρο 9) από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) με παρόμοιες αρμοδιότητες (συμβουλευτικές και γνωμοδοτικές). Επίσης με το άρθρο 12 καθιερώνεται η σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλάσσιων Μεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε) με αρμοδιότητες εποπτείας και ρύθμισης. Ειδικότερα όπως ορίζεται στο άρθρο 13 του νόμου η Ρ.Α.Θ.Ε παρακολουθεί και ελέγχει τη λειτουργία της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών και επιλαμβάνεται αυτεπάγγελα ή κατόπιν αιτήσεως αρχής ή ιδιώτη όταν υπάρχουν υπόνοιες παράβασης των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού.¹³

¹³ Παράρτημα 4 : Νόμος 2932 και τροποποιήσεις αυτού μέχρι σήμερα

5.1 Διαπιστώσεις περί 2932/2001

Παρατηρούμε ότι το Νομικό Πλαίσιο εκσυγχρονίζεται σε σχέση με την προηγούμενη μορφή του, εναρμονίζεται σε μερικά σημεία με τις επιταγές του Ευρωπαϊκού Κανονισμού ως κύρια όμως ρυθμιστική παράμετρος παραμένει η αρμόδια Πολιτική Αρχή (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Υπουργείο Αιγαίου).

Ειδικότερα, η κατάσταση η οποία διαμορφώνεται θεσμικά διατηρεί περισσότερα στοιχεία παρεμβατισμού, παρά εισαγάγει ρυθμίσεις απελευθέρωσης στην αγορά.. Όπως αναφέρεται και στο άρθρο του Χ. Ψαραύτη στα Ναυτικά Χρονικά (Νοέμβριος 2002) αναφερόμενος στο πνεύμα που διέπει το νόμο, η έννοια της «ελεύθερης δρομολόγησης» και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών» πουθενά δεν ορίζεται παρά μόνο στο άρθρο 1. Αντίθετα ο όρος που χρησιμοποιείται από το κράτος για να αντιδιαστείλει τις δρομολογήσεις εκείνες που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες από εκείνες που επιβάλλονται από την Πολιτεία για λόγους δημοσίου συμφέροντος είναι «τακτική δρομολόγηση», ενώ αντίθετα εκείνες που απαιτούν «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας».

Επιπλέον οι γραμμές τακτικής δρομολόγησης είναι γραμμές στις οποίες το Υπουργείο μπορεί να παρεμβαίνει άμεσα στον καθορισμό δρομολογίων , ναύλων, διάρκειας δρομολόγησης και γενικότερα των περισσότερων παραμέτρων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό.

Σχετικά με την εξυπηρέτηση των μη βιώσιμων γραμμών, ο ν. 2932/2001 προχωρεί στην παραχώρηση των μη βιώσιμων γραμμών με μειοδοτικούς διαγωνισμούς όσον αφορά την επιχορήγηση που απαιτείται. Αυτό αποτελεί σημαντική βελτίωση σε σχέση με το σύστημα που εφαρμοζόταν μέχρι το 2002, όταν το κόστος των

επιχορηγήσεων των άγονων γραμμών από τον Κρατικό Προϋπολογισμό ήταν σχετικά μικρό, αφού η επιχορήγησή τους είχε ουσιαστικά αναληφθεί από τους ταξιδιώτες των βιώσιμων γραμμών. Η διαφαινόμενη υπόθεση στη χώρα μας ότι την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών στο παρελθόν ή την εξυπηρέτηση των νησιών κατά τους χειμερινούς μήνες στην τρέχουσα περίοδο την χρηματοδοτούσαν ή την χρηματοδοτούν υποχρεωτικά οι ακτοπλοϊκές εταιρίες που τις αναλάμβαναν ή τις αναλαμβάνουν σε πακέτο με βιώσιμες γραμμές είναι προφανώς λανθασμένη. Η ακτοπλοϊκή εταιρία προσφέρει μία υπηρεσία για να πραγματοποιήσει κάποιο κέρδος για τους μετόχους της. Επομένως, καλύπτει φυσιολογικά το κόστος που της επιβάλλει η εξυπηρέτηση της άγονης γραμμής ή η εξυπηρέτηση μίας γραμμής τον χειμώνα από μεγαλύτερη αύξηση της τιμής των υπηρεσιών στις βιώσιμες γραμμές και κατά τις περιόδους αιχμής. Το κόστος επομένως πληρώνεται από τους ταξιδιώτες στις βιώσιμες γραμμές και στις περιόδους αιχμής.

Σύμφωνα με το προηγούμενο καθεστώς το Υπουργείο όριζε το δίκτυο των δρομολογίων με τρόπο ώστε στις περισσότερες γραμμές υπό εμπορική εκμετάλλευση να περιλαμβάνονται και γραμμές χρήζουσες δημοσίας ανάθεσης. Για παράδειγμα με το παλαιό καθεστώς η γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ιος-Σίκινος-Φολέγανδρος ήταν τακτική γραμμή, ενώ με το καθεστώς που διαμορφώθηκε με τον 2932 το κομμάτι Σίκινος-Φολέγανδρος κατέστη επιδοτούμενο. Έτσι, μετά την εφαρμογή του ν. 2932/01 παρατηρείται διαρκής αύξηση των γραμμών δημοσίου συμφέροντος (Πίνακας 2) και αυξάνονται επίσης σημαντικά τα κονδύλια που διατίθενται σε επιχορηγήσεις αυτών των γραμμών. Όμως, ο ν. 2932/2001 αντικατέστησε την πρακτική της παραχώρησης των άγονων γραμμών σε πακέτο με την παραχώρηση της εκμεταλλεύσεως των βιώσιμων γραμμών, με ρύθμιση σύμφωνα με την οποία μέρος των επιχορηγήσεων των άγονων γραμμών μετά τον Νοέμβριο 2002 καλύπτεται

από τον επίνευλο του 3% που καταβάλλουν οι επιβάτες όλων των διαδρομών. Έτσι, για την περίοδο 2004-2005 οι συνολικές επιχορηγήσεις (από το ΥΕΝ και το Υπ. Αιγαίου) ανήλθαν στα κ 43,7 εκατ., εκ των οποίων περίπου κ 25 εκατ. καλύφθηκαν από τον επίνευλο. Εξακολουθεί δηλαδή να ισχύει το καθεστώς στο οποίο η επιχορήγηση των άγονων γραμμών πληρώνεται σε μεγάλο βαθμό από τους ταξιδιώτες στις βιώσιμες γραμμές.¹⁴

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. Επιχορηγούμενες ακτοπλοϊκές γραμμές από το Υπ. Αιγαίου

ΕΤΟΣ	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ΕΠΙΔ. ΓΡΑΜΜΕΣ	18	19	25	25	27	29	29	30	37	41	45	50	50	53
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	2.000	2.024	2.776	2.776	2.984	3.140	3.140	3.192	3.868	4.544	5.090	6.000	7.060	8.253

Απ' την άλλη πλευρά όμως δεν εισάγονται αντικειμενικά κριτήρια όπως για παράδειγμα κάποια ποσοτικά κριτήρια (ετήσιας κίνησης / εσόδων κτλ.) που να διαφοροποιούν μία δημόσια από μία τακτική γραμμή, αφήνοντας το περιθώριο στην αρμόδια Πολιτική Αρχή να πράττει κατά περίπτωση, όπως συνέβει και με την περίπτωση της Ισπανίας όπου έσπευσε να χαρακτηρίσει όλο το ακτοπλοϊκό δίκτυο ως χρίζων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, με αποτέλεσμα να παραπεμφθεί από την ΕΕ.

¹⁴ Alpha Bank, Κλαδική Μελέτη για την Ακτοπλοΐα, www.marinews.gr, Οκτώβριος 2006

5.2 Προσφυγή ΕΕΑ στην Ε.Ε. για τον 2932/2001

Οι Ακτοπλοϊκές εταιρίες στην πλειοψηφία τους δεν ήταν ικανοποιημένες με το θεσμικό καθεστώς που διαμορφώθηκε με τον 2932/2001 και μέσω του συλλογικού τους οργάνου της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας το 2002 απέστειλαν στην Ε.Επιτροπή έγγραφη προσφυγή. Η Ε.Ε. έκανε δεκτή την προσφυγή στις αρχές του 2004 καθώς η Ελλάδα είχε επισήμως προθεσμία μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2004 να προσαρμόσει τη νομοθεσία της με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό.

5.3 Γνωμοδότηση Επιτροπής επί προσφυγής ΕΕΑ¹⁵

Το Φεβρουάριο του 2004 η Επιτροπή, έχοντας κάνει δεκτή την προσφυγή της ΕΕΑ, απέστειλε στις ελληνικές αρχές αιτιολογημένη γνώμη (letter of formal notice) όσον αφορά το καθεστώς που είχε διαμορφωθεί με το Νόμο 2932/2001. Αυτή αφορούσε τα παρακάτω :

- 1) Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας. Η Επιτροπή απέρριψε την ρύθμιση του 2932/2001 ως μη συμβατή με αυτή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού. Σύμφωνα με την Επιτροπή με βάση τον 2932, ελλείπει αντικειμενικών κριτηρίων, όλες οι γραμμές σύνδεσης με τα νησιά μπορούσαν να υπαχθούν στο καθεστώς της δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τον Κανονισμό 1893/91 περί παροχής δημοσίων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών

¹⁵ Παράρτημα 5:European Parliament – Notice to Members for Petition 995/2002

και εσωτερικών πλωτών μεταφορών¹⁶ (Παράρτημα 6). Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση διαπιστώνει δυσανάλογους περιορισμούς στην ελευθερία που πρέπει να απολαμβάνουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες, στον τρόπο που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στους χρήστες και καθιστούν δυσχερέστατη την είσοδο αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών, τα πλοία των οποίων δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές. Επίσης, σχετικά με τη διαδικασία δρομολογήσεως των πλοίων η Ευρωπαϊκή Ένωση διαπιστώνει ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρίες αντί μίας απλής δηλώσεως δρομολογήσεως των πλοίων τους με την οποία να μπορούν να δραστηριοποιούνται ελεύθερα σε όλες τις γραμμές (καθεστώ «απλής προγενέστερης δήλωσης»), υποχρεώνονται να υποβάλουν ένα πλήθος δικαιολογητικών προς έγκριση από το ΥΕΝ, με αποτέλεσμα η απλή δήλωση της δρομολογήσεως να μετατρέπεται σε χρονοβόρο διαδικασία αδειοδότησεως ακόμα και στις ελεύθερες γραμμές της Κατηγορίας 1 (η διάκριση των γραμμών έχει αναλυθεί στην Εισαγωγή).

- 2) Πιστοποιητικό Άριστης γνώσης της ελληνικής γλώσσας. Μία από τις απαιτήσεις του 2932 αναφορικά με το πλήρωμα ήταν η άριστη γνώση της ελληνικής γλώσσας. Στην ερμηνεία των άρθρων του Κανονισμού το 2003 (COM(2003)595-Παράρτημα 3) αναφέρεται ότι : «Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη υποδοχής είναι αρμόδια να καθορίσουν την απαιτούμενη αναλογία κοινοτικών υπηκόων στο πλήρωμα των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (και των πλοίων χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Ένα κράτος μέλος μπορεί επομένως να απαιτήσει να

¹⁶ Παράρτημα 6:Ο Κανονισμός 1893/91 όπως τροποποίησε τον προηγούμενο 1191/69, έχει την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να εφαρμόζει πολιτική δημοσίων υπηρεσιών μόνο σε περιπτώσεις που δεν αφορούν την εκμετάλλευση τακτικών αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών συγκοινωνιών, αλλά εξαρτώνται οπωσδήποτε από τη χορήγηση δημοσίων επιδοτήσεων και να περιορίζει την εφαρμογή του στις περιπτώσεις στις οποίες, ελλείψει επιδοτήσεων, δεν είναι δυνατή η παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ωστόσο ότι τηρείται δεόντως η αρχή της ασφάλειας δικαίου.

αποτελείται το πλήρωμα αυτών των πλοίων εξ' ολοκλήρου από κοινοτικούς υπηκόους. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαιτήσουν να έχουν οι ναυτικοί στα πλοία κοινωνική ασφάλιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσο για τις συνθήκες εργασίας μπορούν να επιβάλλουν να τηρείται η ελάχιστη αμοιβή που ισχύει στη χώρα. Αντιθέτως σε θέματα κανόνων ασφαλείας και εκπαίδευσης (στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι ομιλούμενες στο πλοίο γλώσσες), η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν μόνο να τηρούνται τα ισχύοντα κοινοτικά ή διεθνή πρότυπα (συμβάσεις STCW και SOLAS) χωρίς να περιορίζουν με δυσανάλογο τρόπο την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών». Η Ε.Ε. απεφάνθη ότι οι απαιτήσεις του 2932/2001 ήταν μη συμβατές με την Κοινοτική Νομοθεσία και ειδικότερα με ότι όριζε η Οδηγία 25/2001 σύμφωνα με την οποία μόνο το πλήρωμα που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια των επιβατών οφείλει να γνωρίζει άριστα τη γλώσσα του κράτους υποδοχής (Directive 2001/25/EC).

- 3) Όρια ηλικίας πλοίων . Σύμφωνα με την Επιτροπή ο καθορισμός ορίων ηλικίας δεν ήταν συμβατός με την Οδηγία 18/98 για τους κανόνες ασφαλείας στα πλοία της Ακτοπλοΐας (Directive 98/18/EC).
- 4) Καθορισμός αντιπροσώπευσης Ακτοπλοϊκών Εταιριών. Η Ε.Ε. θεώρησε ότι η απαίτηση ενός αντιπροσώπου και γραφείου στην ελληνική επικράτεια ήταν ιδιαίτερα δεσμευτική για τις εταιρίες (κυρίως για εταιρίες εδρεύουσες στα κράτη-μέλη). Εξάλλου στο κείμενο της ερμηνείας του Κανονισμού (Παράρτημα 3) στην παράγραφο 2.1 περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών αναφέρεται ότι: « Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαιτήσουν από τις εταιρίες να διαθέτουν εκπρόσωπο στην επικράτειά τους».

5.4 Εξέλιξη του 2932/2001 μέχρι σήμερα¹⁷

Στο διάστημα μεταξύ 2001-2004 δεν έλαβε χώρα άλλη θεσμική παρέμβαση. Ενόψει, ωστόσο, των εκλογών του 2004, η τελευταία κυβέρνηση δεν απελευθέρωσε τους ναύλους και απλώς έδωσε στις εταιρείες τη διακριτική ευχέρεια να ορίζουν τις τιμές των εισιτηρίων πρώτης θέσης. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συνέχισε να ορίζει την τιμή των εισιτηρίων της τουριστικής θέσης, καθώς και να καθορίζει πλήθος εκπτώσεων για συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών, όπως οι φοιτητές και οι στρατιώτες, ύστερα από διαβουλεύσεις με το ΣΑΣ. Αυτό ήταν το έναυσμα για να κινήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαδικασία παραπομπής της Ελλάδας για μη συμμόρφωση με την προθεσμία της 1ης Ιανουαρίου του 2004 που όριζε η εξαίρεση.

Η νέα κυβέρνηση τροποποίησε με υπουργικές αποφάσεις κάποιες από τις διατάξεις του Νόμου 2932/01. Οι κυριότερες από αυτές είναι

- 1) Κατάργηση της ΡΑΘΕ και μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων της στην Επιτροπή Ανταγωνισμού,
- 2) Κατάργηση των εγγυήσεων των Ακτοπλοϊκών εταιριών, αν και διατηρεί το δικαίωμα να επιβάλει πρόστιμα για μη τήρηση των προδιαγραφών παροχής υπηρεσιών

Δεν προχώρησε όμως άμεσα στην απελευθέρωση των εισιτηρίων της τρίτης θέσης. Το καλοκαίρι του 2005, το Υπουργείο ξεκίνησε ένα πιλοτικό πρόγραμμα απελευθέρωσης των εισιτηρίων σε επιλεγμένα δρομολόγια από πέντε δευτερεύοντα λιμάνια.

¹⁷ Παράρτημα 4 : Νόμος 2932 και τροποποιήσεις αυτού μέχρι σήμερα

Οι πλοιοκτήτες αρνήθηκαν να συμμορφωθούν με το σύστημα της εκ των προτέρων ειδοποίησης και ανακοίνωσαν ότι θα καθιέρωναν δικά τους συστήματα διαφορικής τιμολόγησης, με τα οποία θα διατηρούνταν χαμηλές τιμές για τους τακτικούς χρήστες, που θα αυξάνονταν, όμως, για περιστασιακούς ταξιδιώτες όπως οι τουρίστες. Ως επιχείρημα πρόβαλαν το γεγονός ότι όσο τα όσο τα εισιτήρια της τουριστικής θέσης μένουν σταθερά, λόγω της αστάθειας των τιμών των καυσίμων δεν μπορούσαν να δεσμευτούν για δρομολόγια που θα γίνονταν έναν χρόνο αργότερα, αργότερα. Τον Ιανουάριο του τρέχοντος έτους, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ) υπέβαλε στο ΣΑΣ έκθεση με την οποία ανέφερε ότι το κόστος των καυσίμων, ως ποσοστό του λειτουργικού κόστους είχε φτάσει στο 40% για τα συμβατικά σκάφη στο 49% για τα μικρά ταχύπλοα οχηματαγωγά και στο 62% για τα μεγάλα ταχύπλοα οχηματαγωγά πλοία. Επίσης ζήτησαν να τους επιτραπεί η διακοπή των εργασιών των πλοίων για τουλάχιστον 150 ημέρες (5 μήνες), χωρίς την υποχρέωση πλήρους σύνθεσης του πληρώματος καθώς υποστήριζαν ότι το 85% του κύκλου εργασιών τους πραγματοποιείται στο διάστημα μεταξύ Απριλίου-Οκτωβρίου.

Η κυβέρνηση περίμενε μέχρι το Μάρτιο για να υποβάλλουν οι ενδιαφερόμενες εταιρίες τις αιτήσεις τους για την περίοδο που ξεκινά από 1^η Νοεμβρίου. Απουσία επίσημων αιτήσεων σκοπιμότητας, το Υπουργείο κατέληξε στην προκήρυξη διαγωνισμού πενταετούς μονοπωλιακής ανάθεσης των προσοδοφόρων δρομολογίων Πειραιά-Κρήτης.

Τα γεγονότα οδήγησαν τις εξελίξεις στα άκρα. Στις 3 Μαΐου η ΕΕΑ πραγματοποίησε σύσκεψη στην οποία αποφάσισε ότι θα προχωρούσε μονομερώς στην απελευθέρωση

των ναύλων και προκήρυξε μονοήμερη ακινητοποίηση όλων των σκαφών.¹⁸

Εν μέσω αυτών των εξελίξεων εκδόθηκε υπουργική απόφαση (την επόμενη μέρα) η οποία απελευθέρωνε τις τιμές των ναύλων και των οχημάτων στις γραμμές :

- ετήσιας κίνησης τουλάχιστον 150.000 επιβατών και 2 δραστηριοποιούμενες εταιρίες
- ετήσιας κίνησης τουλάχιστον 300.000 επιβατών και μία δραστηριοποιούμενη εταιρία

Με την απόφαση αυτή απελευθερώθηκαν συνολικά 27 προορισμοί από το λιμάνι του Πειραιά, τα νησιά του Αιγαίου, τον Αργοσαρωνικό και την πορθμειακή γραμμή Πέραμα-Σαλαμίνα. Αναλυτικότερα απελευθερώθηκαν οι γραμμές για τα νησιά του Αργοσαρωνικού (Αγκίστρι, Αίγινα, Σαλαμίνα, Πόρο, Σπέτσες), η γραμμή Πέραμα-Σαλαμίνα, οι γραμμές για Κρήτη (Χανιά, Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Άγιος Νικόλαος, Ιεράπετρα), τη Σάμο, τη Χίο, τη Μυτιλήνη, την Άνδρο, τη Σύρο, την Τήνο, τη Μύκονο, τη Σίφνο, τη Σαντορίνη, την Πάρο, τη Νάξο, τη Μήλο, την Ίο, την Ικαρία, την Κάλυμνο, την Κω, τη Ρόδο. Επίσης απελευθερώθηκαν από το λιμάνι του Λαυρίου όλες οι γραμμές εκτός από αυτή της Κέας, από τη Ραφήνα η γραμμή Άνδρος –Μύκονος-Τήνος, από την Κύμη προς όλες τις κατευθύνσεις εκτός Σκύρου, από την Ελευσίνα προς όλες τις κατευθύνσεις για τη μεταφορά οχημάτων και από την Πάτρα η γραμμή προς Κέρκυρα.¹⁹

Το καλοκαίρι του 2006 το Υπουργείο προχώρησε σε μία ακόμη κίνηση προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης καταργώντας τα όρια ηλικίας των πλοίων (Π.Δ. 124, ΦΕΚ 136/6-7-2006). Αντί αυτού, υποχρεώνονται τα πλοία που επρόκειτο να

¹⁸ Robert McDonald, 2006, «It can't be Christmas every day», A survey of Greek shipping sector, Business File October 2006, σελ.9-10

¹⁹ Παράρτημα 7: Ναύλοι

αποσυρθούν (σύμφωνα με τον ν. 2932/2001), να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις ασφαλείας της Συνθήκης της Στοκχόλμης νωρίτερα, δηλαδή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να αποσυρθούν, αντί της 1.1.2010 όπως προβλέπει η Συνθήκη. Η ρύθμιση αυτή σε συνδυασμό με την πλήρη απελευθέρωση των ναύλων, αποκαθιστούν σε σημαντικό βαθμό τις συνθήκες ανταγωνιστικής λειτουργίας στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και αναμένεται να έχουν ευνοϊκές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του κλάδου με ταχύτερη ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.

Το ΥΕΝ προχώρησε στην κατάργηση πολλών γραφειοκρατικών διαδικασιών κατά τη δρομολόγηση των πλοίων, με κατάργηση του αυστηρού δικτύου δρομολογίων, απλοποίηση των υποχρεώσεων ασφαλίσεως για αστική ευθύνη, αποδοχή δηλώσεων για εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών γραμμών και κατά τη διάρκεια του έτους υπό ορισμένες προϋποθέσεις, κ.ά. Μεγάλης σημασίας είναι η θέσπιση της δωδεκαετούς αναθέσεως εκμεταλλεύσεως μη βιώσιμων γραμμών από ακτοπλοϊκές εταιρίες που δίδει σημαντικά κίνητρα για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε νέα πλοία για την εξυπηρέτηση αυτών των γραμμών.

Οι εξελίξεις αυτές αίρουν ουσιαστικά εμπόδια στην ανάληψη επενδύσεων σε νέα πλοία για δρομολόγησή τους σε εγχώριες ακτοπλοϊκές γραμμές καθώς και για είσοδο των ξένων εταιριών στην ελληνική αγορά. Στους τομείς αυτούς αναμένεται να υπάρξουν σημαντικές εξελίξεις στα επόμενα χρόνια για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας και των ελληνικών νησιών.

Βέβαια, και μετά τις ανωτέρω εξελίξεις παραμένουν σημαντικά εμπόδια στον ανταγωνισμό και στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας με κυριότερα το εργασιακό καθεστώς, την υποχρέωση δεκάμηνης δρομολογήσεως με ανάληψη των δαπανών προσωπικού για ολόκληρο το έτος και τις εκτεταμένες παρεμβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση και λειτουργία των πλοίων.

6. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Οι νομοθετικές παρεμβάσεις είχαν αντίκτυπο στον κλάδο της Ακτοπλοΐας. Παρακάτω θα εξετάσουμε τα δομικά χαρακτηριστικά του κλάδου και πώς αυτά επηρεάστηκαν από τις προαναφερθείσες εξελίξεις.

6.1 Υπηρεσίες

Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά, επαγγελματικά) και προϊόντα μέσω ενός περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμένων στα νησιά. Βασικός σκοπός των ακτοπλοϊκών εταιριών αποτελεί επομένως η ασφαλής, ταχεία, άνετη μεταφορά προσώπων, οχημάτων και εμπορευμάτων. Σκοπός και επιδίωξη των ακτοπλοϊκών εταιριών αποτελεί επίσης η τακτική και συνεπής εκτέλεση των δρομολογίων, το άνοιγμα νέων ακτοπλοϊκών γραμμών, η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών και η έμμεση συμβολή στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης των νησιών. Ο τελευταίος παράγοντας αναφέρεται στο ρόλο των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών που προσφέρουν οι εταιρίες του κλάδου με σκοπό τη διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής με νησιά, που αποτελούν ένα σημαντικό ποσοστό της ελληνικής επικράτειας, και δεν διαθέτουν άλλο μέσο σύνδεσης με την ενδοχώρα πέρα από τις ακτοπλοϊκές και σε μικρότερο βαθμό και τις αεροπορικές μεταφορές.

Ο αριθμός των πιο σημαντικών λιμανιών της ελληνικής επικράτειας (όπως έχει ήδη αναφερθεί στην εισαγωγή) ανέρχεται σε 138, μ 42 από αυτά να βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα και τα υπόλοιπα στα νησιά. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει στοιχεία κίνησης επιβατών και οχημάτων από τα λιμάνια με τη

μεγαλύτερη κίνηση στη χώρα μας για τα έτη 2000-2006.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ :ΕΤΗ 2000 – 2006

ΛΙΜΑΝΙ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% Μεταβολή 2000- 2006
Πειραιεύς (1) (2)	3.348.725	3.892.147	4.387.127	4.688.950	5.361.928	5.284.192	5.888.011	76%
Ραφήνα	690.473	683.262	641.970	716.627	930.078	1.015.383	1.056.631	53%
Αίγινα (3)	562.672	652.819	587.952	863.558	922.390	906.106	932.393	66%
Ηράκλειο	395.778	582.049	744.503	695.444	736.575	745.154	878.890	122%
Μύκονος	338.014	385.229	330.440	318.934	469.733	547.207	553.257	64%
Τήνος	449.519	498.409	368.523	421.501	591.650	578.800	539.098	20%
Σαύδα	224.953	168.698	388.803	483.972	481.038	488.912	512.211	128%
Πάρος (Παραοικία)	424.608	460.092	335.873	283.869	495.375	542.886	511.433	20%
Θήρα	339.948	368.988	313.460	266.915	392.655	484.721	482.367	42%
Σύρος	289.216	289.541	273.979	255.907	400.735	389.373	433.992	50%
Ρόδος	176.367	205.070	235.902	213.059	257.693	400.280	396.114	125%
Νάξος	296.136	302.845	239.172	180.579	363.400	370.285	386.976	31%
Γαύριο	252.031	248.797	178.463	229.052	279.410	306.001	328.419	30%
Μυτιλήνη	36.998	142.510	223.748	245.909	254.706	250.283	271.041	633%
Λαύριο	113.143	113.347	179.205	150.766	160.950	198.798	254.263	125%
Χίος	45.606	125.001	183.179	203.043	203.944	216.917	249.245	447%
Μαρμάρι	6.813	31.524	191.070	193.500	208.330	216.341	234.699	3345%
Πάτρα	231.744	227.721	122.304	215.673	211.807	188.875	222.856	-4%
Σκίαθος	121.773	127.606	118.498	208.213	206.609	225.212	214.675	76%
Πόρος	156.455	159.904	144.286	226.089	229.205	221.530	212.791	36%
Βόλος	127.458	125.261	123.104	222.996	191.867	194.503	211.437	66%

*ΠΗΓΗ ΕΣΥΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ :ΕΤΗ 2000 – 2006²⁰

ΛΙΜΑΝΙ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% Μεταβολή 2000- 2006
Πειραιάς	703.966	660.067	756.473	793.794	785.689	928.181	865.783	23%
Ραφήνα	155.219	150.681	118.977	78.586	145.421	183.678	195.759	26%
Αίγινα	122.348	114.868	129.185	129.577	150.136	165.355	163.841	34%
Ηράκλειο	100.292	105.871	120.909	127.335	129.809	139.741	153.549	53%
Σούδα	41.711	46.874	32.119	42.079	90.210	98.803	101.071	142%
Γαύριο	64.760	65.673	58.909	40.394	52.928	67.149	80.094	24%
Λαύριο	33.858	33.187	35.677	50.983	46.481	49.393	78.609	132%
Μαρμάρι	23.886	22.434	9.787	59.240	63.211	68.479	73.722	209%
Μύκονος	44.725	46.905	47.366	46.522	44.623	62.965	70.465	58%
Πάρος	52.875	55.329	52.657	46.564	35.188	64.629	70.371	33%
Ρόδος	51.716	57.089	55.434	44.163	47.844	60.195	68.792	33%
Σύρος	43.383	44.821	43.990	21.137	38.435	56.905	60.894	40%
Μυτιλήνη	33.444	37.775	47.198	42.914	48.299	50.447	59.175	77%
Νάξος	38.466	39.023	38.007	33.351	22.903	48.518	55.066	43%
Κέα	32.870	33.361	33.756	48.347	37.919	40.755	52.308	59%
Θήρα	40.848	42.208	43.127	34.257	28.034	41.772	51.431	26%
Τήνος	25.140	34.542	29.905	19.684	29.473	39.025	46.782	86%
Πάτρα	58.005	53.975	58.043	36.628	52.638	51.425	44.001	-24%
Χίος	19.838	24.118	27.583	13.683	29.141	36.518	43.541	119%
Σάμη	49.577	45.285	48.562	3.133	36.120	40.975	40.280	-19%
Κως	24.934	27.384	28.321	22.993	21.628	31.247	35.766	43%
Σκίαθος	31.041	31.535	30.732	22.821	25.759	28.296	31.306	1%

***ΠΗΓΗ ΕΣΥΕ**

Όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών των εταιριών της ακτοπλοΐας, αυτή δε μεταβλήθηκε με τις θεσμικές μεταβολές από το Νόμο 2932/2001 και μετά. Η καινοτομία έγκειται στο γεγονός ότι πλέον κάθε εταιρία μπορεί να επιλέξει που και πως θα παρέχει τις υπηρεσίες της χωρίς την κρατική παρέμβαση. Μπορεί δηλαδή πλέον να επιλέξει μεταξύ παροχής υπηρεσιών σε δρομολόγια με εμπορικό ενδιαφέρον και σε δρομολόγια κρατικής ενίσχυσης κάτι που με το προηγούμενο καθεστώς (όπως αναλύθηκε στην παράγραφο 5.1 «Διαπιστώσεις περί 2932/2001») δεν ήταν πάνταν εφικτό. Μπορεί επίσης να επιλέξει τη δομή και τη συχνότητα των δρομολογίων καθώς ο ρόλος του ΥΕΝ είναι πλέον περισσότερο γνωμοδοτικός παρά παρεμβατικός.

²⁰ Στον Πίνακα περιλαμβάνεται η κίνηση όλων των οχημάτων επαγγελματικών και μη.

6.2 Επενδύσεις²¹

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας χαρακτηρίστηκε από δυναμική ανάπτυξη και σημαντικές διαρθρωτικές ανακατατάξεις την περίοδο 1997-2002, υπό την επίδραση

1. της προβλεπόμενης άρσεως των κρατικών παρεμβάσεων στην ακτοπλοϊκή αγορά,
2. της αναλήψεως από τη χώρα της διοργανώσεως των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 και της προβλεπόμενης ανόδου του τουρισμού λόγω της ωθήσεως από αυτό το μεγάλο αθλητικό γεγονός και
3. της ανόδου των τιμών των μετοχών στο Χρηματιστήριο Αθηνών στο οποίο εισήχθησαν οι κυριότερες ακτοπλοϊκές εταιρίες.

Πριν ακόμα από τις θεσμικές αλλαγές του 2001, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές έβαλαν σε εφαρμογή επενδυτικά προγράμματα για την ανανέωση του στόλου τους. Οι πέντε μεγαλύτερες ελληνικές εταιρείες Attica Group (Superfast Ferries), Μινωικές Γραμμές, ANEK, Στρίντζης και ΝΕΛ εκμεταλλεύθηκαν την άνθηση του χρηματιστηρίου της Αθήνας κατά την περίοδο 1997-1999, για να εισάγουν τις μετοχές τους στην αγορά, αντλώντας κεφάλαια σχεδόν 1 δισ. ευρώ, τα οποία στη συνέχεια συνδύασαν με κοινοπρακτικά ή Ομολογιακά δάνεια για να αγοράσουν, από το 1997 μέχρι το 2002, 40 νεότευκτα σκάφη αξίας σχεδόν 3,5 εκατ. ευρώ. Για να λειτουργήσουν επικερδώς, όμως, τα νέα σκάφη έπρεπε να εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων με ναύλους καθορισμένους από την αγορά. Έτσι, τα περισσότερα νέα σκάφη δρομολογήθηκαν σε διεθνείς γραμμές, κυρίως μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, ενώ στην περίπτωση της Superfast τα σκάφη έφτασαν μέχρι τη Βόρεια Θάλασσα και τη Βαλτική. Κάποια κατέληξαν σε εγχώρια δρομολόγια

²¹ Alpha Bank, Κλαδική Μελέτη για την Ακτοπλοΐα, www.marinews.gr, Οκτώβριος 2006

μεγάλων αποστάσεων, όπως εκείνα από Πειραιά προς Κρήτη, Δωδεκάνησα και νησιά του Βορείου Αιγαίου.

Παρά ταύτα, η αναπτυξιακή δυναμική κάμφθηκε απότομα εξαιτίας των ακόλουθων παραγόντων:

- Πρώτον, το ναυάγιο του «Εξπρές Σάμινα» έγινε αφορμή μίας έντονης αμφισβήτησης των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, που είχαν συμβάλει στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας και του τουρισμού στη δεκαετία του 1990, αναχαιτίζοντας την αναπτυξιακή τους δυναμική.
- Δεύτερον, η μεγάλη πτώση των τιμών των μετοχών στο Χρηματιστήριο Αθηνών και ιδιαίτερα των μετοχών των ναυτιλιακών εταιριών μετά και το ναυάγιο του πλοίου «Εξπρές Σάμινα», οδήγησε σε οικονομική αδυναμία τις ακτοπλοϊκές εταιρίες που αντιμετώπισαν μεγάλα προβλήματα ρευστότητας.
- Τρίτον, οι καθυστερήσεις στην απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αφού ο ν. 2932/2001 δεν ανταποκρινόταν στις προσδοκίες των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, συνέβαλαν στη διάγνωση των προηγούμενων προσδοκιών.

Έτσι, οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες, υπό το πρίσμα του 2932/2001 που όριζε αρχικά ανώτατο όριο ηλικίας πλοίων στα 35 έτη με σταδιακή μείωση στα 30 μέχρι το 2008, χωρίς παράλληλα να δίνει κίνητρα ανανέωσης του στόλου, αναγκάστηκαν να προχωρήσουν σε πωλήσεις πλοίων αντί να συνεχίσουν την αναπτυξιακή τους δυναμική και να προγραμματίσουν επενδύσεις σε νέα πλοία για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών στον τομέα. Σύμφωνα με τα στοιχεία του στόλου το 2002, το 30% αυτού θα τίθετο εκτός λειτουργίας μέχρι το 2008, κάτι που σήμαινε ουσιαστική συρρίκνωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου. Το σύνολο των εταιριών που εξυπηρετούν τα ελληνικά νησιά, διέθετε στο τέλος του έτους 2000, 430 πλοία,

συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών οχηματαγωγών, των πλοίων με δύο καρίνες (catamaran) και των ιπτάμενων δελφινιών. Από αυτά, 88 (21%) είχαν ναυπηγηθεί κατά τη δεκαετία του '60, 166 (40%) τη δεκαετία του '70 και 155 (38%) τη δεκαετία του '80, ενώ 21 πλοία είχαν ναυπηγηθεί στη δεκαετία του 1990.

Με την άρση των ορίων ηλικίας όμως, όπως είδαμε το καλοκαίρι του 2005, η συρρίκνωση του ελληνικού στόλου αποφεύχθει, ενώ η απελευθέρωση των τιμών των ναύλων της τουριστικής θέσης για τις γραμμές εμπορικού ενδιαφέροντος, το καλοκαίρι του 2006, ενίσχυσε τα κίνητρα των εταιριών για επενδύσεις σε νέα πλοία.

6.3 Τεχνολογικές εξελίξεις²²

Τα τελευταία 20 χρόνια τα υδροπτέρυγα έδειξαν μεγάλο βαθμό διείσδυσης στην ακτοπλοΐα. Αρχικά στην αγορά του Αργοσαρωνικού και στη συνέχεια στις αγορές των Βορείων Σποράδων, της Δωδεκανήσου και των Κυκλάδων. Η διείσδυση αυτή έγινε σε βάρος των συμβατικών επιβατηγών πλοίων. Τα υδροπτέρυγα δεν ήταν τόσο εξελιγμένα τεχνολογικά όσο τα υπερταχεία μονόγαστρα σκάφη (τύπου Guizzo), ή τα waveriercer catamaran (τύπου HoverSpeed Great Britain), καθώς δεν μπορούσαν να μεταφέρουν οχήματα και κινούνταν με χαμηλότερες ταχύτητες, ενώ οι δυνατότητες απόπλου σε δύσκολες καιρικές συνθήκες ήταν περιορισμένες. Οι παραπάνω αδυναμίες δημιούργησαν φραγμούς στην απειλή που θα μπορούσαν να πραγματοποιήσουν σε συμβατικά Ε/Γ, Ο/Γ πλοία που εκτελούσαν δρομολόγια στο Αιγαίο και το Κρητικό πέλαγος.

Το γεγονός ότι οι υπόλοιποι τύποι πλοίων νέας τεχνολογίας δεν είχαν διεισδύσει στην ελληνική ακτοπλοΐα είχε κυρίως σχέση με το ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα και συγκεκριμένα με τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Όπως αναφέρει ο

²² Χ. Φαραύτης, Προοπτικές για το 2004 , Οικονομικός Ταχυδρόμος, 14 Νοεμβρίου 1994

καθηγητής Χ.Ψαράυτης σε άρθρο του στον Οικονομικό ταχυδρόμο το 1994 ένα από τα σκάφη τύπου catamaran του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου πήρε άδεια σκοπιμότητας για την εξυπηρέτηση δρομολογίου, υπό την προϋπόθεση 10 προσεγγίσεων (συν 10 στην επιστροφή). Η υποχρέωση αυτή στην ουσία αναιρούσε όποιο συγκριτικό πλεονέκτημα σε όρους ταχύτητας διέθετε ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου έναντι των συμβατικών. Παράλληλα τα πλοία νέας τεχνολογίας έχουν υψηλότερο σχετικό κόστος λειτουργίας από τα συμβατικά, δηλαδή μεγαλύτερο κόστος ανά μονάδα χωρητικότητας σε επιβάτες και οχήματα, γεγονός που σημαίνει ότι για να είναι βιώσιμα θα πρέπει να χρεώσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν παραπάνω από τα συμβατικά, δεδομένου και του γεγονότος της υποχρεωτικής δεκάμηνης δρομολόγησης που επιβάλλεται από την ελληνική νομοθεσία. Οι δυσμενείς συνθήκες για τα πλοία του τύπου αυτού ενισχύονταν και από το γεγονός της σχετικά χαμηλής αξίας του χρόνου στην Ελλάδα.

Με την έλευση του 2932/2001, ο ανταγωνισμός στα συμβατικά Ε/Γ, Ο/Γ πλοία ήρθε από τα ταχύπλοα πλοία αυτού του τύπου που έκαναν την εμφάνισή τους στα ελληνικά πελάγη. Ταχύπλοα όπως το Αίολος Εξπρές στη γραμμή Πειραιάς – Χίος – Μυτιλήνη (της εταιρίας ΝΕΛ) και τα Φαιστός και Κνωσός Παλλάς στη γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο (της ΜΙΝΟΑΝ) μείωσαν τον απαιτούμενο χρόνο ταξιδιού και αύξησαν την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ενώ με την απελευθέρωση των τιμών των ναύλων της τουριστικής θέσης, δίνει νέα πνοή στα κίνητρα των εταιριών για επενδύσεις σε εξελιγμένα τεχνολογικά πλοία, τα οποία ενισχύονται από το γεγονός ότι η αξία του χρόνου για το ελληνικό επιβατικό κοινό (κόστος ευκαιρίας σε χρόνο) βαίνει συνεχώς αυξανόμενη.

6.4 Σχέσεις Υποκατάστασης

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών δέχεται ανταγωνισμό από αυτό των αεροπορικών μεταφορών. Συγκεκριμένα από τα 96 νησιά της ελληνικής επικράτειας μόνο τα 26 διαθέτουν αεροπορική σύνδεση, ενώ στα περισσότερα από αυτά (16) δραστηριοποιείται μόνο μία αεροπορική εταιρία (Ολυμπιακές Αερογραμμές) με αραιό δίκτυο πτήσεων. Σε έντεκα νησιά που αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, εκτός τακτικών αεροπορικών γραμμών, ένα σημαντικό μέρος των τουριστών από το εξωτερικό διακινείται με έκτακτες πτήσεις (πτήσεις charter) κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (Μελέτη Alpha bank, Οκτώβριος 2006). Όσον αφορά την τελευταία περίπτωση των έκτακτων πτήσεων βραχυπρόθεσμα η κατάσταση μάλλον θα παραμείνει η ίδια, με την απελευθέρωση όμως του καθεστώτος δρομολόγησης και τιμολογίων τα κίνητρα ναυπήγησης στα ελληνικά νησιά τίθενται σε νέα βάση και πιθανές δρομολογήσεις σκαφών νέας τεχνολογίας μπορούν να εντείνουν τον ανταγωνισμό απέναντι στις αερομεταφορές και να μετριάσουν το μερίδιο που κατέχουν οι αεροπορικές μεταφορές στα νησιά αυτά. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί και ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσουν στο μέλλον οι μεταφορές μέσω υδροπλάνων, τα οποία ήδη έχουν κάνει την εμφάνισή τους ως μέσω διασύνδεσης μεταξύ ελληνικών νησιών (Ιόνιο, Κυκλάδες). Η σχέση με την ακτοπλοϊκή μεταφορά μπορεί να διαμορφωθεί από ανταγωνιστική έως συμπληρωματική (διαμόρφωση δρομολογίων εξυπηρετούμενων επιμέρους και από τα δύο μέσα). Απ' την άλλη πλευρά ένα ανταγωνιστικό αεροπορικό εσωτερικό δίκτυο (στο οποίο η Ολυμπιακή δε θα έχει μονοπώλιο) θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά τον αριθμό των επιβατών στα Ε/Γ-Ο/Γ κατά τη διάρκεια του χειμώνα και θα μπορούσε επίσης να πλήξει την κατηγορία της πρώτης θέσης την καλοκαιρινή περίοδο. Επίσης οι ακτοπλοϊκές εταιρίες μπορούν να

επωφεληθούν στο μέλλον από μία μεταστροφή από τις οδικές σε θαλάσσιες μεταφορές²³, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τη Ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

6.5 Ανθρώπινο Δυναμικό

Η προσφορά της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία είναι πολύ σημαντική καθώς η απασχολούμενο στην ακτοπλοΐα εργατικό δυναμικό αποτελεί το 3,5% του συνόλου του εργατικού δυναμικού της χώρας (Μελέτη Alpha bank, Οκτώβριος 2006). Οι ειδικότητες που απασχολούνται περιλαμβάνουν ναυτικούς, υπαλλήλους ναυτιλιακών εταιριών (ναυτεργατικού, διαχειριστικού και επιχειρηματικού δυναμικού), ταξιδιωτικών γραφείων και ναυτικών πρακτόρων. Παράλληλα συμβάλει στην ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, ναυτασφαλειών και επιχειρήσεων προμηθειών. Επιπλέον διαδραματίζει βαρύνοντα ρόλο στην διατήρηση της βιωσιμότητας και την οικονομική ανάπτυξη των νησιών τα οποία εξυπηρετεί.

Το νομικό καθεστώς πριν από τον 2932/2001 όπως είδαμε ήταν προστατευτικό για την ελληνική εργασία, κάτι το οποίο δεν άλλαξε με το νέο Νόμο. Η υποχρέωση ελληνομάθειας, αστηρών προδιαγραφών στελέχωσης και δεκάμηνης λειτουργίας με διατήρηση της πλήρους σύνθεσης του στόλου παραμένει. Το γεγονός αυτό μπορεί να εξηγήσει ως ένα βαθμό την πολύ χαμηλή διείσδυση ξένων εταιριών στην ελληνική ακτοπλοΐα, καθώς όπως ο Κανονισμός ορίζει τα εργασιακά θέματα ρυθμίζονται από το κράτος υποδοχής. Πιο συγκεκριμένα μία εταιρία που θα δρομολογήσει πλοίο στην ελληνική επικράτεια, θα πρέπει να στελεχώσει το πλοίο με μεγαλύτερο αριθμό προσωπικού σε σχέση με άλλες χώρες της Ε.Ε. και παράλληλα θα πρέπει το

²³ Βούρδα Μ., 'Χρηματοοικονομική Ανάλυση των εισηγμένων στο Χ.Α.Α εταιριών του κλάδου Ακτοπλοΐας – Επιβατηγού Ναυτιλίας, Πειραιάς 2007, σελ. 82-83

προσωπικό της να διαθέτει πιστοποιητικό ελληνικής γλωσσομάθειας, κάτι που πρακτικά σημαίνει των αποκλεισμό αλλοδαπής εργασίας. Στην ουσία αυτό συνεπάγεται με διατήρηση του cabotage για την ελληνική εργασία.

Απ' την άλλη πλευρά, η απελευθέρωση της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας αποτελεί θετική εξέλιξη για τον κλάδο των Ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, οι οποίοι λόγω των προσόντων τους που αξιολογούνται σε πολύ καλό επίπεδο πανευρωπαϊκά, μπορούν πλέον να απορροφηθούν και από εταιρίες άλλων ευρωπαϊκών χωρών.²⁴

6.6 Χαρακτηριστικά Αγοράς

6.6.1 Μορφή

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά μπορεί να χαρακτηριστεί ολιγοπωλιακή καθώς παρουσιάζει τα κύρια χαρακτηριστικά μιας ολιγοπωλιακής αγοράς:

- 1) Μικρός αριθμός επιχειρήσεων οι οποίες αλληλοεξαρτώνται όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων και παρέχουν διαφοροποιημένο μεταφορικό προϊόν κυρίως ως προς την ποιότητα
- 2) Αποφυγή σε μεγάλο βαθμό του ανταγωνισμού τιμών, οποίος μπορεί να αποβεί καταστροφικός για την ευημερία του κλάδου και μετατόπιση του ανταγωνισμού στο επίπεδο της προσφοράς διαφοροποιημένου μεταφορικού προϊόντος (Μελέτη Alpha bank, Οκτώβριος 2006).

Πράγματι η ελληνική ακτοπλοΐα κυριαρχείται από μικρό αριθμόν εταιριών. Οι εταιρίες αυτές είναι :²⁵

- Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης (ANEK)

²⁴ Μοσχολάκης Π., ' Επιπτώσεις στην ελληνική ακτοπλοΐα από την άρση του Cabotage', Πειραιάς 2005, σελ. 81

²⁵ Τα στοιχεία σχετικά με τις εταιρίες είναι από τα επίσημα site που διαθέτουν

- Επιχειρήσεις Αττικής περιλαμβανομένης της Blue Star (Στρίντζης)
- Μινωϊκές Γραμμές
- Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου (ΝΕΛ)
- Hellenic Seaways

Οι οποίες δραστηριοποιούνται στις παρακάτω αγορές:

ΕΤΑΙΡΙΑ	ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
ΑΝΕΚ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ /BLUE STAR (ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ)	ΙΟΝΙΟ, ΚΥΚΛΑΔΕΣ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ, ΒΑΛΤΙΚΗ, ΣΚΩΤΙΑ
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
ΝΕΛ	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΙΝΗ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
HELLENIC SEAWAYS	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΙΝΗ, ΚΥΚΛΑΔΕΣ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	

Η Χανιώτικη Εταιρία ΑΝΕΚ, εταιρία λαϊκής βάσης με έδρα τα Χανιά δραστηριοποιείται στις γραμμές Πειραιάς-Χανιά, Πειραιάς-Ηράκλειο και στις γραμμές της Αδριατικής στις γραμμές Πάτρα – Ηγουμενίτσα- Αγκώνα.

Η συμμετοχική Εταιρία Επιχειρήσεων Αττικής του Περικλή Παναγόπουλου που συγκεντρώνει υπό τη στέγη της την SuperFast Ferrries, η οποία δραστηριοποιείται στις γραμμές της Αδριατικής, της Βαλτικής και της Σκωτίας και τις Γραμμές Στρίντζη η οποία μετονομάστηκε σε Blue Star και πραγματοποιεί δρομολόγια στο Ιόνιο, τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και την Αδριατική.

Η Ηρακλιώτικη εταιρία Μινωϊκές Γραμμές, η οποία δραστηριοποιείται στην εσωτερική γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο και στην Αδριατική.

Η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου (ΝΕΛ) με δραστηριότητα στη γραμμή Πειραιάς-Χίος-Μυτιλίνη και πρόσφατα και στη γραμμή Πειραιάς – Ρέθυμνο στο εσωτερικό και μέσω της MedLink S.A στην οποία κατέχει ποσοστό 42% και στην αγορά της

Αδριατικής. Η Hellenic Seaways αποτελεί μετεξέλιξη της Minoan Flying Dolphins, η οποία μετά το ατυχές ναυάγιο του Express Σάμινα άλλαξε εμπορική επωνυμία δύο φορές, η οποία εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς – Χίος - Μυτιλήνη, τα Δωδεκάνησα και τη γραμμή Πειραιάς – Χανιά. Παρατηρούμε ότι οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες έχουν επεκτείνει τις δραστηριότητες τους και εκτός ελληνικής αγοράς. Όσον αφορά την εσωτερική αγορά από παλιά, τα εγχώρια δρομολόγια αποτελούσαν ολιγοπώλιο, καθώς οι άδειες δίνονταν επανειλημμένα στις ίδιες εταιρείες, οι οποίες συνήθως έδρευαν στα νησιά που εξυπηρετούσαν. Στις Κρητικές Μινωικές Γραμμές και ANEK ανατίθεντο τακτικά τα δρομολόγια Πειραιά- Ηρακλείου και Πειραιά-Χανίων. Η ΔΑΝΕ, με έδρα τη Ρόδο, είχε «κλειδώσει» τα δρομολόγια προς Δωδεκάνησα, ενώ η ΝΕΛ, με έδρα τη Μυτιλήνη, εξασφάλιζε τακτικά άδειες για προορισμούς του ανατολικού Αιγαίου. Η Στρίντζης, με έδρα τον Πειραιά, δέσποζε στο Ιόνιο.²⁶

Όσον αφορά το δεύτερο στοιχείο της αγοράς, την αποφυγή ανταγωνισμού σε επίπεδο τιμής, όπως αναλύθηκε και διατυπώθηκε ένα χρόνο πριν από την μελέτη της Alpha bank θα δούμε στη συνέχεια ότι μετά την πλήρη απελευθέρωση των τιμών των ναύλων στις εμπορικού ενδιαφέροντος γραμμές, έχει αρχίσει να μεταβάλλεται και ότι οι πρώτες ενδείξεις ανταγωνισμού σε αυτό το επίπεδο έχουν κάνει την εμφανισή τους σε γραμμές που χαρακτηρίζονται «φιλέτα» για τον κλάδο. Επιπλέον η κινητικότητα στον κλάδο ενισχύεται από την απόφαση του Υπουργείου να δεσμεύσει 300εκ. € για την επόμενη πενταετία προς την κατεύθυνση παροχής επιδοτήσεων για την ανάπτυξη δρομολογίων στις άγονες περιοχές.

²⁶ Robert McDonald, 2006, «It can't be Christmas every day», A survey of Greek shipping sector, Business File October 2006, σελ.6

6.6.2 Είσοδος νέων Εταιριών

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως (παράγραφος Επενδύσεις) η ελληνική ακτοπλοΐα χαρακτηρίστηκε από έντονη δραστηριότητα την πενταετία 1997 – 2002.

Οι οικονομικές συνθήκες ευνόησαν των άνοιγμα των εταιριών στο Χρηματιστήριο και την προώθηση επενδυτικών και επεκτατικών σχεδίων.

Υπήρξε τάση για συγκέντρωση του κλάδου σε λίγες μεγάλες εταιρίες, οι οποίες αντλώντας μεγάλα κεφάλαια από το Χρηματιστήριο Αθηνών προχώρησαν στην εξαγορά των μικρότερων επιχειρήσεων του κλάδου και στην παραγγελία πλοίων νέας τεχνολογίας. Η Attica Group απέκτησε καταστατική (αν και όχι πλειοψηφική) συμμετοχή στην Στρίντζης και άλλαξε το όνομα της εταιρείας σε Blue Star Ferries.

Οι Μινωικές Γραμμές σχημάτισαν μία νέα εταιρεία με την επωνυμία Minoan Flying Dolphins (τη σημερινή Hellenic Seaways), η οποία μέσα σε διάστημα δύο ετών εξαγόρασε 20 μικρότερες ανταγωνιστικές εταιρείες και δημιούργησε στόλο 83 σκαφών. Η ANEK απέκτησε συμμετοχές σε αρκετές μικρότερες εταιρείες μεταξύ των οποίων και η προβληματική ΔΑΝΕ.²⁷ Η πορεία όμως αυτή των εξαγορών και των επενδύσεων κάμφθηκε κατά τα έτη 1999-2001 (Πτώση Χρηματιστηρίου, «Εξπρές Σάμινα»).

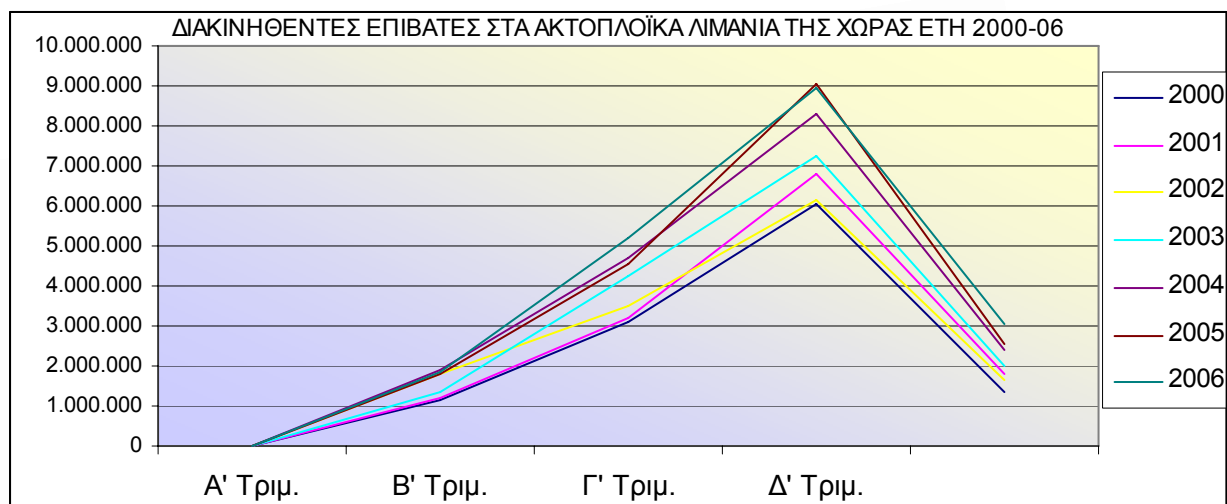
Σήμερα η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά εξακολουθεί να αποτελείται από τριών ειδών αγορές όσον αφορά τα επίπεδα δυναμικού μεγέθους (και είναι αυτές που έχουν ήδη αναλυθεί στην παράγραφο της Εισαγωγής): τις αγορές παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον αρκετό, τις αγορές με περιορισμένο μέγεθος στις οποίες μπορεί να λειτουργήσει επικερδώς μόνο μία εταιρία και τις γραμμές το μέγεθος των οποίων δεν μπορεί να δικαιολογήσει εμπορικό ενδιαφέρον και λειτουργούν μόνο με κρατικές επιδοτήσεις. Τα δεδομένα αυτά δεν άλλαξαν μόνο με την εφαρμογή της

²⁷ Robert McDonald, 2006, «It can't be Christmas every day», A survey of Greek shipping sector, Business File October 2006, σελ.6

απελευθέρωσης και είναι δύσκολο να αλλάξουν γενικότερα καθώς ενάγονται και σε άλλους παράγοντες που ξεφεύγουν από τους όρους λειτουργίας της αγοράς (δημογραφικό κτλ.).

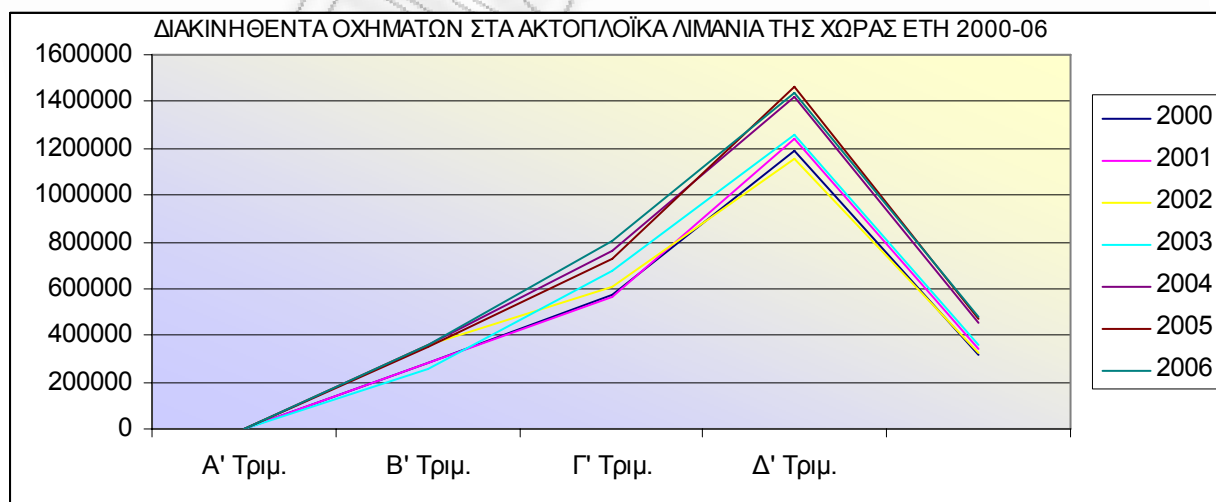
Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας δε συνοδεύτηκε επίσης και από είσοδο ξένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, μέχρι το καλοκαίρι του 2006 εισήχθη το Spreadrunner I με σημαία Βρετανίας και δρομολογήθηκε στις Κυκλάδες ακολουθούμενο από το Spreadrunner II (με σημαία Μάλτας) το καλοκαίρι του 2007 και το KALLISTI FERRIES (με σημαία ιταλική) της Corsica Ferries στη γραμμή Πειραιάς – Ικαρία – Σάμος.

Οι θεσμικοί παράγοντες που εξηγούν την εξέλιξη αυτή έχουν ήδη αναλυθεί (κεφάλαιο Ανθρώπινο Δυναμικό) και σχετίζονται κυρίως με το υψηλό κόστος εργασίας που έχουν τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά και άλλους περιορισμούς που οδηγούν στην αύξηση του κόστους λειτουργίας υποχρεώσεις ειδικών διαρρυθμίσεων στο εσωτερικό των πλοίων, επιβολή διατιμήσεων σε ορισμένες κατηγορίες προϊόντων, εκπτώσεων σε ειδικές κατηγορίες επιβατών κτλ. Δε θα πρέπει επίσης να παραβλέψουμε και τον χαρακτήρα της ελληνικής ακτοπλοΐας που παρουσιάζει έντονη εποχικότητα, αποθαρρύνοντας έτσι ξένες εταιρίες να εισέλθουν σε αυτή, τη στιγμή μάλιστα που ισχύει και δεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση.



* Πηγή ΕΣΥΕ

Τα παραπάνω στοιχεία αφορούν την κίνηση επιβατών ανά τρίμηνο για τα έτη 2000 – 2006 από τα λιμάνια της χώρας που εξυπηρετούν ακτοπλοϊκές γραμμές. Όπως παρατηρούμε η συμπεριφορά της επιβατικής κίνησης δε μεταβάλλεται, με μεγάλη ζήτηση μεταφορικού έργου για το τρίτο τρίμηνο και πολύ μικρότερη το υπόλοιπο έτος. Την αντίστοιχη συμπεριφορά παρατηρούμε και για την κίνηση οχημάτων για την ίδια περίοδο.



* Πηγή ΕΣΥΕ

Βέβαια έχει παρατηρηθεί και το φαινόμενο της εισχώρησης ξένων ναυτιλιακών εταιριών στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά μέσω επένδυσης σε ελληνικές επιχειρήσεις : ιταλικές εταιρίες έχουν επιδοθεί στο παρελθόν (εταιρία Αρτιόλι στη Μίνοαν) αλλά και στο παρόν (εταιρία Γκριμάλντι στην ANEK) σε προσπάθειες απόκτησης μεριδίου από την ελληνική ακτοπλοϊκή πίττα.

6.6.3 Κόστος Μεταφοράς

Συστατική παράμετρο του κόστους μεταφοράς αποτελεί το επίπεδο των τιμών των καυσίμων, το οποίο βαίνει συνεχώς αυξανόμενο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το λειτουργικό κόστος να αυξάνεται και η όποια αύξηση να μετακυλιέται στις τιμές των καυσίμων. Ιδιαίτερα μετά την πρόσφατη οδηγία της Ε.Ε. για κατανάλωση καυσίμου με μειωμένη περιεκτικότητα σε θείο, έτσι ώστε να μετριάζεται κατά το ελάχιστο η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας, αυξάνει τους προϋπολογισμούς των εταιριών για το σκοπό αυτό. Η τιμή του νέου καυσίμου είναι αυξημένη κατά 8 - 10% σε σχέση με την τρέχουσα τιμή του παλαιού καυσίμου, η οποία έχει ήδη επιβαρυνθεί πάνω από 25% σε σύγκριση με πέρυσι την ίδια περίοδο.²⁸

6.6.4 Συνθήκες Ζήτησης

Η ζήτηση στην ελληνική αγορά όπως είδαμε και στα παραπάνω διαγράμματα έχει το χαρακτηριστικό της έντονης εποχικότητας. Αυτό οφείλεται στη σύνθεση της ακτοπλοϊκής ζήτησης κατά το μεγαλύτερο ποσοστό της από εξωτερικό και εσωτερικό τουρισμό και σε μικρότερο ποσοστό από τακτικές μεταφορικές ανάγκες. Έτσι η χρονική περίοδος στην οποία παρατηρείται υψηλή ζήτηση ακτοπλοϊκού μεταφορικού προϊόντος περιορίζεται στην καλοκαιρινή τουριστική περίοδο, ενώ για το υπόλοιπο

²⁸ www.naftemporiki.gr, 'Κριτήριο τα νέα καύσιμα και ο ανταγωνισμός', 29.09.07

χρονικό διάστημα η ακτοπλοία στην πλειοψηφία της λειτουργεί με πλεονάζουσα προσφερόμενη ποσότητα. Υπάρχουν επίσης και γραμμές οι οποίες παρά το γεγονός ότι είναι βιώσιμες λόγω της εκμεταλλευσής τους από μία εταιρία κατά το τετράμηνο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου δε μπορούν να καλύψουν τα έξοδά τους για τον υπόλοιπο χρόνο. Επομένως η διατήρηση της γραμμής σε λειτουργία εκτός τουριστικής περιόδου, γεγονός που είναι αναγκαίο τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων, όσο και για την ενίσχυση των προσπαθειών για επέκταση της τουριστικής περιόδου και για την ενίσχυση της ανάπτυξης των νησιών μπορεί να γίνει μόνο με κρατική επιχορήγηση (κατηγορία άγονες).

Η Ζήτηση για τις υπηρεσίες των ακτοπλοϊκών πλοίων τείνει να επηρεάζεται από μεταβολές στο Ναυτολόγιο, στο επίπεδο της υπηρεσίας και από άλλους παράγοντες που περιορίζουν την κίνηση. Επηρεάζεται από τις συνθήκες του μακροοικονομικού περιβάλλοντος: μεταβολές στον πληθυσμό, στην απασχόληση, στην κοινωνική δομή της, στην καταναλωτική συμπεριφορά του πληθυσμού και στα οικιστικά πρότυπα. Δεν μπορούμε να αναμένουμε αύξηση της ζήτησης, ή τουλάχιστον δεν μπορούμε να αναμένουμε την βέλτιστη δυνατή αύξηση, όταν η ανεργία και ο πληθωρισμός αποτελούν προβλήματα πρωτεύοντα στην οικονομία τόσο την εσωτερική, όσο και των χωρών της αλλοδαπής. Παράλληλα μία αυξομείωση της ισοτιμίας του νομίσματός μας επηρεάζει αντίστροφα την ζήτηση (αύξηση της ισοτιμίας οδηγεί σε μείωση της ζήτησης από εξωτερικό καθώς οι υπηρεσίες γίνονται πιο ακριβές) από χώρες του εξωτερικού.

Η επίδραση των ναύλων πάνω στη ζήτηση και στα συνολικά έσοδα μετράται από τις ελαστικότητες της ζήτησης. Για ελαστικότητες μεγαλύτερες του ενός, η μείωση των ναύλων οδηγεί σε αύξηση στα έσοδα. Στην ελληνική επικράτεια ένα μεγάλο μέρος της ακτοπλοϊκής ζήτησης είναι ανελαστικό ως προς την τιμή (ελαστικότητα ζήτησης

μικρότερη του ενός), όπως για παράδειγμα οι άγονες γραμμές αλλά και ένα πλήθος νησιών που δεν διαθέτουν όπως είδαμε άλλο μέσο μεταφοράς υποκατάστατο.²⁹

6.6.5 Τιμή Υπηρεσιών

Η τιμή της μονάδας της μεταφορικής υπηρεσίας συνιστάται από κάποιους παράγοντες κόστους, είδαμε ήδη τον παράγοντα εργασία και τον παράγοντα καύσιμα περαιτέρω όμως ανάλυση ξεφεύγει από τους σκοπούς της παρούσας εργασίας, ένα περιθώριο κέρδους που το ορίζει η κάθε εταιρία σύμφωνα με την επιχειρησιακή τιμολογιακή πολιτική και στρατηγική. Η τιμή βαρύνεται όπως είναι επίσης γνωστό από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ), με ποσοστό 19%, βαρύνεται επίσης και από μία σειρά φόρων υπέρ τρίτων : ένα ποσοστό 6,5% υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ), επίναυλο 3% για την ενίσχυση των άγονων γραμμών, ένα ποσοστό (που δεν είναι πάντα σταθερό: 5% για όλα τα λιμάνια εκτός Πειραιά) για λιμενικά και δημοτικά τέλη, και επίσης ένα ποσοστό για λεμβουχικά και αχθοφορικά δικαιώματα.³⁰ Οι προσαυξήσεις όλων των παραπάνω κυμαίνεται μεταξύ 11-15% επί της αξίας και μαζί με το ΦΠΑ στο 30 με 35%.

Οι χρεώσεις αυτές υπήρχαν και πριν την απελευθέρωση και διατηρούνται ακόμα. Πρόκειται επίσης για κρατήσεις που πολλές φορές στο παρελθόν έχουν αποτελέσει μέγλο της έριδος μεταξύ κράτους και ακτοπλόων σχετικά με τη σκοπιμότητα αυτών και έχουν εκφραστεί αιτήματα για την κατάργησή τους. Το κράτος απ' την πλευρά του υποστηρίζει την ύπαρξη αυτών ως μέσο άσκησης ελάχιστης κοινωνικής πολιτικής, ενώ οι ακτοπλόοι θεωρούν ότι επιβαρύνονται με τέλη και φόρους που δεν ανταποκρίνονται στο κόστος της υπηρεσίας καθώς στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι

²⁹ Α. Γουλιέλμος, Ε.Σαμπράκος, Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη 2002, σελ. 185

³⁰ Υ.Ε.Ν

μη ανταποδοτικά.

Επίσης σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία οι ακτοπλοϊκές εταιρίες είναι υποχρεωμένες για παροχή εκπτώσεων, χωρίς αποζημίωση από το ελληνικό Δημόσιο, στις παρακάτω κατηγορίες :

- Άποροι με ποσοστό έκπτωσης 100%
- Παιδιά : ηλικίας έως 5 ετών 100%, 5-10 ετών 50%
- Ανάπηροι πολέμου, θύματα πολέμου, αγωνιστές εθνικής αντίστασης και συνοδοί αυτών, έκπτωση 50%
- Άτομα με ειδικές ανάγκες και ποσοστό αναπηρίας άνω 80% και άνω, έκπτωση 50%
- Πολύτεκνοι 50%
- Συνταξιούχοι του ΝΑΤ 50 %
- Αναπηρικά οχήματα ΙΧΕ συνοδευόμενα από το δικαιούχο και με ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου, 50%.³¹

Όσον αφορά τις τιμές των ναύλων αυτές, όπως ήδη έχει αναλυθεί (στην παράγραφο Εξέλιξη 2932/2001 μέχρι σήμερα), μετά το καλοκαίρι του 2006 έχουν απελευθερωθεί για τις γραμμές που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον (οι όροι έχουν ήδη αναλυθεί παραπάνω). Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι οι εταιρίες που πραγματοποιούν δρομολόγια στις γραμμές αυτές, μπορούν να διαμορφώνουν τα τιμολόγια τους σύμφωνα με τις παραμέτρους της αγοράς. Η εξάσκηση της ευελιξίας του παρείχε η νέα κατάσταση εφαρμόστηκε κυρίως μέχρι τώρα στην παροχή ειδικών προσφορών και εκπτώσεων με τη φιλοσοφία επιβράβευσης της εμπιστοσύνης των επιβατών : εκπτώσεις επί των εισιτηρίων που εκδίδονται με επιστροφή, εκπτώσεις στους πελάτες που ταξιδεύουν πολύ, διαφοροποίηση τιμολογίων και εκπτώσεων ανάλογα με την

³¹ Υ.Ε.Ν: www.yen.gr

ημέρα της εβδομάδας και το δρομολόγιο (ημερήσιο, βραδινό) κτλ. Στο σημείο αυτό είναι που αναμένονται διαφοροποιήσεις ως προς την μέχρι τώρα μορφή της αγοράς όπως αυτή αναλύθηκε προηγουμένως ως υποκείμενη στις αρχές λειτουργίας του ολιγοπωλίου, χωρίς ανταγωνισμό τιμών. Ο ανταγωνισμός σε επίπεδο τιμών έχει ήδη κάνει την εμφάνιση του αισθητή στις γραμμές της Κρήτης.³² Η εξέλιξη αυτή είναι δυναμική, και αν θα επαληθευτούν οι προβλέψεις για το σύνολο της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς είναι κάτι που αποτελεί αντικείμενο παρούσας και μελλοντικής παρατήρησης και ανάλυσης.

6.6.6 Ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών

Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών έχει βελτιωθεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια. Αυτό αποτελεί συνάρτηση πολλών παραγόντων. Νέα πλοία που δρομολογήθηκαν με καλύτερες επιδόσεις σε όρους ταχύτητας, ανέσεων και παρεχόμενων υπηρεσιών, βελτίωση του τρόπου λειτουργίας του συστήματος κρατήσεων εισιτηρίων (on line κρατήσεις) κ.α. Επίσης θετικά επηρέασε την ποιότητα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών η βελτίωση των υποδομών στα λιμάνια και των μέσων πρόσβασης σε αυτά.

Ωστόσο, τα επόμενα χρόνια, μεγάλη σημασία για τον επιβάτη θα έχει η ποιότητα όλου του πακέτου, πέρα από τις υπηρεσίες στο πλοίο, ή το λιμάνι. Γι αυτό και αναμένεται να προστεθούν στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες και άλλες τουριστικού κυρίως χαρακτήρα όπως κρατήσεις ξενοδοχείων ή άλλων δωματίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων ή σκαφών αναψυχής, εκδρομές και περιηγήσεις. Επίσης αναμένονται καλύτερες υπηρεσίες στη μεταφορά αποσκευών και εμπορευμάτων door-to-door. Οι

³²www.naftemporiki.gr, 'ANEK - Hellenic Seaways: «Δίδυμο» που εντείνει τον ανταγωνισμό στα Χανιά', 07.09.07

www.naftemporiki.gr, 'Εντείνεται ο ανταγωνισμός για Χανιά', 25.09.07

παρατηρήσεις αυτές του καθηγητή Χ. Ψαράτη λίγα χρόνια πριν («Ελληνική Ακτοπλοΐα: το 2004 πλησιάζει», Οκτώβριος 1998) φαίνονται σήμερα επίκαιρες όσο ποτέ.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΙΑ

7. ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ: ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΑΓΟΡΑ

Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες (ANEK, Hellenic Seaways, MINOAN, BLUE STAR) δραστηριοποιούνται στις ακτοπλοϊκές γραμμές που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία³³. Ειδικότερα οι γραμμές που εξυπηρετούνται είναι:

1. Πάτρα – Αγκώνα
2. Πάτρα – Μπάρι
3. Πάτρα – Πρίνδεζι
4. Πάτρα – Βενετία

Όσον αφορά το ισχύον νομικό καθεστώς αυτό είναι πολύ διαφορετικό από το ισχύον ελληνικό, ακόμα και με τη σημερινή μορφή του ύστερα από την απελευθέρωση. Σύμφωνα με το Νομικό Διάταγμα 288 (10/11.9.1969)³⁴ το οποίο αφορά τα πλοία ελληνικής σημαίας που δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Αδριατικής, το πλαίσιο δράσης τους είναι απελευθερωμένο. Οι εταιρίες είναι ελεύθερες να καθορίσουν το ύψος των ναύλων με βάση τα κριτήρια της αγοράς, άδειες σκοπιμότητας δεν υπάρχουν ενώ οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών ως προς το YEN περιορίζονται στην δήλωση έναρξης δρομολογίων και λιμανιών προέλευσης – προορισμού τουλάχιστον 30 ημέρες πριν, αλλά και στην απόσυρση πλοίου από μία γραμμή τουλάχιστον 10 ημέρες πριν. Η ουσία της υποχρέωσης αυτής είναι για η τυπικούς λόγους ενημέρωση του YEN και του επιβατικού κοινού, καθώς το YEN δεν έχει τη δυνατότητα να αποτρέψει μία εταιρία από τη δραστηριότητα ή μη σε μία γραμμή της αγοράς αυτής. Στην Αδριατική περιορισμοί στην άσκηση μεταφορικής κίνησης μπορούν να τεθούν

³³ Επίσημα site εταιριών

³⁴ Παράρτημα 8 :Ν.Δ. 288 (10/11.9.1969)

μόνο από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο ενίσχυσης της Ενιαίας Αγοράς και του ελεύθερου ανταγωνισμού, όπως έχει γίνει ήδη για την αποτροπή σύναψης συμφωνιών καρτέλ από πλευράς των εταιριών, με αποτέλεσμα τη στρέβλωση της ελεύθερης λειτουργίας της αγοράς και του μεταξύ τους ανταγωνισμού (1992/ 271/ EC). Σε ότι αφορά την επάνδρωση των πλοίων η Ε.Ε. επεμβαίνει θέτοντας τους όρους που υπόκεινται στη νομοθεσία του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο. Εφαρμόζονται επίσης και διεθνείς κανόνες επάνδρωσης όπως αυτοί ορίζονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις και Οργανισμούς.

Η αγορά της Αδριατικής από πλευράς Κανονιστικού πλαισίου αποτελεί μία απελευθερωμένη αγορά. Εμπόδια εισόδου δεν υπάρχουν, ούτε και εξόδου άλλωστε. Επίσης τα επίπεδα προσφοράς και τιμής δεν καθορίζονται από καμία αρχή. Αποτέλεσμα της ελευθερίας αυτής είναι οι εταιρίες να διαμορφώνουν τα επίπεδα της προσφοράς τους ανάλογα με την περίοδο, μειώνοντας την προσφορά τους σε περιόδους μη αιχμής και δρομολογώντας περισσότερα πλοία σε περιόδους αιχμής, πρακτική την οποία δεν μπορούν να ακολουθήσουν στην ελληνική αγορά. Αυτό θεωρητικά τους δίνει τη δυνατότητα να εφαρμόσουν τιμολόγια σε συνάρτηση με τις συνθήκες της αγοράς, κάτι που μέχρι πρόσφατα δε μπορούσαν να εφαρμόσουν στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές.

Η προσφορά των υπηρεσιών στην αγορά της Αδριατικής μπορεί να χαρακτηριστεί ολιγοπωλιακή με στοιχεία διαφοροποιημένου ολιγοπωλίου³⁵. Δραστηριοποιείται σχετικά μικρός αριθμός εταιριών, τέτοιος ώστε να υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ τους στη λήψη αποφάσεων και το προσφερόμενο προϊόν η μεταφορά επιβατών,

³⁵ Α. Γουλιέλμος, Ε.Σαμπράκος, Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη 2002, σελ. 115-116

οχημάτων και εμπορευματοκιβωτίων είναι ομοιογενές ή ελαφρώς διαφοροποιημένο. Η διαφοροποίηση αυτή ενάγεται όχι τόσο σε όρους τιμής, οι διαφορές στα τιμολόγια όπως θα δούμε και παρακάτω είναι πολύ μικρές, αλλά σε όρους ποιότητας υπηρεσιών σε θέματα άνεσης, ταχύτητας, χρόνου μετακίνησης, ωράρια αφίξεων – αναχωρήσεων.

8. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ

ΓΡΑΜΜΩΝ

8.1 Σύγκριση σε Θεσμικό επίπεδο

Μία σύγκριση μεταξύ των δύο αγορών Αδριατικής και Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς δεν μπορεί να γίνει όπως ήδη είδαμε σε γενικευμένο επίπεδο όσον αφορά την Ελληνική αγορά. Και αυτό γιατί η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά δε μπορεί να θεωρηθεί ενιαία (αποτελούμενη δηλαδή από το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών που εκτελούνται στην ελληνικά ύδατα), αλλά αποτελούμενη από πολλές αγορές οι οποίες προσεγγίζουν στο πλήθος τις ενεργές γραμμές της ακτοπλοΐας (ανάλογα με τους προορισμούς της κάθε γραμμής). Για το λόγο αυτό η σύγκριση σε επίπεδο τιμών και προσφερόμενων υπηρεσιών (ποιότητα και τύπος πλοίων, ταχύτητες δρομολογίων, παρεχόμενες ανέσεις) θα περιοριστεί σε ένα τμήμα της αγοράς της γραμμής Πειραιάς – Κρήτη.

Σε επίπεδο θεσμικού πλαισίου όμως, η σύγκριση μπορεί να γίνει σε ενιαίο πλαίσιο. Όπως είδαμε η αγορά των γραμμών της Αδριατικής λειτουργεί με καθεστώς πλήρως απελευθερωμένο (τιμές ναύλων, διάρκεια δρομολόγησης) ενώ στην ελληνική αγορά υπάρχουν ακόμα οι περιορισμοί δεκάμηνης δρομολόγησης και πολύ πιο έγκαιρης

δήλωσης επιθυμίας δρομολόγησης (το αργότερο 9 μήνες πριν από την έναρξη της κάθε περιόδου). Το εργασιακό καθεστώς που διέπει τις δύο αγορές είναι το ίδιο εφόσον τα πλοία είναι ελληνόκτητα.

8.2 Σύγκριση Ναύλων και ποιότητας

Μετά την απελευθέρωση υπάρχει μεγάλη ευαισθητοποίηση σχετικά με το ύψος των ναύλων στις τακτικές γραμμές καθώς θεωρούνται εξαιρετικά υψηλοί. Ιδιαίτερη συζήτηση έχει γίνει στη σύγκριση του κόστους του ναύλου ανά μονάδα αποστάσεως ανάμεσα στο Αιγαίο και την Αδριατική θάλασσα που ως γνωστόν είναι μία διεθνής και πλήρως απελευθερωμένη αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, στους Πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται το συγκριτικό κόστος των ναύλων 2 ελληνικών εταιριών σε δύο δημοφιλή δρομολόγια, το Πειραιάς-Ηράκλειο (απόσταση 175 κόμβων) και το Πάτρα-Αγκόνα (Ιταλία) (απόσταση 510 κόμβων). Ο λόγος που χρησιμοποιήθηκαν οι συγκεκριμένες 2 γραμμές είναι γιατί:

1. Και οι δύο γραμμές εξυπηρετούνται από τον ίδιο τύπο πλοίων (Μάλιστα τα πλοία που εξυπηρετούν τις γραμμές μετακινούνται μεταξύ των 2 γραμμών)
2. Πρόκειται για δρομολόγια των ίδιων εταιριών σε 2 διαφορετικές γραμμές
3. Πρόκειται για δύο απ' ευθείας γραμμές (χωρίς ενδιάμεσες στάσεις)
4. Είναι δύο γραμμές με παρόμοια ποιότητα κίνησης όσον αφορά τα ποσοστά μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και φορτηγών.

Ο λόγος που υιοθετήθηκαν τα παραπάνω κριτήρια είναι γιατί:

- Ο κάθε τύπος πλοίου έχει διαφορετικά λειτουργικά και τεχνικά χαρακτηριστικά που επηρεάζουν αντίστοιχα τη δομή του κόστους. Για παράδειγμα τα σκάφη που αναπτύσσουν μεγαλύτερη ταχύτητα (κόμβους/ώρα)

έχουν μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου ανά μονάδα απόστασης (κόμβο).

- Η επιλογή της ίδιας εταιρίας δικαιολογεί ως ένα βαθμό μία κοινή αντίληψη τιμολογιακής πολιτικής.
- Το γεγονός ότι πρόκειται για δύο απ' ευθείας γραμμές επηρεάζει επίσης τη δομή του κόστους ανά μονάδα απόστασης (επιτρέπει στο πλοίο να αναπτύξει μία βέλτιστη ταχύτητα, χωρίς ενδιάμεσες φορτοεκφορτώσεις)
- Η ποιότητα της επιβατικής και οχηματαγωγού κίνησης επηρεάζει τη σχετική και κατά συνέπεια και την απόλυτη κερδοφορία ανά επιβάτη και όχημα.

Επίσης όσον αφορά την ποιότητα των στοιχείων πρέπει να αναφερθεί ότι :

- α) Παρά το γεγονός ότι τα πλοία που δραστηριοποιούνται από τις 2 εταιρίες για τα δρομολόγια αυτά είναι τα ίδια, γεγονός που συνεπάγεται ίση δυναμικότητα σε ταχύτητα (κόμβοι/ώρα), οι ταχύτητες με τις οποίες πραγματοποιούνται τα δρομολόγια του εσωτερικού είναι μικρότερες (19,44 κόμβοι/ώρα, αντί 24,88 στο εξωτερικό για την Εταιρία Α και 19,44 κόμβοι/ώρα, αντί 24,29 στο εξωτερικό για την Εταιρία Β), γεγονός που επηρεάζει αντίστοιχα συντελεστές κόστους π.χ. η κατανάλωση καυσίμου ανά κόμβο (αυξάνεται για το δρομολόγιο εξωτερικού που αναπτύσσεται μεγαλύτερη ταχύτητα).
- β) Η σύγκριση τιμών μεταξύ γραμμών αφορά απλή μετάβαση για την ίδια χρονική περίοδο.
- γ) Στη γραμμή εξωτερικού γίνεται διάκριση μεταξύ Υψηλής, Μέσης και Χαμηλής περιόδου όσον αφορά την κίνηση, διαβαθμίζοντας αντίστοιχα τα επίπεδα των τιμών σε ανώτατα, μεσαία και κατώτατα για την κάθε εταιρία. Η Χαμηλή περίοδος αντιστοιχεί σε 296 ημέρες από σύνολο 333 δρομολογίων ετησίως, ενώ η Μεσαία και η Υψηλή είναι 14 και 23 ημέρες αντίστοιχα. Στις

γραμμές του εσωτερικού, η Εταιρία Α προβαίνει σε ειδικές εκπτώσεις επί του βασικού τιμολογίου (30%) για τη χειμερινή περίοδο 2007, η οποία συμπίπτει με μέρος της περιόδου Χαμηλής κίνησης για τη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα επομένως η σύγκριση των τιμολογίων για την περίοδο αυτή θα γίνει και για τα δύο τιμολόγια της γραμμής του εσωτερικού. Επίσης όπως έχει αναλυθεί προηγουμένως οι εταιρίες στις γραμμές του εσωτερικού προβαίνουν σε άλλες εκπτώσεις ανά τύπο πελατών (στρατεύσιμους, φοιτητές, πολύτεκνους, Α.Μ.Ε.Α κτλ).

- δ) Αντικείμενο σύγκρισης αποτελούν μόνο οι κατηγορίες επιβατικών θέσεων και οχημάτων που είναι όμοιες για τις δύο γραμμές.

ΕΤΑΙΡΙΑ Α – ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007 (Πειραιάς-Ηράκλειο :Βασικό Τιμολόγιο)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Μεσ.Ταχ. 24,88 κόμβοι/ώρα		Μεσ.Ταχ. 19,44 κόμβοι/ώρα		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετόβ	€/κόμβο	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ	€/κόμβο	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ					
DELUXE	254	0,50	93	0,53	6,7%
2-κλινη Εξωτερική DUWC	184	0,36	80	0,46	26,7%
2-κλινη Εσωτερική DUWC	154	0,30	75	0,43	41,9%
3-κλινη Εξωτερική DUWC	157	0,31	75	0,43	39,2%
3-κλινη Εσωτερική DUWC	133	0,26	61	0,35	33,7%
4-κλινη Εξωτερική DUWC	127	0,25	61	0,35	40,0%
4-κλινη Εσωτερική DUWC	108	0,21	58	0,33	56,5%
Deck	50	0,10	32	0,18	86,5%
ΟΧΗΜΑΤΑ					
Τροχόσπιτα-Mini Buses < 5,5μ	116	0,23	114	0,65	186,4%
Τροχόσπιτα-Mini Buses 5,51μ-7,5μ	195	0,38	128	0,73	91,3%
Τροχόσπιτα-Mini Buses > 7,51μ	322	0,63	151	0,86	36,7%

Εξετάζοντας τις τιμές ανά κόμβο για την Εταιρία Α, παρατηρούμε ότι αυτές είναι υψηλότερες για την γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο για όλες τις κατηγορίες. Οι διαφορές αυτές κυμαίνονται μεταξύ 6,7% (θέση: Deluxe, κατηγορία: Επιβάτες) και 186,4% (Τροχόσπιτα-Mini Buses < 5,5μ κατηγορία: οχήματα). Η μέση ποσοστιαία διαφορά είναι 58,7% και η διάμεσος 40%.

ΕΤΑΙΡΙΑ Α – ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007 (Πειραιάς-Ηράκλειο:Χειμερινό Τιμολόγιο)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Μεσ.Ταχ. 24,88 κόμβοι/ώρα		Μεσ.Ταχ. 19,44 κόμβοι/ώρα		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετάβ. €	€/κόμβο	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετάβ. €	€/κόμβο	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ					
DELUXE	254	0,50	76	0,43	-12,8%
2-κλινη Εξωτερική DU/WC	184	0,36	66	0,38	4,5%
2-κλινη Εσωτερική DU/WC	154	0,30	60	0,34	13,5%
3-κλινη Εξωτερική DU/WC	157	0,31	60	0,34	11,4%
3-κλινη Εσωτερική DU/WC	133	0,26	49	0,28	7,4%
4-κλινη Εξωτερική DU/WC	127	0,25	48	0,27	10,1%
4-κλινη Εσωτερική DU/WC	108	0,21	41	0,23	10,6%
Deck	50	0,10	27	0,15	57,4%

ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετάβ. €		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετάβ. €		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	€/κόμβο	€/κόμβο	€/κόμβο	€/κόμβο	
Τροχόσπιτα-Mini Buses < 5,5μ	116	0,23	91	0,52	128,6%
Τροχόσπιτα-Mini Buses 5,51μ-7,5μ	195	0,38	104	0,59	55,4%
Τροχόσπιτα-Mini Buses > 7,51μ	322	0,63	121	0,69	9,5%

Αν η σύγκριση γίνει επί του Χειμερινού τιμολογίου για τη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο οι παραπάνω διαφορές μετριάζονται. Ειδικότερα στη θέση Deluxe, (κατηγορία: Επιβάτες) το τιμολόγιο του εσωτερικού είναι κατά 12,8% πιο φθηνό από αυτό του εξωτερικού, ενώ η ανώτατη διαφορά στα Τροχόσπιτα-Mini Buses < 5,5μ (κατηγορία: οχήματα) διαμορφώνεται στο 128,6%. Η μέση ποσοστιαία διαφορά είναι 26,9% και η διάμεσος 10,6%.

ΕΤΑΙΡΙΑ Β- ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Μεσ.Ταχ. 24,29 κόμβοι/ώρα		Μεσ.Ταχ. 19,44 κόμβοι/ώρα		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετάβ. €	€/κόμβο	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετάβ. €	€/κόμβο	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ					
DELUXE	256	0,50	99	0,57	12,7%
2-κλινη Εξωτερική DU/WC	196	0,38	85	0,49	26,4%
2-κλινη Εσωτερική DU/WC	164	0,32	79	0,45	40,4%
4-κλινη Εξωτερική DU/WC	135	0,26	66	0,38	42,5%
4-κλινη Εσωτερική DU/WC	115	0,23	61	0,35	54,6%
Πολυθρόνες Αεροπορικού Τύπου Deck	75 53	0,15 0,10	48 39	0,27 0,22	86,5% 114,4%

ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετάβ. €		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετάβ. €		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	€/κόμβο	€/κόμβο	€/κόμβο	€/κόμβο	
Οχήμ. < 6μ. μήκος, < 2μ. ύψ.	73	0,14	88	0,50	251,3%
Οχήμ. < 6μ. μήκος, > 2μ. ύψ.	124	0,24	143	0,82	236,1%
Οχήματα > 6,1μ., < 8μ. μήκ.	208	0,41	165	0,94	131,2%
Οχήματα > 8μ. μήκ.	313	0,61	187	1,07	74,1%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα < 2,5μ. μήκ., < 2μ. ύψ.	66	0,13	121	0,69	434,3%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα < 6μ. μήκ., > 2μ. ύψ.	124	0,24	143	0,82	236,1%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα > 6,01μ., < 8μ. μήκ.	208	0,41	165	0,94	131,2%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα > 8μ. μήκ.	313	0,61	187	1,07	74,1%

Και στα τιμολόγια της Εταιρίας Β παρατηρούμε σημαντικές διαφορές και στις δύο κατηγορίες. Συγκεκριμένα οι διαφορές κυμαίνονται μεταξύ 12,7% (θέση: Deluxe, κατηγορία: Επιβάτες) και 434% (Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα < 2,5μ. μήκος, < 2μ. ύψος., κατηγορία: οχήματα). Η μέση ποσοστιαία διαφορά είναι 129,7% και η διάμεσος 86,5%.

Συνοψίζοντας τις παρατηρήσεις των τιμολογίων της περιόδου Χαμηλής κίνησης και από τις δύο εταιρίες μπορούμε να πούμε ότι :

1. Οι μέσες τιμές (€/κόμβο) είναι συστηματικά υψηλότερες για τη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο (γραμμή εσωτερικού) σε σχέση με την γραμμή Πάτρα-Αγκώνα (γραμμή εξωτερικού)(με εξαίρεση τη θέση Deluxe για το χειμερινό τιμολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο).
2. Τα επίπεδα των διαφορών είναι μεγαλύτερα για την κατηγορία Οχήματα

(μέση διαφορά 171,2%) σε σχέση με την κατηγορία Επιβάτες (μέση διαφορά 47,2%)(τα ποσοστά είναι με βάση τα βασικά τιμολόγια για τη γραμμή εσωτερικού).

Τα δεδομένα διαφοροποιούνται μερικώς αν εξετάσουμε τα τιμολόγια των 2 εταιριών για την περίοδο Υψηλής κίνησης για τη γραμμή του εξωτερικού:

ΕΤΑΙΡΙΑ Α - ΥΨΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Μεσ.Ταχ. 24,88 κόμβοι/ώρα		Μεσ.Ταχ. 19,44 κόμβοι/ώρα		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΑ Απλή Μετ €	€/κόμβο	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ €	€/κόμβο	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ					
DELUXE	335	0,66	93	0,53	-19,1%
2-κλινη Εξωτερική DU/WC	259	0,51	80	0,46	-10,0%
2-κλινη Εσωτερική DU/WC	235	0,46	75	0,43	-7,0%
3-κλινη Εξωτερική DU/WC	235	0,46	75	0,43	-7,0%
3-κλινη Εσωτερική DU/WC	216	0,42	61	0,35	-17,7%
4-κλινη Εξωτερική DU/WC	190	0,37	61	0,35	-6,4%
4-κλινη Εσωτερική DU/WC	175	0,34	58	0,33	-3,4%
Deck	70	0,14	32	0,18	33,2%
ΟΧΗΜΑΤΑ					
Τροχόσπιτα-Mini Buses < 5,5μ	222	0,44	114	0,65	49,7%
Τροχόσπιτα-Mini Buses 5,51μ-7,5μ	298	0,58	128	0,73	25,2%
Τροχόσπιτα-Mini Buses > 7,51μ	454	0,89	151	0,86	-3,1%

ΕΤΑΙΡΙΑ Β - ΥΨΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Μεσ.Ταχ. 24,29 κόμβοι/ώρα		Μεσ.Ταχ. 19,44 κόμβοι/ώρα		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετ		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ		
	€	€/κόμβο	€	€/κόμβο	
DELUXE	340	0,67	98	0,56	-16,0%
2-κλινη Εξωτερική DU/WC	278	0,55	84	0,48	-11,9%
2-κλινη Εσωτερική DU/WC	228	0,45	77	0,44	-1,6%
4-κλινη Εξωτερική DU/WC	195	0,38	64	0,37	-4,4%
4-κλινη Εσωτερική DU/WC	170	0,33	59	0,34	1,1%
Πολυθρόνες Αεροπορικού Τύπου	99	0,19	47	0,27	38,4%
Deck	74	0,15	37	0,21	45,7%

ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετ		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	€	€/κόμβο	€	€/κόμβο	
	Οχήμ. < 6μ. μήκος, < 2μ. ύψ.	116	0,23	88	
Οχήμ. < 6μ. μήκος, > 2μ. ύψ.	224	0,44	143	0,82	86,0%
Οχήματα > 6,1μ., < 8μ. μήκ.	300	0,59	165	0,94	60,3%
Οχήματα > 8μ. μήκ.	430	0,84	187	1,07	26,7%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα < 2,5μ. μήκ., < 2μ. ύψ.	98	0,19	121	0,69	259,8%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα < 6μ. μήκ., > 2μ. ύψ.	224	0,44	143	0,82	86,0%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα > 6,01μ., < 8μ. μήκ.	300	0,59	165	0,94	60,3%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα > 8μ. μήκ.	430	0,84	187	1,07	26,7%

Για την εταιρία Α η χρέωση είναι μεγαλύτερη ανά κόμβο στη γραμμή του εξωτερικού εκτός από 3 κατηγορίες (Deck: 33,2%, Τροχόσπιτα-Mini Buses < 5,5μ: 49,7%, Τροχόσπιτα-Mini Buses 5,1μ-7,5μ: 25,2%). Τα δεδομένα διαφοροποιούνται για τις τιμές της Εταιρίας Β όπου η γραμμή του εσωτερικού εξακολουθεί να είναι ακριβότερη για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και για τρεις διαβαθμίσεις επιβατικών θέσεων (4-κλινη Εσωτερική DU/WC, Πολυθρόνες Αεροπορικού Τύπου, Deck).

Εξετάζοντας τις τιμές και για την περίοδο Μεσαίας κίνησης καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι τιμές ανά κόμβο παραμένουν ακριβότερες στη γραμμή του εσωτερικού και για τις 2 εταιρίες.

ΕΤΑΙΡΙΑ Α - ΜΕΣΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Μεσ.Ταχ. 24,88 κόμβοι/ώρα		Μεσ.Ταχ. 19,44 κόμβοι/ώρα		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετ	€/κόμβο	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ	€/κόμβο	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ					
DELUXE	260	0,51	93	0,53	4,2%
2-κλινη Εξωτερική DU/WC	205	0,40	80	0,46	13,7%
2-κλινη Εσωτερική DU/WC	185	0,36	75	0,43	18,1%
3-κλινη Εξωτερική DU/WC	185	0,36	75	0,43	18,1%
3-κλινη Εσωτερική DU/WC	163	0,32	61	0,35	9,1%
4-κλινη Εξωτερική DU/WC	149	0,29	61	0,35	19,3%
4-κλινη Εσωτερική DU/WC	134	0,26	58	0,33	26,1%
Deck	50	0,10	32	0,18	86,5%

ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετ		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	€	€/κόμβο	€	€/κόμβο	
Τροχόσπιτα-Mini Buses < 5,5μ	136	0,27	114	0,65	144,3%
Τροχόσπιτα-Mini Buses 5,51μ-7,5μ	222	0,44	128	0,73	68,0%
Τροχόσπιτα-Mini Buses > 7,51μ	363	0,71	151	0,86	21,2%

ΕΤΑΙΡΙΑ Β - ΜΕΣΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Μεσ.Ταχ. 24,29 κόμβοι/ώρα		Μεσ.Ταχ. 19,44 κόμβοι/ώρα		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετ	€/κόμβο	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ	€/κόμβο	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ					
DELUXE	262	0,51	99	0,57	10,1%
2-κλινη Εξωτερική DU/WC	213	0,42	85	0,49	16,3%
2-κλινη Εσωτερική DU/WC	180	0,35	79	0,45	27,9%
4-κλινη Εξωτερική DU/WC	151	0,30	66	0,38	27,4%
4-κλινη Εσωτερική DU/WC	131	0,26	61	0,35	35,7%
Πολυθρόνες Αεροπορικού Τύπου	77	0,15	48	0,27	81,7%
Deck	53	0,10	39	0,22	114,4%

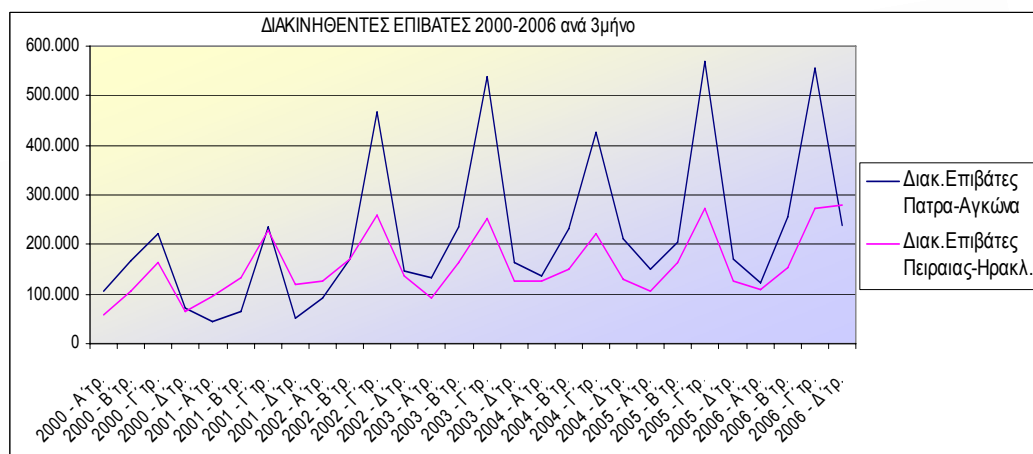
ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΙΑ Απλή Μετ		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Απλή Μετ		ΔΙΑΦΟΡΑ €/κόμβο %
	€	€/κόμβο	€	€/κόμβο	
Οχήμ. < 6μ. μήκος, < 2μ. ύψ.	75	0,15	88	0,50	241,9%
Οχήμ. < 6μ. μήκος, > 2μ. ύψ.	137	0,27	143	0,82	204,2%
Οχήματα > 6,1μ., < 8μ. μήκ.	217	0,43	165	0,94	121,6%
Οχήματα > 8μ. μήκ.	324	0,64	187	1,07	68,2%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα < 2,5μ. μήκ., < 2μ. ύψ.	66	0,13	121	0,69	434,3%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα < 6μ. μήκ., > 2μ. ύψ.	137	0,27	143	0,82	204,2%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα > 6,01μ., < 8μ. μήκ.	217	0,43	165	0,94	121,6%
Ρυμούλκες - Τροχόσπιτα > 8μ. μήκ.	324	0,64	187	1,07	68,2%

Η ανάλυση που προηγήθηκε αφορούσε τη σύγκριση των ετήσιων βασικών τιμολογίων (χωρίς ειδικές εκπτώσεις) 2 ελληνικών εταιριών που δραστηριοποιούνται

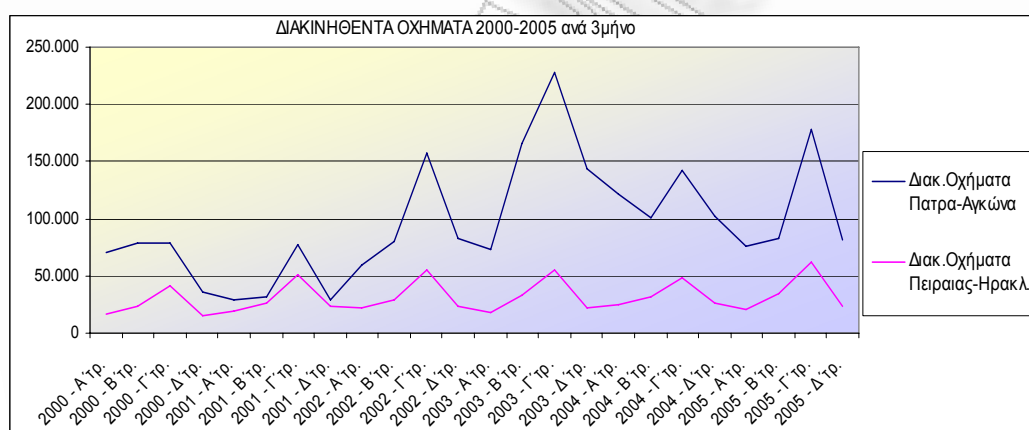
στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο και Πάτρα-Αγκώνα. Τα συμπεράσματα που εξήχθησαν είναι ότι για το μεγαλύτερο μέρος του έτους 2007 (310 ημέρες – περίοδος Χαμηλής και Μεσαίας κίνησης στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα) τα τιμολόγια και των 2 εταιριών είναι σημαντικά υψηλότερα στις γραμμές του εσωτερικού (λαμβάνοντας ως μέτρο τη χρέωση €/κόμβο) και για τις 2 κατηγορίες: επιβατών και οχημάτων. Ειδικότερα στην κατηγορία των επιβατικών θέσεων η ποσοστιαία διαφορά είναι 40,6% και για την κατηγορία των οχημάτων 162,7% για την Χαμηλή και Μεσαία περίοδο μαζί.

Οι ανωτέρω διαφορές μπορούν να εξηγηθούν από τα ακόλουθα:

- α) Για να φτάσει τα 510 ν.μ. το πλοίο που εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο θα πρέπει να πραγματοποιήσει 3 φορτοεκφορτώσεις σε 26 ώρες, ενώ για το δρομολόγιο Πάτρα-Αγκώνα χρειάζεται μία φορτοεκφόρτωση σε 22 ώρες. Αυτό επιβαρύνει τα λειτουργικά έξοδα ανά μίλι για την γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο.
- β) Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και ο βαθμός πληρότητας των πλοίων σε δωδεκάμηνη βάση. Όπως παρατηρούμε και από τα διαγράμματα κίνησης επιβατών (έτη 2000-2006) και οχημάτων (έτη 2000-2005) για τις δύο γραμμές η εποχικότητα παρουσιάζει την ίδια μορφή με τη διαφορά όμως ότι η απόλυτη κίνηση για την γραμμή Πάτρα-Αγκώνα είναι πάντα υψηλότερη. Αυτό επιτρέπει τις δραστηριοποιούμενες εταιρίες στη γραμμή αυτή να εφαρμόσουν άλλα κριτήρια τιμολόγησης πιο ανταγωνιστικά.



* Πηγή ΕΣΥΕ : Στοιχεία διαθέσιμα μέχρι 2006



* Πηγή ΕΣΥΕ : Στοιχεία διαθέσιμα μέχρι 2005

γ) Το μεγάλο μέγεθος της αγοράς επιτρέπει στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα να εκμεταλλεύονται τις οικονομίες κλίμακας που υπάρχουν και να λειτουργούν στο κατώτατο σημείο του μέσου κόστους τους, ενώ αυτό δεν είναι πάντοτε δυνατό στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου όπου

το μικρό μέγεθος της αγοράς υποχρεώνει πολλές επιχειρήσεις να λειτουργούν με πολύ υψηλό μέσο κόστος λόγω της αδυναμίας απορρόφησης του πολύ υψηλού σταθερού κόστους.³⁶

Εξετάζοντας τον παράγοντα ποιότητα με μία πρώτη εκτίμηση μπορούμε να πούμε ότι είναι ίση αφού τα πλοία που δραστηριοποιούνται στις δύο γραμμές είναι ίδια. Αυτό σημαίνει ότι οι παροχές που προσφέρει το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού είναι κοινές. Αν συνυπολογίσουμε όμως και τη μέση ταχύτητα που αναπτύσσεται κατά τη διάρκεια των δύο δρομολογίων (19,44 στο εσωτερικό σε σχέση με 24,88 και 24,29 κόμβους/ώρα για την Εταιρία Α και Β αντίστοιχα) καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι αυτή είναι χαμηλότερη για το δρομολόγιο Πειραιάς – Ηράκλειο.

Όλα τα παραπάνω έχουν ως συνέπεια να προσφέρονται στην ελληνική γραμμή οι υπηρεσίες ακριβότερα και με ποιότητα χαμηλότερη, το οποίο μεταφράζεται σε μεγαλύτερο αντίτιμο τόσο σε όρους αγοραίας τιμής όσο και σε όρους μοναδιαίου κόστους ευκαιρίας χρόνου, το οποίο αποτελεί συνάρτηση των ταχυτήτων που αναπτύσσονται στα δύο δρομολόγια.

³⁶ Alpha Bank, Κλαδική Μελέτη για την Ακτοπλοία, www.marineews.gr, Οκτώβριος 2006

9. ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ : ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΠΟΨΗ ΚΑΙ Η ³⁷ΒΟΥΛΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Με τον όρο εμπλεκόμενοι φορείς εννοούμε τους χρήστες, τους παραγωγούς της υπηρεσίας, το κράτος και τους υπόλοιπες επιχειρήσεις οι οποίες εξαρτώνται έμμεσα (ή και άμεσα) από την ακτοπλοΐα. Οι προθέσεις των παράπάνω καταγράφηκαν πρόσφατα στο forum που πραγματοποιήθηκε για την Ακτοπλοΐα με πρωτοβουλία του Συνδέσμου των εν Ελλάδα Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (ΗΑΤΤΑ), την υποστήριξη και συνεργασία της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (Ε.Ε.Α.), του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) και υπό αιγίδα των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Τουριστικής Ανάπτυξης / Ε.Ο.Τ. και Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής (Μάρτιος 2007). Στις εργασίες του forum ακούστηκαν απόψεις από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και εξήχθησαν σχετικά συμπεράσματα (Παράρτημα 9). Οι κύριες διαπιστώσεις συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Αναβάθμιση των υποδομών της Ακτοπλοΐας
- Βελτίωση του θεσμικού πλαισίου
- Αναβάθμιση της Ακτοπλοΐας που σχετίζεται με την κοινωνική συνοχή (άγονες γραμμές)
- Αναβάθμιση της Ακτοπλοΐας ως μέσου βελτίωσης του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος.

Οι εισηγητές έθιξαν το θέμα των ελλείψεων στις λιμενικές υποδομές και στα προβλήματα που αυτές δημιουργούν στην ομαλή διεξαγωγή των θαλάσσιων

³⁷ Παράρτημα 9: Έντυπο συμπερασμάτων Forum

μεταφορών. Με γνώμονα αυτό προβλήθηκαν οι ανάγκες για :

1. Κεντρικό σχεδιασμό των μεγάλων λιμενικών έργων που πρέπει να επιταχυνθούν
2. Επανεξέταση του κανονισμού λειτουργίας των λιμενικών ταμείων έτσι ώστε να περιοριστούν κατά το δυνατό οι γραφειοκρατικές διαδικασίες
3. Απλούστευση των διαδικασιών για μικρού μεγέθους έργα /παρεμβάσεις προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των λιμενικών ταμείων.

Επίσης έγινε λόγος για την ανάγκη βελτίωσης των οδικών, σιδηροδρομικών και άλλων υποδομών πρόσβασης στα λιμάνια που συχνά αποτελούν αιτία καθυστέρησης δρομολογίων πλοίων και τάλαιπωρίας επιβατών θίγοντας την κατάσταση που παρατηρείται σε περιόδους αιχμής στα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας και παρουσιάζοντας ως θετική την αντίστοιχη εξέλιξη στο λιμάνι του Λαυρίου με την προέκταση του προαστιακού. Παράλληλα αναφέρθηκαν στην ανάγκη βελτιώσεως των μετεωρολογικών υποδομών, ως παράγοντα για την επίτευξη μεγαλύτερης ακρίβειας προβλέψεων και ελαχιστοποίησης των απαγορεύσεων απόπλου, ιδιαίτερα το χειμώνα.

Σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο εκφράστηκαν οι απόψεις των εκπροσώπων των Ακτοπλοϊκών εταιριών, των χρηστών των υπηρεσιών αλλά και της τοπικής αυτοδιοίκησης των νησιών.

Συγκεκριμένα οι εκπρόσωποι των Ακτοπλόων εξέφρασαν το αίτημα για πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, εφαρμογή του Κανονισμού της Ε.Ε. αλλά και κατάργηση των υποχρεώσεων που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία όπως ο κανονισμός ενδιάιτησης, η 10μηνη απασχόληση και οι υποχρεωτικές

συνθέσεις πληρωμάτων. Ως επιχείρημα προβλήθηκε το γεγονός ότι αφού αυτοί οι περιορισμοί δεν ισχύουν για τα υπόλοιπα κράτη μέλη, αυτό επιβαρύνει τον ανταγωνισμό της ελληνικής με τις υπόλοιπες κοινοτικές σημαίες. Θίχτηκε επίσης το θέμα της επιβάρυνσης των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων με ένα ποσοστό που προσεγγίζει το 30% υπέρ τρίτων, τέλη που στην πλειοψηφία τους είναι μη ανταποδοτικά.

Η πλευρά των χρηστών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αλλά και οι εκπρόσωποι των τοπικών αυτοδιοικήσεων εξέφρασαν την ανάγκη να ελαστικοποιηθούν οι περιορισμοί της Ε.Ε. για την ενίσχυση των άγονων γραμμών με γνώμονα την αύξηση των πόρων και των μορφών χρηματοδότησης τόσο για την εξυπηρέτηση των συμβάσεων δημοσίας ανάθεσης, όσο για τη ναυπήγηση νέων πλοίων και την βελτίωση των υποδομών. Πρότειναν μάλιστα τη σύσταση ενός αρμοδίου οργάνου υπεύθυνου για το συντονισμό μελετών και σχεδιασμών που θα οδηγήσουν στην βέλτιστη τεκμηρίωση των υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος. Θίχτηκε επίσης η ανάγκη αναθεώρησης του πλαισίου σχετικά με την απαγόρευση απόπλων λόγω καιρικών συνθηκών.

Το επόμενο θέμα που συζητήθηκε εκτενώς αφορά την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών. Εκεί ακούστηκαν οι απόψεις των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και η εμπειρία από την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών των Σκοτίας από τον καθηγητή Alfeid Braid (Napier University, Edinburgh). Οι απόψεις που ακούστηκαν κινήθηκαν στους άξονες :

1. Σχεδιασμός και συντονισμός δρομολογίων και
2. Χρηματοδότηση γραμμών χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος δεδομένου του περιοριστικού θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε.

Ως προς το σχεδιασμό υπήρξε ομοφωνία απόψεων ότι θα πρέπει να αλλάξει η

φιλοσοφία σχεδιασμού του με βάση εμπορικά κριτήρια και να στραφεί στον παράγοντα κάλυψη / εξυπηρέτηση των μεταφορικών και συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Λύσεις όπως η δημιουργία γραμμών κορμού και σταθερών, αξιόπιστων ανταποκρίσεων σε ακτινωτή μορφή από λιμάνια κόμβους μπορούν και την εξυπηρέτηση των επιβατών να βελτιώσουν αλλά και το κόστος διασύνδεσης να μειώσουν χωρίς να συμβιάσουν απαραίτητα το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, αρκεί ο σχεδιασμός αυτός να λάβει χώρα πάνω σε ρεαλιστικές βάσεις. Αυτό σημαίνει επιλογή των κατάλληλων πλοίων με βάση τα εξυπηρετούμενα λιμάνια, τις μεταφορικές ανάγκες και τις συνήθεις καιρικές συνθήκες με παράλληλη ανάγκη εξεύρεσης τρόπων χρηματοδότησης αυτών. Η εισαγωγή νέων πλοίων σε γραμμές με μικρή κίνηση έχει συμβάλει στην αύξηση του εμπορικού ενδιαφέροντος όπου αυτή επιχειρήθηκε, ενώ αντίθετα, όπως παρουσίασε ο καθηγητής Braid από την περίπτωση της Σκωτίας, όπου η ιδιωτική πρωτοβουλία αντικαταστάθηκε από το κράτος, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων αυξήθηκε όπως επίσης και το κόστος εξυπηρέτησης των αντίστοιχων γραμμών (Παράρτημα 9). Σκοπός της ενίσχυσης τονίστηκε ότι θα πρέπει να είναι η δημιουργία των προϋποθέσεων εκείνων ώστε η γραμμή στο μέλλον να καταστεί βιώσιμη και όχι να αποτελέσει για πάντα υποκείμενο κρατικών ενισχύσεων. Όσον αφορά τον δεύτερο άξονα που αφορά την προσέλκυση εταιριών για την εξυπηρέτηση γραμμών μη εμπορικού ενδιαφέροντος. Ο άξονας αυτός έχει δύο σκέλη: το ένα σκέλος αφορά την χρηματοδότηση των γραμμών αυτών, σημαντικό βήμα θεωρήθηκε η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων 12ετούς διάρκειας, δίνοντας έτσι κίνητρο ακόμα και για επένδυση σε νέα πλοία και το δεύτερο σκέλος αφορά την ενίσχυση ναυπήγησης νέων πλοίων, κάτι που αναγνωρίστηκε ως ιδιαίτερα δύσκολο με βάσει τους σχεδιασμούς και τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. Ένα από τα συμπεράσματα των εργασιών του είναι και το ότι παρά το γεγονός ότι η χώρα μας

παρουσιάζει τα μεγαλύτερα ποσοστά νησιωτικότητας στην ευρωζώνη οι δαπάνες για την ενίσχυση των άγονων γραμμών (περίπου 50εκ. € ετησίως) είναι πολύ χαμηλότερες από αντίστοιχες άλλων κρατών όπως της Σκοτίας (σχεδόν 50εκ. € ετησίως) και της Γαλλίας η οποία μόνο για την Κορσική δαπανά 125εκ. € σε ετήσια βάση. Επομένως κατέληξαν ότι μπορεί να δοθεί μάχη στην Ευρώπη για την περαιτέρω ενίσχυση των κονδυλίων αυτών.

Αντικείμενο συζήτησης αποτέλεσε και η αλληλεπίδραση μεταξύ ακτοπλοϊκού και τουριστικού προϊόντος, με γνώμονα ότι η βελτίωση της ποιότητας του ενός μπορεί να οδηγήσει στην κατεύθυνση της αύξησης της ποσότητας του άλλου και αντίστροφα ωφελώντας πολλαπλά την ελληνική οικονομία και επιχειρήσεις. Από την πλευρά του τουριστικού κλάδου τονίστηκε ότι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με άλλες μορφές τουρισμού (αγροτουρισμό, θρησκευτικό τουρισμό, καταδυτικό τουρισμό, πολιτιστικό κτλ.) μπορεί να συμβάλλει προς την κατεύθυνση βελτίωση της εποχικότητας μέσω της επιμήκυνσης του τουριστικού μεταφορικού έργου. Τονίστηκε βέβαια ότι οι δυνατότητες αυτές είναι πεπερασμένες και ότι η ελληνική ακτοπλοΐα, όπως και ο νησιωτικός τουρισμός θα διατηρήσουν ως ένα βαθμό την εποχικότητά τους, με παράλληλη ανάγκη στο πλαίσιο αυτό για επανεξέταση της περίπτωσης των αιτημάτων των ακτοπλοϊκών εταιριών για εποχικές και έκτακτες δρομολογήσεις προκειμένου να διασφαλιστεί η ανάγκη να εξυπηρετούνται σωστά οι εποχιακά αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες. Παράλληλα καταγράφηκε και μία σειρά θεμάτων που αφορά στη βελτιστοποίηση της συνεισφοράς της ακτοπλοΐας στην προσφορά τουριστικού προϊόντος και στην ανάπτυξη των ελληνικών νησιών. Τα θέματα αυτά είναι :

- Η έγκαιρη ανακοίνωση δρομολογίων και τιμών και η τήρησή τους

προκειμένου αυτά να αποκτήσουν την αξιοπιστία που απαιτείται ώστε να αποτελέσουν συνθετικά στοιχεία οργανωμένων τουριστικών πακέτων και να ενταχθούν στα διαφημιστικά φυλλάδια των τουριστικών επιχειρήσεων. Εκφράστηκε μάλιστα η διαπίστωση ότι ο ελληνικός τουρισμός δέχεται μεγάλο πλήγμα από το γεγονός αυτό, με τα ενημερωτικά φυλλάδια των ξένων τουριστικών γραφείων να περιλαμβάνουν μόνο νησιά τα οποία διαθέτουν αεροπορική σύνδεση καθώς τα δρομολόγια αυτά είναι έγκαιρα και έγκυρα ανακοινώσιμα.

- Ο συντονισμός και η σταθερότητα ανταποκρίσεων των ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα υπόλοιπα μέσα και κυρίως με τις αεροπορικές συνδέσεις χωρών – πηγών εισερχόμενου τουρισμού.
- Η διαρκής βελτίωση και αναβάθμιση της ποιότητας του στόλου και των προσφερόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Κοινό τόπο των εμπλεκόμενων στον τουριστικό κλάδο αποτελεί η συνεχής αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος με σκοπό την προσέλκυση τουρισμού υψηλότερης οικονομικής στάθμης. Η ακτοπλοϊκή μεταφορά αποτελώντας ένα ουσιώδες κομμάτι (και πρώτη εντύπωση) του τουριστικού προϊόντος των νησιών μας, θα πρέπει να κινηθεί προς αυτή την κατεύθυνση.

Είδαμε λοιπόν από τα συμπεράσματα του forum ότι κοινή διαπίστωση αλλά και αίτημα αποτελεί η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός της παρεχόμενης από την ακτοπλοΐα υπηρεσίας με παράλληλη ενίσχυση των δυνατοτήτων της ατομικής πρωτοβουλίας και σύγχρονης θεσμοθέτησης από πλευράς κράτους.

10. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία επιχειρήθηκε μία αναδρομή της πορείας της ελληνικής ακτοπλοΐας από το 1992 μέχρι σήμερα (2007). Παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν οι εξελίξεις και οι διεργασίες που έλαβαν χώρα ώστε να λάβει το θεσμικό και δομικό καθεστώς του ακτοπλοϊκού κλάδου τη σημερινή του μορφή.

Ξεκινήσαμε το 1992 με ένα περιβάλλον προστατευτισμού από πλευράς νομοθεσίας και κρατικού παρεμβατισμού στη λειτουργία της αγοράς, σημαντικών ελλείψεων από πλευράς υποδομών και στόλου. Είδαμε τις εξελίξεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο που μας έφεραν αντιμέτωπους ως χώρα με την αναγκαιότητα της αλλαγής στη φιλοσοφία και τη δομή του ακτοπλοϊκού συστήματος με σκοπό την πλήρη απελευθέρωση. Αναλύθηκαν οι διεργασίες που ακολούθησαν σε εσωτερικό επίπεδο πλέον και πώς αυτές οδήγησαν την ακτοπλοΐα στη σημερινή της μορφή. Το ερώτημα που πιθανόν να γεννηθεί στον αναγνώστη είναι : Τελικά η απελευθέρωση έφερε περισσότερο ανταγωνισμό;

Για να απαντήσουμε το ερώτημα θα πρέπει να εξετάσουμε τρεις παραμέτρους :

- το επίπεδο των τιμών των ναύλων
- την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και
- τον αριθμό των δραστηριοποιούμενων εταιριών

για κάθε γραμμή ή ομάδα γραμμών που μπορεί να θεωρηθεί ως διαφορετική αγορά στην ελληνική επικράτεια. Η έκταση του εγχειρήματος αυτού δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας. Μπορούν όμως να γίνουν κάποιες διαπιστώσεις που αφορούν το σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Αναφορικά με το επίπεδο των τιμών η γενική παρατήρηση είναι ότι η απελευθέρωση δεν έφερε μειώσεις στα βασικά τιμολόγια των εταιριών, με εξαίρεση την περίπτωση

των γραμμών της Κρήτης για τη χειμερινή περίοδο του 2007 (όπως έχει ήδη αναφερθεί στο κεφάλαιο Χαρακτηριστικά Αγοράς). Αντίθετα σε αρκετές περιπτώσεις οι τιμές οδηγήθηκαν προς τα πάνω, γεγονός που αποτέλεσε στοιχείο σχολιασμού τόσο από το επιβατικό κοινό όσο και από τα ΜΜΕ. Οι εταιρίες από την πλευρά τους επιμένουν ότι πλήρως ανταγωνιστικές τιμές δεν μπορούν να υπάρξουν μέχρι να αρθούν οι περιορισμοί και οι επιπλέον μη ανταποδοτικές χρεώσεις στις τιμές των ναύλων που επιβάλλονται από την ελληνική πολιτεία. Οι περιορισμοί σχετίζονται με την υποχρεωτική διάρκεια δεκάμηνης τιμολόγησης των πλοίων και οι επιπλέον χρεώσεις αφορούν τον επίναυλους που επιβάλλονται για την ενίσχυση των άγονων γραμμών, του NAT κτλ. Παράλληλα με αυτά θα πρέπει να συνυπολογίσουμε την άνοδο των τιμών του πετρελαίου, παράγοντα καθοριστικού για τη δομή του μεταβλητού κόστους των εταιριών, γεγονός που το καθιστά μεταβαλλόμενο ανάλογα με τις τιμές αυτού. Επίσης θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι μετά την απελευθέρωση των τιμών των ναύλων οι εταιρίες άρχισαν να εφαρμόζουν πιο ευέλικτα προγράμματα προσφορών.

Αναφορικά με την ποιότητα όπως είδαμε ήδη στο κεφάλαιο των εξελίξεων στο κλάδο οι εταιρίες κινούνται προς την κατεύθυνση ανανέωσης του στόλου τους με πλοία πιο σύγχρονα, πιο γρήγορα και προσαρμοσμένα περισσότερο στις ανάγκες των επιμέρους αγορών. Στην ανάλυση βέβαια που προηγήθηκε για τη σύγκριση των δύο γραμμών Κρήτης και Αδριατικής είδαμε ότι ακόμα και με τα ίδια πλοία η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών δεν είναι η ίδια. Παράλληλα γίνεται λόγος για ακτοπλοΐα δύο ταχυτήτων: από τη μία πλευρά οι απελευθερωμένες γραμμές με νεότευκτα πλοία και από την άλλη οι επιδοτούμενες γραμμές με πλοία παλαιότερης ηλικίας, περιορισμένων δυνατοτήτων και ποιότητας υπηρεσιών.

Ο αριθμός των δραστηριοποιούμενων εταιριών δεν έχει μεταβληθεί θεαματικά. Η απελευθέρωση συνοδεύτηκε από την είσοδο δύο ξένων εταιριών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα μέσω αντιπροσώπων τους (όπως ορίζει ο ελληνικός νόμος) και πραγματοποιούν δρομολόγια στις Κυκλάδες (Spreadrunner I, II) και στη γραμμή Πειραιάς – Σάμος – Ικαρία («KALLISTI FERRIES»). Από πλευράς ελληνικών εταιριών καταγράφεται μία τάση συγκέντρωσης δυνάμεων έναντι στον εν δυνάμει ξένο ανταγωνισμό η οποία εκφράζεται μέσω συμμετοχής στα μετοχικά κεφάλαια άλλων εταιριών του κλάδου. Επίσης υπάρχει και τάση επέκτασης των εταιριών και σε άλλες αγορές (το καλοκαίρι του 2007 η ΝΕΛ επέκτεινε τις δραστηριότητές της και στην αγορά της Κρήτης).

Όλα τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι στην ελληνική ακτοπλοΐα οι νομοθετικές παρεμβάσεις έχουν αρχίσει να απεικονίζονται στη μορφή, τη σύνθεση και τη λειτουργία της αγοράς.

Εξελίξεις όμως θα υπάρξουν, αφού όπως είδαμε από τα συμπεράσματα του forum βούληση όλων είναι οι παρεμβάσεις αυτές να συνεχιστούν και η ελληνική ακτοπλοΐα να εκσυγχρονιστεί στο σύνολό της.

11. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Είδαμε μία θεσμική αναδιάρθρωση, είδαμε τη βούληση του κρατικού μηχανισμού για αναβάθμιση των υποδομών εκείνων που επηρεάζουν τις ποιοτικές συνθήκες του κλάδου, το ερώτημα που παραμένει είναι ακόμα και αν όλα αυτά πραγματοποιηθούν οι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των εταιριών του κλάδου θα μεταβληθούν ουσιαστικά ή δομή και το μέγεθος της ελληνικής αγοράς είναι τέτοιο ώστε να ευνοεί συνθήκες μονοπωλίων, ολιγοπωλίων και ατελούς ανταγωνισμού; Περαιτέρω δηλαδή, αν αρθούν όλοι εκείνοι οι περιορισμοί που οι εμπλεκόμενοι φορείς παρουσιάζουν ως στρεβλώσεις, ο καταναλωτής των ελληνικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών θα μπορέσει να απολαύσει ποτέ τα απόλυτα ωφέλη που απορέουν από τις συνθήκες ανταγωνισμού σε μία πλήρως απελευθερωμένη αγορά, σε όρους ποιότητας και τιμής, σε σύγκριση με καταναλωτές άλλων απελευθερωμένων αγορών ή το μέγεθος της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα ως σύνολο είναι τέτοιο που πάντα θα συντηρεί συνθήκες στρεβλώσεων; Ένα τέτοιο ερώτημα είναι δυναμικό, δεν μπορεί να απαντηθεί στην παρούσα φάση υποθετικά, ούτε μπορεί να απαντηθεί για το σύνολο των γραμμών με ένα κοινό κριτήριο καθώς στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχουν τριών κατηγοριών γραμμές (Κεφ. Ζήτηση) και για την κάθε κατηγορία πρέπει να μπουν ρεαλιστικές συνιστώσες και κριτήρια. Τα ερωτήματα που θα κληθούν να εξετάσουν στο μέλλον οι αναλυτές του κλάδου είναι :

1. Θα καταστεί εφικτό οι γραμμές που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον να λειτουργήσουν πραγματικά ανταγωνιστικά;
2. Θα καταστεί εφικτό οι γραμμές που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον μερικώς, στην παρούσα φάση, να μετεξελιχθούν σε γραμμές πλήρους εμπορικού ενδιαφέροντος (να δικαιολογούν δηλαδή τη λειτουργία παραπάνω των ενός εταιριών) και να λειτουργήσουν υπό ανταγωνιστικούς όρους;

3. Θα καταστεί εφικτό οι γραμμές που σήμερα χαρακτηρίζονται άγονες και επιδοτούνται να δικαιολογήσουν όρους εμπορικής λειτουργίας στο μέλλον;

Ας ευχηθούμε η απάντηση και στα τρία ερωτήματα να είναι θετική.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΙΑ

Βιβλιογραφία

Βιβλία

1. Γουλιέλμος Α., Σαμπράκος Ε., Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη 2002
2. Ψαραύτης Χ., Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage, Ίδρυμα Ευγενίδου 2007
3. Σκουτζος Θ., Θεσμοί & Πολιτικές Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Σταμούλη 1998

Εργασίες-Μελέτες

1. Alpha Bank, Κλαδική Μελέτη για την Ακτοπλοΐα, www.marineews.gr, Οκτώβριος 2006
2. Psaraftis, 1992, “Freight Transport by Fery to and from the Greek Islands: A Case Study”, Report to the Commision of European Communities, Directorate General for Transport, COST 310 Programme (Freight Transport Logistics)
3. Psaraftis, H.N., Papanikolaou, A.D., 1992 “Impact of new Technologies on Shortsea Shipping”, First European Research Roundable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delf, the Netherlands

Άρθρα – Δημοσιεύσεις στο Internet

1. Ψαραύτης Χ., Προοπτικές για το 2004 , Οικονομικός Ταχυδρόμος, 14 Νοεμβρίου 1994
2. Ψαραύτης Χ., Ακτοπλοΐα : Το 2004 στην άκρη του τούνελ, Οικονομικός Ταχυδρόμος, 10 Νοεμβρίου 1994
3. McDonald Robert, 2006, «It can't be Christmas every day», A survey of Greek shipping sector, Business File October 2006
4. www.naftemporiki.gr, ‘Κριτήριο τα νέα καύσιμα και ο ανταγωνισμός’, 29.09.07
5. www.naftemporiki.gr, ‘ANEK - Hellenic Seaways: «Δίδυμο» που εντείνει τον ανταγωνισμό στα Χανιά’, 07.09.07
6. www.naftemporiki.gr, ‘Εντείνεται ο ανταγωνισμός για Χανιά’, 25.09.07

Διπλωματικές Εργασίες

1. Βούρδα Μ., ‘Χρηματοοικονομική Ανάλυση των εισηγμένων στο Χ.Α.Α εταιριών του κλάδου Ακτοπλοΐας – Επιβατηγού Ναυτιλίας, Πειραιάς 2007’, σελ. 82-83
2. Μοσχοβάκης Π., ‘ Επιπτώσεις στην ελληνική Ακτοπλοΐα από την άρση του Cabotage’, Πειραιάς 2005, σελ. 81

Sites

Ακτοπλοϊκών Εταιριών

1. www.anek.gr, Επίσημο site ναυτιλιακής εταιρίας ANEK LINES
2. www.attica-group.com, Επίσημο site ναυτιλιακής εταιρίας ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
3. www.hellenicseaways.gr, Επίσημο site ναυτιλιακής εταιρίας Hellenic Seaways
4. www.minoan.gr, Επίσημο site ναυτιλιακής εταιρίας MINOAN LINES
5. www.nel.gr, Επίσημο site ναυτιλιακής εταιρίας NEL LINES

Διάφορα

6. www.europa.eu, Επίσημο site Ε.Ε.
7. www.esye.gr, Επίσημο site Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας
8. www.hatta.gr, Επίσημο site Συνδέσμου των Εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών γραφείων
9. www.martrans.org, Επίσημο site εργαστηρίου Ναυπηγών Μηχ/γων-Μηχ/κών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου
10. www.yen.gr, Επίσημο site Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής

Άλλες Πηγές

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

- ΚΑΝΔ Άρθρα 165-186
- Νόμος 27/75

(ΣΤΗΝ ΕΝΤΥΠΗ ΜΟΡΦΗ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

(2004)/C 43/03

Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των
θαλάσσιων μεταφορών

Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών

(2004/C 13/03)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η λευκή βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» υπογραμμίζει τη ζωτική σημασία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομία της Κοινότητας. Ποσοστό 90 % όλων των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται από θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν το μέσο μεταφοράς του 69 % του όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρεται μεταξύ των κρατών μελών (αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 41 % όταν συνυπολογίζονται οι εγχώριες μεταφορές). Οι κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς τους δραστηριότητες παραμένουν από τις σημαντικότερες παγκοσμίως στον κλάδο αυτό.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες των κρατών μελών διαχειρίζονται ακόμη το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου σήμερα. Η προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας⁽¹⁾, το 2004, θα αυξήσει περαιτέρω το μερίδιο της Ένωσης στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα, καθώς τα νηολόγια αυτών των δύο χωρών καλύπτουν περίπου 10 % της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Από τη δεκαετία του 1970, ο ευρωπαϊκός στόλος αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες οι οποίες δεν μεριμνούν ιδιαίτερα ούτε τηρούν την κοινωνική νομοθεσία και τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε διεθνές επίπεδο.

Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων υπό κοινοτική σημαία αναγνωρίστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και, καθώς δεν υπήρχαν εναρμονισμένα ευρωπαϊκά μέτρα, πολλά κράτη μέλη ενέκριναν διαφορετικές μορφές ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών. Οι στρατηγικές που εγκρίθηκαν και οι προϋπολογισμοί που χορηγήθηκαν για τα μέτρα ενίσχυσης διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο ανατακλώντας τη στάση αυτών των κρατών ως προς τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και τη σημασία που αποδίδουν στο ναυτιλιακό κλάδο.

Εξάλλου, για να ενθαρρύνουν την επανανηολόγηση πλοίων, τα κράτη μέλη χαλάρωσαν τους κανόνες σχετικά με τα πληρώματα, ιδίως μέσω της δημιουργίας δευτέρων νηολογίων.

Τα δεύτερα νηολόγια περιλαμβάνουν, πρώτον, «τα νηολόγια off-shore» που υπάγονται στα εδάφη τα οποία έχουν μεγαλύτερη ή μικρότερη αυτονομία σε σχέση με το κράτος μέλος, και δεύτερον, τα «διεθνή νηολόγια», τα οποία είναι προσαρτημένα απευθείας στο κράτος το οποίο τα έχει καταρτίσει.

Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν, μεγάλο τμήμα του στόλου της Κοινότητας εξακολουθεί να νηολογείται με σημαίες τρίτων κρατών. Αυτό συμβαίνει επειδή τα νηολόγια τρίτων κρατών που εφαρμόζουν πολιτικές ανοιχτής νηολόγησης -μερικά από τα οποία καλούνται «σημαίες ευκαιρίας»- εξακολούθησαν και εξακολουθούν

να έχουν σημαντικό ανταγωνιστικό προβάδισμα σε σχέση με τα νηολόγια των κρατών μελών.

Ενισχύσεις στη ναυτιλία από το 1989

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των συστημάτων ενίσχυσης που θέσπισαν τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν εντονότερο ανταγωνισμό από τα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, το 1989 η Επιτροπή εξέδωσε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για το θέμα, ώστε να εξασφαλίσει κάποια σύγκλιση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη. Αυτή η μέθοδος ωστόσο αποδείχθηκε αναποτελεσματική και η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου συνεχίστηκε. Οι κατευθυντήριες γραμμές αναθεωρήθηκαν αναλόγως, οδηγώντας στην ανακοίνωση του 1997 που καθορίζει νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών⁽²⁾.

Η κυριότερη εξέλιξη κατά τα τελευταία έτη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη είναι η γενικευμένη εφαρμογή στην Ευρώπη των συστημάτων φόρου χωρητικότητας κατ' αποκοπή (ο επονομαζόμενος «φόρος χωρητικότητας»). Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα πολύ νωρίς και επεκτάθηκε σταδιακά στις Κάτω Χώρες (1996), στη Νορβηγία (1996), στη Γερμανία (1999), στο Ηνωμένο Βασίλειο (2000), στη Δανία, στην Ισπανία και στη Φινλανδία (2002) και τέλος στην Ιρλανδία (2002). Το Βέλγιο και η Γαλλία αποφάσισαν επίσης να τον θεσπίσουν το 2002, ενώ η ιταλική κυβέρνηση εξετάζει αυτήν τη δυνατότητα.

Αποτελέσματα των μέτρων που προτάθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή σε σύγκριση με τους γενικούς στόχους των αναθεωρημένων κατευθυντηρίων γραμμών του 1997

α) *Τάσεις του στόλου υπό κοινοτική σημαία (ανταγωνιστικότητα του στόλου)*

Σύμφωνα με τις απαντήσεις που παρείχαν τα κράτη μέλη στα μέσα του 2002 στο ερωτηματολόγιο της Επιτροπής και με τα πιο πρόσφατα στατιστικά δεδομένα⁽³⁾, τα κράτη μέλη που θέσπισαν μέτρα ενίσχυσης, ιδίως υπό μορφή φορολογικής ελάφρυνσης, πέτυχαν την επανανηολόγηση υπό την εθνική σημαία, στο σύνολο των νηολογίων, σημαντικού ποσού χωρητικότητας. Ποσοστιαία, ο καταγεγραμμένος στα νηολόγια των κρατών μελών στόλος αυξήθηκε ως εξής: ο αριθμός των πλοίων κατά 0,4 % κατά μέσο όρο ετησίως, η χωρητικότητα κατά 1,5 % και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 12,4 %. Ακόμη και εάν, στην περίπτωση των πρώτων νηολογίων, ο αριθμός καταγεγραμμένων μονάδων ελαττώνεται πρακτικά παντού κατά την περίοδο 1989-2001, αυτά τα στοιχεία μπορούν να θεωρηθούν ως αντιστροφή της τάσης εγκατάλειψης των κοινοτικών σημαίων η οποία παρατηρούνταν έως το 1997.

⁽¹⁾ Έκτο και πέμπτο παγκόσμιο νηολόγιο πλοίων ως προς τη χωρητικότητα αντιστοίχως (πλοία περισσότερων των 300 gt. Πηγή: ISL 2001).

⁽²⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (97/C 205/05) (ΕΕ C 205 της 5.7.1995, σ. 5).

⁽³⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

Την ίδια στιγμή, ωστόσο, το μερίδιο των νηολογίων των κρατών μελών στη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα σημείωσε ελαφρά κάμψη. Πράγματι, σε μια περίοδο αύξησης του παγκόσμιου στόλου, η αύξηση του στόλου με κοινοτική διοίκηση αλλά με σημαία τρίτης χώρας ήταν ταχύτερη από αυτήν του στόλου που ήταν νηολογημένος με σημαία κράτους μέλους.

β) Εξέλιξη της απασχόλησης

Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες εκτιμήσεις, ο αριθμός ναυτικών που εργάζονται σε πλοία υπό κοινοτική σημαία μειώθηκε από 188 000 το 1996 σε 180 000 περίπου το 2001⁽¹⁾. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία με κοινοτική σημαία είναι σήμερα περίπου 120 000, αριθμός που μειώθηκε κατά 40 % σε σχέση με το 1985, ενώ ο αριθμός υπηκόων τρίτων χωρών που απασχολούνται σε πλοία της Κοινότητας αυξήθηκε από 29 000 το 1983 σε περίπου 60 000 σήμερα. Κατά την εκτίμηση του συνολικού αριθμού ναυτικών είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξής παράγοντες:

— αφενός, η παραγωγικότητα ανά πλοίο εξακολούθησε να αυξάνεται. Έτσι, με λιγότερο πλήρωμα είναι δυνατή η μεταφορά του ίδιου ή μεγαλύτερου όγκου από αυτόν που μεταφερόταν στο παρελθόν.

— αφετέρου, ο στόλος υπό κοινοτική σημαία ανανεώθηκε κατά την περίοδο 1997-2001. Η μέση ηλικία των πλοίων μειώθηκε από 22,9 έτη σε 17,2 έτη. Ποσοστό 35 % του ενεργού στόλου κατά την 1η Ιανουαρίου 2001 κατασκευάστηκε κατά την περίοδο 1996-2000. Τα νέα πλοία, πιο προηγμένης τεχνολογίας, χρειάζονται καλύτερα καταρτισμένο αλλά μικρότερο σε αριθμό προσωπικό.

Σημειώνονται ωστόσο σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στο ποσοστό απασχόλησης κοινοτικών ναυτικών. Εντούτοις τίποτε σε αυτά τα στοιχεία δεν δείχνει αναστροφή της τάσης να εξαρτώνται τα πλοία υπό κοινοτική σημαία όλο και περισσότερο από ναυτικούς τρίτων χωρών. Αυτή η τάση υπογραμμίστηκε από την Επιτροπή το 2001 στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών⁽²⁾.

γ) Συμβολή στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας

Ο ναυτιλιακός κλάδος συνδέεται στενά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή η διασύνδεση αποτελεί σημαντικό επιχείρημα υπέρ της λήψης θετικών μέτρων με σκοπό να διατηρηθεί ένας στόλος ο οποίος να εξαρτάται από την κοινοτική ναυτιλία. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας γενικά και της αλυσίδας του ναυτιλιακού κλάδου ειδικότερα, τα μέτρα που αποβλέπουν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου έχουν επίσης επιπτώσεις στις επενδύσεις στην ξηρά των κλάδων των συναφών

του ναυτιλιακού⁽³⁾ και στη συμβολή των ναυτιλιακών μεταφορών στην οικονομία της Κοινότητας στο σύνολό της και γενικά στην απασχόληση.

Η σημασία της ναυτιλίας και όλου του ναυτιλιακού κλάδου ποικίλλει σημαντικά αναλόγως της χώρας. Η σπουδαιότητα ωστόσο του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και η άμεση οικονομική επίπτωσή του απεικονίζονται σαφώς στα ακόλουθα στοιχεία: 1,550 εκατομμύρια άμεσα απασχολούμενοι, κύκλος εργασιών 160 δισεκατομμύρια ευρώ το 1997 (περίπου 2 % του ΑΕΠ της Κοινότητας)⁽⁴⁾. Τα στοιχεία για τη Δανία (3 % του ΑΕΠ παράγεται από το ναυτιλιακό κλάδο), την Ελλάδα (2,3 %) και τις Κάτω Χώρες (2 %) αποτελούν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα.

Σε αυτό το πλαίσιο, επομένως, αξίζει να σημειωθεί ότι ο στόλος που ανήκει σε ευρωπαίους επιχειρηματίες των οποίων οι εταιρείες εδρεύουν εντός της Κοινότητας παρέμεινε στο επίπεδο του 34 % περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ αυτή αυξήθηκε σε αυτό το διάστημα κατά 10 %. Δεδομένης της κινητικότητας του ναυτιλιακού κλάδου και των ευκολιών που παρέχουν οι τρίτες χώρες, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι τα μέτρα στηρίξης των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να συμβάλλουν στην αποφυγή της γενίκευσης της μετατόπισης της έδρας των συναφών κλάδων.

Συμπερασματικά, μπορεί να διαπιστωθεί ότι όπου έχουν ληφθεί μέτρα σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997, η διαφθρωτική συρρίκνωση των κοινοτικών νηολογίων και του στόλου της Κοινότητας σταμάτησε και οι στόχοι που έθεσε η Επιτροπή επιτεύχθηκαν, τουλάχιστον εν μέρει.

Το μερίδιο εντούτοις των ανοιχτών νηολογίων στην παγκόσμια χωρητικότητα εξακολούθησε να αυξάνεται κατά το χρονικό αυτό διάστημα, από 43 % το 1996 σε 54 % το 2001, και τίποτε δεν δείχνει κάποια σημαντική αναστροφή της τάσης να αυξάνεται όλο και περισσότερο η προσφυγή σε ναυτικούς τρίτων χωρών για την επάνδρωση του στόλου. Η προσπάθεια που ξεκίνησε τα τελευταία έτη πρέπει να συνεχιστεί αλλά με πιο συγκεκριμένους στόχους. Πρέπει ιδίως να υπάρξει στενότερη παρακολούθηση των μέτρων αύξησης της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας.

Τα αποτελέσματα των μέτρων που λήφθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή πρέπει να αναλυθούν συστηματικά.

Συνεπώς, και παρόλο που ως θέμα αρχής οι ενισχύσεις λειτουργίας πρέπει να είναι έκτακτες, προσωρινές και φθίνουσες, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κρατικές ενισχύσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ακόμη αιτιολογημένες και ότι η προσέγγιση που ακολουθήθηκε στις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 ήταν ορθή. Η παρούσα ανακοίνωση επομένως στηρίζεται στην ίδια βασική προσέγγιση.

⁽¹⁾ Συνολικός αριθμός ναυτικών υπηκόων της Κοινότητας και υπηκόων τρίτων χωρών.

⁽²⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών της 6ης Απριλίου 2001, COM(2001) 188 τελικό.

⁽³⁾ Αυτές οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν τις λιμενικές υπηρεσίες, την υλικοτεχνική υποδομή, τη ναυπήγηση, επισκευή, συντήρηση, επιθεώρηση και ταξινόμηση των πλοίων, τη διαχείριση των πλοίων και τις χρηματομεσιτικές υπηρεσίες, τις τραπεζικές δραστηριότητες και τις διεθνείς οικονομικές υπηρεσίες, την ασφάλεια, την παροχή συμβουλευτικών και επαγγελματικών υπηρεσιών.

⁽⁴⁾ Μελέτη που αναλήφθηκε από την ΓΔ Επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (δημοσιεύθηκε στο δικτυακό τόπο Europa).

2. ΠΕΔΙΟ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Στόχος της παρούσας ανακοίνωσης — που αντικαθιστά τις κατευθυντήριες γραμμές του 1997 — είναι να τεθούν οι παράμετροι εντός των οποίων θα εγκρίνονται από την Επιτροπή οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει των κοινοτικών κανόνων και διαδικασιών για τις κρατικές ενισχύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, σημείο γ) ή και 86, παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Τα προγράμματα ενισχύσεων δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος των οικονομιών των άλλων κρατών μελών και πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν διακινδυνεύουν τη στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει πάντοτε να περιορίζονται στην έκταση που είναι αναγκαία για την επίτευξη των σκοπών τους και πρέπει να χορηγούνται με διαφανή τρόπο. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των ενισχύσεων που χορηγούνται από κρατικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των χορηγήσεων σε εθνική, περιφερειακή και τοπική κλίμακα).

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στις δραστηριότητες «θαλασίων μεταφορών», όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 4055/86⁽¹⁾ και στον κανονισμό 3577/92⁽²⁾, δηλαδή στις «θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών». Σε συγκεκριμένα μέρη συνδέονται επίσης με τις υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης.

2.1. Πεδίο εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

Οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν όλες τις ενισχύσεις υπέρ των θαλασσιών μεταφορών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη ή από κρατικούς πόρους. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται υπό οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο). Για τους σκοπούς αυτούς, στις «δημόσιες αρχές» μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και οι δημόσιες επιχειρήσεις καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες. Στο πεδίο ορισμού των ενισχύσεων μπορεί επίσης να εμπίπτουν και όλες οι ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες. Στις κατευθυντήριες γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός μεταξύ των κατηγοριών δικαιούχων όσον αφορά τη νομική δομή τους (όπως εταιρείες, μορφές εταιρικής συνεργασίας ή μεμονωμένα άτομα) αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας και όποια αναφορά γίνεται σε εταιρείες θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνει όλους τους άλλους τύπους νομικών προσώπων.

Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν καλύπτουν τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία [κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου⁽³⁾ ή οποιασδήποτε επακόλουθης πράξης]. Κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 της συνθήκης, οι επενδύσεις σε έργα υποδομής δεν λογίζονται υπό κανονικές

(1) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1).

(2) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 1).

(3) ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.

συνθήκες ότι εμπεριέχουν κρατικές ενισχύσεις, εάν το κράτος παρέχει ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές του, προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων φορέων. Η Επιτροπή έχει ωστόσο τη δυνατότητα να ελέγχει τις επενδύσεις αυτές, κρίνοντας κατά πόσο είναι σε θέση να προσκομίσουν άμεσο ή έμμεσο όφελος σε ορισμένους πλοιοκτήτες. Τέλος, η Επιτροπή θέσπισε τη βασική αρχή ότι δεν περιέχεται καμία κρατική ενίσχυση στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δημόσιες αρχές συνεισφέρουν ποσά σε κάποια εταιρεία, σύμφωνα με τη βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς.

2.2. Γενικοί στόχοι των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις

Όπως υπογράμμισε η Επιτροπή, η αυξημένη διαφάνεια στα θέματα της χορήγησης κρατικών ενισχύσεων είναι αναγκαία, για να έχουν πλήρη επίγνωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους όχι μόνον οι εθνικές αρχές, υπό την ευρεία έννοια, αλλά και οι εταιρείες και τα μεμονωμένα άτομα. Προορισμός αυτών των κατευθυντήριων γραμμών είναι να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, αλλά και στην αποσαφήνιση των προγραμμάτων παροχής κρατικών ενισχύσεων που επιτρέπεται να θεσπιστούν προς υποστήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων, με σκοπό την:

- βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλασσιών μεταφορών·
- ενθάρρυνση της εγγραφής ή επανεγγραφής στα νηολόγια των κρατών μελών·
- συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου, με έδρα στα κράτη μέλη, με παράλληλη διατήρηση ενός συνολικά ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές·
- διατήρηση και βελτίωση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα, καθώς και η προστασία και η προαγωγή της απασχόλησης των ευρωπαϊών ναυτικών· και
- συμβολή στην προώθηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για την πολιτική μεταφορών της Κοινότητας.

Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται γενικά να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών. Οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται ωστόσο να χορηγούνται, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος, υπό τον όρο ότι:

- συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία·
- η εκμετάλλευσή τους εκτελείται από έδαφος της Κοινότητας·

— ο πλοιοκτήτης τους είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδεικνύει ότι το νηολόγιο αυτό συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη των προαναφερομένων στόχων.

Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται, επιπροσθέτως, η έγκριση μέτρων χορήγησης ενισχύσεων ουδέτερων προς τη σημαία των πλοίων, όταν αποδεικνύεται σαφώς ότι η Κοινότητα αποκομίζει συγκεκριμένο όφελος.

3. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

3.1. Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών

Πολλές τρίτες χώρες έχουν αναπτύξει αξιοσέβαστα νηολόγια και μερικές διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες χάρη στο σαφώς ηπιότερο φορολογικό κλίμα από αυτό που επικρατεί στα κράτη μέλη. Τα χαμηλά επίπεδα φορολογίας δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους. Πρέπει να τονισθεί ότι δεν υπάρχουν, προς το παρόν, αποτελεσματικοί διεθνείς κανόνες για την περιστολή του φορολογικού ανταγωνισμού αυτής της μορφής, ενώ λίγοι είναι οι διοικητικοί, νομικοί ή τεχνικοί φραγμοί που αποτρέπουν τη μετεγγραφή ενός πλοίου από τα νηολόγια ενός κράτους μέλους. Δεδομένης της κατάστασης, η προτιμότερη λύση φαίνεται να είναι η δημιουργία συνθηκών που επιτρέπουν την επικράτηση θεμιτών όρων ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας.

Πρέπει να αντιμετωπισθεί το θέμα του φορολογικού ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών. Σε αυτή τη φάση, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υπάρχουν προγράμματα ενισχύσεων που προκαλούν στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Πράγματι, φαίνεται ότι υπάρχει αυξανόμενος βαθμός σύγκλισης στις εφαρμοζόμενες προσεγγίσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις ενισχύσεις προς τη ναυτιλία. Σπάνιο είναι το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας μεταξύ των κρατών μελών. Ο φορολογικός ανταγωνισμός αποτελεί κυρίως ζήτημα μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, αφενός, και άλλων τρίτων χωρών, αφετέρου, εφόσον οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους που παραχωρούνται στους πλοιοκτήτες για την εγγραφή πλοίων τους στα νηολόγια τρίτων χωρών είναι σημαντικές, σε σύγκριση με τις εναλλακτικές λύσεις που τους παρέχονται εντός της Κοινότητας.

Για το λόγο αυτό, πολλά κράτη μέλη θέσπισαν ειδικά μέτρα με στόχο τη βελτίωση των φορολογικών συνθηκών για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, όπως η δυνατότητα επιταχυμένης απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία και το δικαίωμα αφορολόγητης αποδεματοποίησης των κερδών που προέκυψαν από την πώληση πλοίων επί ορισμένα έτη, υπό την προϋπόθεση ότι τα κέρδη αυτά επανεπενδύονται σε άλλα πλοία.

Τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που εφαρμόζονται ειδικότερα για τη ναυτιλία θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις. Παρομοίως, το σύστημα αντικατάστασης της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από το φόρο επί της χωρητικότητας αποτελεί κρατική ενίσχυση. Συνέπεια του φόρου επί της χωρητικότητας είναι να καταβάλλει ο πλοιοκτήτης ποσό φόρου άμεσα συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα που χρησιμοποιείται πραγματικά. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημίες που πραγματοποιεί η εταιρεία.

Όπως έχει αποδειχθεί, με τα μέτρα αυτά διασφαλίζεται η απασχόληση υψηλού επιπέδου στις δραστηριότητες του ναυτιλιακού κλάδου στην ξηρά, όπως για παράδειγμα στις εργασίες διαχείρισης που συνδέονται απευθείας με τη ναυτιλία, αλλά και σε συναφείς προς αυτή δραστηριότητες (ασφάλιση, χρηματομεσιτικές και χρηματοπιστωτικές εργασίες). Αυτές οι μορφές παροχής φορολογικών κινήτρων μπορεί εν γένει να γίνουν αποδεκτές, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που έχουν οι εν λόγω δραστηριότητες για την οικονομία της Κοινότητας και για να διευκολυνθεί η επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Εξάλλου, η διαφύλαξη θέσεων απασχόλησης ποιότητας και η τόνωση μιας ανταγωνιστικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με έδρα σε κάποιο κράτος μέλος μέσω της παροχής φορολογικών κινήτρων, συνδυαζόμενη με την υποστήριξη άλλων πρωτοβουλιών στα θέματα της κατάρτισης και της ενίσχυσης της ασφάλειας θα διευκολύνει την ανάπτυξη της κοινοτικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά.

Η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι τα έσοδα των πλοιοκτητών προέρχονται σήμερα συχνά από τη λειτουργία πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες, για παράδειγμα, όταν εκμεταλλεύονται ναυλωμένα σκάφη με ξένες σημαίες ή όταν χρησιμοποιούν σκάφη συνεταιίρων τους στο πλαίσιο συμμαχιών. Αναγνωρίζει επίσης ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν κίνητρα για τον εκπατρισμό της διοίκησης και των βοηθητικών δραστηριοτήτων, εάν οι πλοιοκτήτες αντλούν σημαντικά οικονομικά οφέλη διατηρώντας διαφορετικές έδρες και τηρώντας χωριστά λογιστικά στοιχεία για τις εισπράξεις τους από τις κοινοτικές σημαίες και για τις υπόλοιπες εισπράξεις τους. Αυτό θα ισχύει, για παράδειγμα, εάν τα έσοδά τους από μη κοινοτικά πλοία υπόκεινται σε καθεστώς πλήρους φορολογίας των εταιρειών σε ένα κράτος μέλος, ή σε καθεστώς μειωμένης φορολογίας σε υπερπόντια εδάφη, όταν αποδεικνύουν ότι η διοίκηση της εταιρείας είναι εγκατεστημένη στα υπερπόντια εδάφη.

Αντικειμενικός στόχος των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών είναι η προώθηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Στα καθεστώτα φορολογικών ελαφρύνσεων θα πρέπει ως εκ τούτου να απαιτείται, κατά κανόνα, η διασύνδεσή τους με κοινοτική σημαία. Κατ' εξαίρεση, τα καθεστώτα αυτά θα μπορούν ωστόσο να εγκρίνονται στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται κάποια πλοιοκτήτρια εταιρεία που έχει την έδρα της στην επικράτεια κράτους μέλους και υπόκειται σε φόρο εταιρειών, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται ότι η στρατηγική και εμπορική διαχείριση όλων των εν λόγω πλοίων ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους μέλους και ότι οι εν λόγω δραστηριότητες συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην Κοινότητα. Στα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για να καταδείξει τον συγκεκριμένο οικονομικό δεσμό πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερή στοιχεία για τα πλοία, η ιδιοκτησία και λειτουργία των οποίων διέπεται από τα κοινοτικά νηολόγια, τους υπηκόους της Κοινότητας που απασχολούνται στα πλοία και τις δραστηριότητες στην ξηρά καθώς και τις επενδύσεις παγίων κεφαλαιουχικών στοιχείων. Ας υπογραμμιστεί ότι οι ενισχύσεις πρέπει να είναι απαραίτητες για την προώθηση του επαναπατρισμού της στρατηγικής και εμπορικής διαχείρισης όλων των σχετικών πλοίων στην Κοινότητα και, επιπλέον, ότι οι αποδέκτες των ενισχύσεων να υπόκεινται σε φόρο εταιρειών στην Κοινότητα. Η Επιτροπή θα έχει τη δυνατότητα να ζητά επίσης την προσκόμιση κάθε άλλου αποδεικτικού στοιχείου, από το οποίο προκύπτει ότι όλα τα πλοία που εκμεταλλεύονται εταιρείες οι οποίες επωφελούνται από τα προαναφερθέντα μέτρα τηρούν τα αντίστοιχα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων για τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων.

Όπως αναπτύσσεται στην ανωτέρω παράγραφο, δεν πρέπει να λησμονείται ότι, κατ' αρχήν, για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης απαιτείται η ύπαρξη σύνδεσης με τη σημαία κράτους μέλους. Πριν χορηγηθεί (ή επιβεβαιωθεί) η κατ' εξαίρεση ενίσχυση σε στόλους που αποτελούνται και από πλοία τα οποία φέρουν άλλες σημαίες, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι δικαιούχοι εταιρείες αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αυξήσουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν υπό τη σημαία ενός κράτους μέλους τη χωρητικότητα που εκμεταλλεύονται υπό την εν λόγω σημαία, κατά το χρόνο ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που μια εταιρεία ελέγχει εταιρείες εκμετάλλευσης πλοίων, κατά την έννοια της έβδομης οδηγίας 83/349/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁾ (άρθρο 1), η προαναφερόμενη απαίτηση αντίστοιχης χωρητικότητας ισχύει για την μητρική εταιρεία και τις θυγατρικές εταιρείες λαμβανόμενες μαζί σε ενοποιημένη βάση. Σε περίπτωση που μια εταιρεία (ή όμιλος εταιρειών) δεν τηρεί την απαίτηση αυτή, το οικείο κράτος μέλος δεν παρέχει περαιτέρω φορολογική ελάφρυνση για τα πρόσθετα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία τα οποία εκμεταλλεύεται η εν λόγω εταιρεία, εκτός εάν ο μέσος όρος του μεριδίου που αντιπροσωπεύουν τα πλοία υπό κοινοτική σημαία στο σύνολο της χωρητικότητας που δικαιούται φορολογική ελάφρυνση στο οικείο κράτος μέλος δεν μειώθηκε κατά την περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στην επόμενη παράγραφο. Το κράτος μέλος πρέπει να ενημερώνει την Επιτροπή όταν εφαρμόζει την παρέκκλιση. Η απαίτηση για το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν στο σύνολο της χωρητικότητας τα πλοία υπό κοινοτική σημαία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τουλάχιστον 60 % της χωρητικότητάς τους υπό κοινοτική σημαία.

Σε κάθε περίπτωση, εάν τα προγράμματα φορολογικών μέτρων έχουν εγκριθεί κατ' εξαίρεση, όπως προαναφέρεται, και για να είναι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σε θέση να προετοιμάζουν ανά τριετία την έκθεση που προβλέπεται στο κεφάλαιο 12 («Τελικές παρατηρήσεις»), οι αποδέκτες παρέχουν στο οικείο κράτος μέλος αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την τήρηση όλων των όρων για την παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία κατά την περίοδο αυτή. Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι τηρήθηκε η απαίτηση σχετικά με το μερίδιο χωρητικότητας, που ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, για το δικαιούχο στόλο και ότι κάθε πλοίο του εν λόγω στόλου είναι σύμφωνο προς τα σχετικά διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και κακόβουλων πράξεων, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων. Εάν οι αποδέκτες δεν παρέχουν τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία, δεν θα τους επιτρέπεται να συνεχίσουν να επωφελούνται από το πρόγραμμα φορολογικών μέτρων.

Είναι επίσης ενδιαφέρον να διευκρινιστεί ότι, αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στην Κοινότητα είναι οι φυσικοί αποδέκτες των ανωτέρω προγραμμάτων φορολογικών μέτρων, επιλέξιμες δύνανται επίσης να είναι ορισμένες εταιρείες διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα, υπό τους ίδιους όρους. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι νομικά πρόσωπα που παρέχουν διάφορα είδη υπηρεσιών στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικός έλεγχος, πρόληψη και εκπαίδευση πληρώματος, διαχείριση πληρώματος και λειτουργία πλοίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων αναλαμβάνουν και την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Όταν αυτό συμβαίνει, ενεργούν ως κλασικοί «πλοιοκτήτες» όσον αφορά το μεταφορικό σκέλος. Επιπλέον, όπως και οι ναυτιλιακές εταιρείες, ο κλάδος αντιμετωπίζει ισχυρό και εντεινόμενο ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο. Για τους λόγους αυτούς, φαίνεται αναγκαίο να επεκταθεί η δυνατότητα φορολογικής ελάφρυνσης σε αυτήν την κατηγορία διαχείρισης πλοίων.

Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων είναι επιλέξιμες για καταβολή ενίσχυσης μόνο για τα πλοία των οποίων έχουν αναλάβει πλήρως την τεχνική διαχείριση και τη διαχείριση του πληρώματος. Ειδικότερα, για να είναι επιλέξιμες οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων, θα πρέπει ο ιδιοκτήτης να τους έχει αναθέσει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου καθώς και όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο κώδικας ISM⁽²⁾. Εάν παρέχουν επίσης και άλλες ειδικευμένες υπηρεσίες, ακόμη και σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου, πρέπει να εξασφαλίζεται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπόψη δραστηριότητες, οι οποίες δεν είναι επιλέξιμες για τα προγράμματα φορολογικής ελάφρυνσης. Η απαίτηση που αφορά την αναλογία ηολόγησης στα κράτη μέλη ισχύει επίσης και για τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων⁽³⁾.

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχτεί ότι από τον ορισμό καλύπτεται και η ρυμούλκηση στη θάλασσα άλλων σκαφών, εξεδρών πετρελαίου κ.λπ.

Η Επιτροπή έχει, ωστόσο, αντιληφθεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα κράτη μέλη επιτρέπουν στα ρυμουλκά που είναι σχεδιασμένα για εργασία στη θάλασσα να επωφελούνται από τις ενισχύσεις ακόμη και εάν δεν δραστηριοποιούνται καθόλου ή ελάχιστα στη θάλασσα. Είναι συνεπώς χρήσιμο να διευκρινιστεί στο παρόν έγγραφο η στάση που έχει ακολουθήσει και πρόκειται να ακολουθήσει η Επιτροπή επ' αυτού του ζητήματος.

Η «ρυμούλκηση» καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής των κατευθυντηρίων γραμμών, μόνον εάν συνιστούν «θαλάσσιες μεταφορές» περισσότερο από το 50 % των υπηρεσιών ρυμούλκησης, που όντως παρασχεθήκαν από το ρυμουλκό εντός ενός δεδομένου έτους. Ο χρόνος αναμονής μπορεί, κατ' αναλογία, να εξομοιώνεται με εκείνο το μέρος των συνολικών υπηρεσιών, που όντως παρασχεθήκαν από το ρυμουλκό, οι οποίες συνιστούν «θαλάσσια μεταφορά». Πρέπει να τονιστεί ότι οι εργασίες ρυμούλκησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, σε λιμένες, ή συνίστανται στην παροχή βοήθειας σε ένα αυτοκινούμενο σκάφος να προσλιμενιστεί δεν συνιστούν «θαλάσσια μεταφορά» για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης. Δεν είναι δυνατή η παρέκκλιση από τη σύνδεση με τη σημαία στην περίπτωση της ρυμούλκησης.

Αντιστοίχως, για το θέμα της βυθοκόρησης, η εμπειρία των τελευταίων χρόνων υποδεικνύει ότι πρέπει να ξεκαθαριστούν μερικά ζητήματα.

Οι εργασίες «βυθοκόρησης», κατ' αρχήν, δεν είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Είναι δυνατόν ωστόσο να ισχύσουν φορολογικές ρυθμίσεις για εταιρείες (όπως ο φόρος χωρητικότητας) για τις βυθοκόρους των οποίων η δραστηριότητα αποτελεί «θαλάσσια μεταφορά», δηλαδή μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών, για ποσοστό μεγαλύτερο του 50 % του ετήσιου χρόνου λειτουργίας τους και μόνο όσον αφορά αυτές τις δραστηριότητες μεταφοράς. Επιλέξιμοι βυθοκόροι είναι μόνο αυτοί που είναι ηολογημένοι σε κράτος μέλος (δεν υπάρχει δυνατότητα παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη σημαία). Στις περιπτώσεις αυτές, απαιτείται χωριστή τήρηση λογαριασμών για τις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών⁽⁴⁾.

(2) «Κώδικας ISM», Διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης, ο οποίος εγκρίθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) με το ψήφισμα Α.741(18).

(3) Η Επιτροπή θα εξετάσει τα αποτελέσματα των διατάξεων αυτών στη διαχείριση πλοίων τρία χρόνια από τον χρόνο ενάρξεως εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης.

(4) Τα πλοία που χρησιμοποιούνται από αυτές τις επιχειρήσεις επίσης εξορύσσουν υλικά, τα οποία αργότερα μεταφέρουν. Η εξόρυξη ή η βυθοκόρηση καθαυτή δεν είναι επιλέξιμες για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

(1) ΕΕ L 193 της 18.7.1983, σ. 1.

Τέλος, η μέθοδος για την αξιολόγηση των κοινοποιημένων συστημάτων φόρου χωρητικότητας μέχρι τώρα αποτελείται από τα εξής στάδια: τα δυνητικά κέρδη των πλοιοκτητών έχουν υπολογιστεί με την εφαρμογή ονομαστικού συντελεστή κερδών στη χωρητικότητα τους· στο ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτό επιβάλλεται ο εθνικός φόρος εταιρειών. Το τελικό ποσό είναι ο «φόρος χωρητικότητας» που πρέπει να καταβληθεί.

Μέχρι τώρα, οι ονομαστικοί συντελεστές κερδών, που προβλέπονται από τα κράτη μέλη, υπήρξαν ομοιογενείς. Ωστόσο, επειδή οι συντελεστές φόρου εταιρειών ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας, οι φόροι χωρητικότητας που πρέπει να καταβληθούν για την ίδια χωρητικότητα μπορεί να είναι εξαιρετικά άνισοι στα διάφορα κράτη μέλη. Προκειμένου να μην διαταραχθεί η σημερινή ισορροπία, η Επιτροπή θα εγκρίνει μόνον προγράμματα που, για την ίδια χωρητικότητα, συνεπάγονται φορολογική επιβάρυνση η οποία γενικώς ευθυγραμμίζεται με τα ήδη εγκριθέντα προγράμματα.

Σε κάθε περίπτωση, τα κέρδη από τα προγράμματα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να διευκολύνουν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και της απασχόλησης με βάση τα κοινοτικά συμφέροντα. Κατά συνέπεια, τα προαναφερόμενα φορολογικά πλεονεκτήματα πρέπει να περιορίζονται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις στις οποίες η πλοιοκτήτρια εταιρεία αναλαμβάνει και άλλες εμπορικές δραστηριότητες, θα απαιτείται η τήρηση διαφανών λογιστικών στοιχείων, ούτως ώστε να αποτρέπεται η μετακύλιση σε μη συναφείς προς τη ναυτιλία δραστηριότητες. Αυτή η προσέγγιση θα βοηθήσει το ναυτιλιακό κλάδο της Κοινότητας να καταστεί ανταγωνιστικός, με φορολογικές οφειλές συγκρίσιμες με τα επίπεδα που εφαρμόζονται σε άλλα μέρη του κόσμου, διατηρώντας όμως σε ισχύ το κανονικό φορολογικό επίπεδο ενός κράτους μέλους για τις υπόλοιπες δραστηριότητες, αλλά και για τις προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών.

3.2. Συναφές προς την εργασία κόστος

Όπως προαναφέρθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τομέας που αντιμετωπίζει έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Πρωταρχικός στόχος λοιπόν των μέτρων στήριξης για το ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να είναι η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα. Τα μέτρα πρέπει να τονώσουν άμεσα την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης και όχι να παρέχουν γενική οικονομική υποστήριξη.

Σε αρμονία με τους στόχους αυτούς, πρέπει να επιτραπούν στην κοινοτική ναυτιλία τα ακόλουθα μέτρα για τη μείωση του κόστους της απασχόλησης:

- μείωση του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Κοινότητας που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος·
- μείωση του ύψους του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Κοινότητα που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, νοούνται ως «ναυτικοί της Κοινότητας»:

- οι πολίτες της Κοινότητας και του ΕΟΧ, στην περίπτωση των ναυτικών οι οποίοι εργάζονται σε πλοία [συμπεριλαμβανόμενων

των οχηματαγωγών go-go ⁽¹⁾] που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών μεταξύ λιμένων της Κοινότητας·

- όλοι οι ναυτικοί που υπόκεινται σε φορολογία ή και καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σε κράτος μέλος, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

Οι προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές του 1997 επέτρεπαν τέτοιες μειώσεις για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και που υπόκεινται σε φορολογία ή σε καταβολή κοινωνικών εισφορών σε κράτος μέλος. Έχει ωστόσο καταστεί σαφές από τότε ότι η πίεση που ασκεί ο διεθνής ανταγωνισμός στους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα έντονος στο πεδίο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ είναι λιγότερο έντονος στο πεδίο της ενδοκοινοτικής τακτικής μεταφοράς επιβατών. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων στον κλάδο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων. Η απαγόρευση στα κράτη μέλη μείωσης της φορολογίας όλων των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο, θα είχε πολύ αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαίων πλοιοκτητών, ωθώντας τους να αλλάξουν σημαία. Έχει ταυτοχρόνως σημειωθεί ότι η απασχόληση ευρωπαίων πολιτών είναι σημαντική σε ποσοστό και σε αριθμό στην ενδοκοινοτική τακτική μεταφορά επιβατών. Η προστασία της απασχόλησης στην Κοινότητα αποτελεί επομένως πρωταρχικό στόχο των ενισχύσεων σε αυτόν τον κλάδο. Για εσωτερικούς φορολογικούς λόγους ορισμένα κράτη μέλη προτιμούν να μην εφαρμόζουν τη μειωμένη φορολογία που αναφέρθηκε προηγουμένως, αλλά αντιθέτως να επιστρέφουν στους πλοιοκτήτες το συνολικό ή μερικό κόστος που απορρέει από τις επιβαρύνσεις αυτές. Η προσέγγιση αυτή μπορεί γενικότερα να θεωρηθεί ισοδύναμη με το καθεστώς της μειωμένης φορολογίας που προαναφέρθηκε, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφής σύνδεση με τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, ότι δεν υπάρχει στοιχείο υπέρμετρης αντιστάθμισης και ότι το καθεστώς είναι διαφανές και δεν επιδέχεται καταχρήσεις.

Για το ναυτιλιακό τμήμα των υπηρεσιών ρυμούλκησης και βυθοκόρησης (θαλάσσια μεταφορά υλικών), μπορούν να χορηγηθούν ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας κατ' αναλογία προς τους κανόνες του παρόντος σημείου, αλλά μόνον εφόσον αφορούν ναυτικούς της Κοινότητας που εργάζονται σε ποντοπόρα, αυτοκινούμενα ρυμουλκά και βυθοκόρους, νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος, τα οποία εκτελούν εργασίες θαλάσσιας μεταφοράς στη θάλασσα κατά τουλάχιστον 50 % του χρόνου εκτέλεσης των επιχειρήσεών τους ⁽²⁾.

Τέλος, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι ενισχύσεις για την προώθηση της απασχόλησης καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2204/2002 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις για την απασχόληση ⁽³⁾, ο οποίος ισχύει και για τον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών.

(1) Άρθρο 2, σημείο α) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (ΕΕ L 138 της 1.6.1996, σ. 1).

(2) Επομένως, οι εργασίες βυθοκόρησης που εκτελούνται, μεταξύ άλλων, κυρίως σε λιμένες, δεν θα επιλέγονται για ενισχύσεις που προάγουν την απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας.

(3) ΕΕ L 337 της 13.12.2002, σ. 3.

4. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Οι ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων συντελούν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας, και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Οι ενισχύσεις, οι οποίες υπόκεινται σε ανώτατο όριο (όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο 11), ενδέχεται κατά συνέπεια να χορηγούνται υπό τη μορφή της καταβολής ποσών ή της επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού ναυτικών της Κοινότητας οι οποίοι εργάζονται σε πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών.

5. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Οι επιδοτήσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου δεν αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό στους άλλους τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές μεταφορές και η αεροπορία. Επειδή η πρακτική αυτή τείνει να οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού, η Επιτροπή είναι διστακτική στην έγκριση τέτοιων προγραμμάτων, εκτός από τις περιπτώσεις που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου.

Οι επενδύσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 ή τυχόν άλλη κοινοτική νομοθεσία που θα εκδοθεί προς αντικατάστασή του.

Στο πλαίσιο που θέτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, είναι δυνατή η χορήγηση άλλων επενδυτικών ενισχύσεων, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να βελτιωθεί ο εξοπλισμός των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών ή να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων. Συνεπώς δύναται να επιτραπεί η ενίσχυση ή παρέχουσα κίνητρα για την αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια της Κοινότητας ώστε αυτά να ευθυγραμμιστούν με πρότυπα αυστηρότερα από τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπουν οι διεθνείς συμβάσεις, και να επιτύχουν υψηλότερα πρότυπα πριν ακόμη αυτά θεσπιστούν σε διεθνές επίπεδο, βελτιώνοντας κατά τον τρόπο αυτό τους ελέγχους σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις για τις ναυπηγικές εργασίες.

Εφόσον η ναυτιλία χαρακτηρίζεται κατά βάση από έντονη κινητικότητα, η χορήγηση των περιφερειακών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους σε υποβαθμισμένες περιοχές, ενισχύσεις που λαμβάνουν συχνά τη μορφή επενδυτικών ενισχύσεων προς τις εταιρείες που επενδύουν στις περιφέρειες, επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που είναι σαφές ότι τα κέρδη θα εισρεύσουν στη συγκεκριμένη περιφέρεια εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος. Αυτό θα ίσχυε για παράδειγμα για επενδύσεις που σχετίζονται με την κατασκευή εξειδικευμένων αποθηκευτικών χώρων ή την αγορά πάγιου εξοπλισμού διαμεταφόρτωσης. Η χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες σε υποβαθμισμένες περιοχές επιτρέπεται μόνο όταν συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων (βλέπε κεφάλαιο 6).

6. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 87, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3, ΣΗΜΕΙΑ α) ΚΑΙ γ)

Στο πλαίσιο των καθεστώτων παροχής περιφερειακών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους γενικούς κανόνες που περιλαμβάνονται στις ανακοινώσεις της ή σε άλλες διατάξεις για τις εθνικές περιφερειακές ενισχύσεις ή τις μελλοντικές τροποποιήσεις αυτών.

7. ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι οι ενισχύσεις για την κατάρτιση καλύπτονται από τη γενική εξαίρεση που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής της 12ης Ιανουαρίου 2001 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση⁽¹⁾, ο οποίος ισχύει επίσης και για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Επιπλέον, πολλά από τα προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος δεν λογίζονται ως κρατικές ενισχύσεις επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (είτε επαγγελματικό είτε ακαδημαϊκό). Τα προγράμματα αυτά δεν υπόκεινται ως εκ τούτου σε κοινοποίηση και εξέταση από την Επιτροπή.

Ωστόσο, στις περιπτώσεις που κάποιο πρόγραμμα μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει κρατική ενίσχυση, απαιτείται η κοινοποίησή του. Για παράδειγμα, συγκεκριμένο πρόγραμμα πρέπει να κοινοποιείται όταν σχετίζεται ειδικά με την κατάρτιση ατόμων επί του πλοίου και εάν τα ευεργετήματα της χρηματοοικονομικής υποστήριξης που παρέχεται από το κράτος περιέρχονται στον οργανισμό κατάρτισης, τους μαθητευόμενους, τους ναυτικούς ή τους πλοιοκτήτες. Η Επιτροπή διάκειται ευνοϊκά έναντι των ενισχύσεων που χορηγούνται, άνευ διακρίσεων, για κατάρτιση που λαμβάνει χώρα σε πλοία νηολογημένα στα κράτη μέλη. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η υποστήριξη μέτρων κατάρτισης σε άλλα πλοία, όταν αυτό το μέτρο δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η έλλειψη διαθέσιμων θέσεων σε πλοία εγγεγραμμένα στο νηολόγιο ενός κράτους μέλους.

Εφόσον καταβάλλονται χρηματοδοτικές εισφορές για μέτρα κατάρτισης στα πλοία, ο εκπαιδευόμενος δεν επιτρέπεται κανονικά να αποτελεί ενεργό μέλος του πληρώματος, αλλά πρέπει να είναι υπεράριθμος. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να εξασφαλιστεί ότι οι καθαρές επιδοτήσεις μισθών δεν είναι δυνατό να καταβάλλονται για ναυτικούς που απασχολούνται σε κανονικές δραστηριότητες του πληρώματος.

Παρομοίως, για να διασφαλιστεί και να αναπτυχθεί η ναυτική εμπειρία στην Κοινότητα και για να κατοχυρωθεί το ανταγωνιστικό προβάδισμα της ναυτιλίας της, είναι αναγκαίο να καταβληθούν περαιτέρω έντονες προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης, με επίκεντρο την ποιότητα, την παραγωγικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Για να υλοποιηθούν τα έργα αυτά, επιτρέπεται επίσης να εγκριθεί η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων εντός των ορίων που καθορίζονται στη Συνθήκη.

Οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση και την ενημέρωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών της Κοινότητας επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Η ενίσχυση μπορεί να συνίσταται σε εισφορά στα έξοδα επιμόρφωσης ή και σε αντιστάθμιση για τον μισθό που καταβάλλεται στον αξιωματικό κατά το χρονικό διάστημα της επιμόρφωσης. Παρ' όλα ταύτα, τα προγράμματα πρέπει να καταρτίζονται κατά τρόπο ώστε η ενίσχυση για επιμόρφωση να μην καταλήγει σε άμεση ή έμμεση επιδότηση στους μισθούς των αξιωματικών.

Μπορούν επίσης να επιτρέπονται οι ενισχύσεις που έχουν σκοπό την επαγγελματική επανεκπαίδευση των αλιέων που εργάζονται σε πλοία ανοικτής θαλάσσης, οι οποίοι επιθυμούν να εργαστούν ως ναυτικοί.

⁽¹⁾ ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 20.

8. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Παρά το γεγονός ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την αναδιάρθρωση και τη διάσωση προβληματικών επιχειρήσεων⁽¹⁾ εφαρμόζονται στις μεταφορές μόνο στο βαθμό που λαμβάνεται υπόψη η ιδιάζουσα φύση του συγκεκριμένου τομέα, η Επιτροπή θα εφαρμόσει αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, ή οποία άλλη κοινοτική ρύθμιση τις αντικαταστήσει, κατά την εξέταση των ενισχύσεων για αναδιάρθρωση που προορίζονται για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

9. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Για τις υπηρεσίες αυτές, οι υποχρεώσεις παροχής και οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας καθώς και οι προσφερόμενες οικονομικές αντισταθμίσεις πρέπει να πληρούν τους όρους της εν λόγω διάταξης και τους κοινοτικούς κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

Η Επιτροπή δέχεται ότι όταν είναι απαραίτητη μια διεθνής μεταφορική γραμμή προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημοσίων συγκοινωνιών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας συγκοινωνίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον η σχετική οικονομική αντιστάθμιση υπόκειται στους προαναφερόμενους κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις.

Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων εκπλήρωσης καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να περιορίζεται σε εύλογο και όχι υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα, που κανονικά κυμαίνεται γύρω στην εξαετία, καθώς συμβάσεις για σημαντικά μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα εμπεριέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας (ιδιωτικού) μονοπωλίου.

10. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Δεν υπάρχει νομικός ορισμός των «θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων». Η ανακοίνωση ωστόσο της Επιτροπής για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, της 29ης Ιουνίου 1999⁽²⁾, περιλάμβανε έναν ορισμό, για πρακτικούς σκοπούς, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων οι οποίες νοούνται ως «η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη»⁽³⁾. Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή τόνισε τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει αυτός ο τρόπος μεταφοράς για την προώθηση βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας, την ενίσχυση της συνοχής στην Κοινότητα και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών στο πλαίσιο μιας διατροφικής προσέγγισης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών

μικρών αποστάσεων πρέπει να λάβει χώρα σε όλα τα επίπεδα, τόσο το κοινοτικό, όσο και το εθνικό ή περιφερειακό.

Δεδομένου ότι κύριος στόχος των ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι να βελτιωθεί η αλυσίδα των διάφορων τρόπων μεταφοράς και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο των κρατών μελών, ο ορισμός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο οποίος προβλέπεται στην ανακοίνωση του 1999, για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης πρέπει να περιοριστεί στη μεταφορά μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η έναρξη λειτουργίας γραμμών μικρών αποστάσεων μπορεί να συνοδεύεται από σημαντικές οικονομικές δυσχέρειες, τις οποίες μπορεί να θελήσουν να μετριάσουν τα κράτη μέλη, προκειμένου να εξασφαλίσουν την προώθηση των εν λόγω γραμμών.

Όταν συμβαίνει αυτό, η Επιτροπή θα μπορεί να εγκρίνει αυτόν τον τύπο ενισχύσεων, υπό τον όρο ότι προορίζονται για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Οι ενισχύσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται και να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση γραμμής που συνδέει λιμένες εντός της επικράτειας των κρατών μελών·
- τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των μεταφορών (ως επί το πλείστον, εμπορευματικών) που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή εν θαλάσσιων μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον·
- η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στη θέση σε εφαρμογή λεπτομερούς σχεδίου, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την αναβάθμιση των υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, με σύμπραξη περισσότερων του ενός πλοιοκτητών, εάν χρειάζεται, και χρηματοδότηση ενός μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου·
- η ενίσχυση πρέπει να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής, μέχρι ύψους 30 %⁽⁴⁾, ή τη χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης για την παροχή της προβλεπόμενης υπηρεσίας, μέχρι ύψους 10 % των επενδύσεων·
- η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται με βάση διαφανή κριτήρια, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στην Κοινότητα. Κατά κανόνα, η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Κοινότητας·
- η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση·

⁽¹⁾ ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.

⁽²⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών «Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών -δεύτερη διετής έκθεση προόδου», COM(1999) 317 τελικό.

⁽³⁾ Ανακοίνωση, σ. 2.

⁽⁴⁾ Σε περίπτωση κοινοτικής χρηματοδότησης ή επιλεξιμότητας υπό διαφορετικά καθεστώτα ενίσχυσης, το όριο του 30 % ισχύει για το σύνολο της ενίσχυσης ή οικονομικής υποστήριξης. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ένταση της ενίσχυσης είναι η ίδια με την προβλεπόμενη δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εντός του προγράμματος Μάρκο Πόλο της Κοινότητας: Άρθρο 5, παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 (ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 1).

— η ενίσχυση δεν πρέπει να σωρεύεται με τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (επιβολή υποχρεώσεων ή συμβάσεις ανάθεσης).

11. ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ

Όπως αναλύθηκε προηγουμένως, ορισμένα κράτη μέλη υποστηρίζουν το ναυτιλιακό τους κλάδο με τη μείωση της φορολογίας του, ενώ άλλα κράτη μέλη προτιμούν να προβαίνουν σε απευθείας πληρωμές, για παράδειγμα, με την επιστροφή ποσών από το φόρο εισοδήματος των ναυτικών. Αν ληφθεί υπόψη ότι τα φορολογικά καθεστώτα των κρατών μελών δεν είναι έως τώρα εναρμονισμένα, εκείνο που γίνεται αντιληπτό είναι ότι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν και οι δύο εναλλακτικές λύσεις. Προφανώς, οι δύο αυτές προσεγγίσεις είναι δυνατόν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να συνδυαστούν. Η πρακτική αυτή ενέχει ωστόσο τον κίνδυνο συσσώρευσης των ενισχύσεων σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος και μπορεί να οδηγήσει σε αγώνα επιδοτήσεων μεταξύ των κρατών μελών.

Το ανώτατο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και η μείωση της φορολογίας επιχειρήσεων για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως περιγράφεται στο σημείο 3.1 (προτελευταία παράγραφος). Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Ιδίως, παρά το ότι κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος μέλος καθεστώς ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, λογίζεται ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων υπό τη μορφή που προβλέπεται στα κεφάλαια 3 έως 6 δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς.

12. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τακτικά και εκ του σύνεγγυς τις συνθήκες της αγοράς των θαλασσιών μεταφορών. Σε περίπτωση που οι συνθήκες αλλάξουν, και κατά συνέπεια μειωθεί ή ξεπεραστεί η ανάγκη για παροχή κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα λάβει εγκαίρως τα κατάλληλα μέτρα.

Όλες οι νέες προτάσεις για μέτρα, οι οποίες κοινοποιούνται στην Επιτροπή, πρέπει να περιλαμβάνουν χρονοδιάγραμμα, το οποίο να αναφέρει, για την επόμενη εξαετία, τα αναμενόμενα ποσοτικά αποτελέσματα για κάθε στόχο του σημείου 2.2. Στις εν λόγω προτάσεις πρέπει να παρουσιάζεται, ιδίως, η αναμενόμενη μακροοικονο-

μική απόδοση για τον αντίστοιχο ναυτιλιακό κλάδο, συνοδευόμενη από εκτίμηση του αριθμού των θέσεων εργασίας που διατηρήθηκαν ή δημιουργήθηκαν.

Για όλα τα καθεστώτα ενισχύσεων (υφιστάμενα ή νέα) τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης, τα κράτη μέλη πρέπει να γνωστοποιούν στην Επιτροπή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους, κατά τη διάρκεια του έκτου έτους εφαρμογής τους.

Όταν εγκρίνεται ενίσχυση και χορηγείται σε δικαιούχο, στο πλαίσιο της παρέκκλισης από τη σύνδεση με τη σημαία, η οποία αναφέρεται στο σημείο 3.1, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή ανά τριετία, η οποία υπολογίζεται από την ημερομηνία χορήγησης της επιχορήγησης. Στην έκθεσή του, το κράτος μέλος πρέπει να προβαίνει σε ποσοτική αποτίμηση των παραχθέντων αποτελεσμάτων και να τα συγκρίνει με τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η απαίτηση για υποβολή εκθέσεων σύμφωνα με την παρούσα ανακοίνωση αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία δημοσίευσής της.

Επιπλέον, όταν του ζητηθεί, παραδείγματος χάριν κατόπιν αιτιολογημένης καταγγελίας, το οικείο κράτος μέλος πρέπει να παρέχει στην Επιτροπή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η χορήγηση ενίσχυσης σε δικαιούχο περιορίζεται αυστηρά σε όσα ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές και επίσης ότι απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

13. ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΜΕΤΡΑ

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αρχίζουν να εφαρμόζονται από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη να τροποποιήσουν τα ισχύοντα καθεστώτα ενισχύσεων που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις τις οποίες καλύπτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ώστε να συμμορφωθούν προς αυτές έως τις 30 Ιουνίου 2005 το αργότερο. Τα κράτη μέλη καλούνται να επιβεβαιώσουν ότι αποδέχονται τις παρούσες προτάσεις για κατάλληλα μέτρα γραπτώς, έως τις 30 Ιουνίου 2004 το αργότερο.

Εφόσον κράτος μέλος δεν επιβεβαιώσει την αποδοχή του γραπτώς ως την ανωτέρω ημερομηνία, η Επιτροπή θα θέσει σε εφαρμογή την παράγραφο 2, του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και, εάν είναι αναγκαίο, θα κινήσει τις διαδικασίες που προβλέπονται στη διάταξη αυτή.

Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές θα επανεξεταστούν εντός επτά ετών από την εφαρμογή τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Ως «νηολόγια των κρατών μελών» νοούνται τα νηολόγια που διέπονται από τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους της Κοινότητας που εφαρμόζονται στο έδαφός τους το οποίο αποτελεί μέρος της Κοινότητας.

1. Όλα τα κύρια νηολόγια των κρατών μελών αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών.
2. Επιπλέον, τα ακόλουθα νηολόγια που βρίσκονται σε κράτη μέλη και υπόκεινται στις διατάξεις της νομοθεσίας τους αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών:
 - το διεθνές νηολόγιο της Δανίας (DIS)·
 - το διεθνές νηολόγιο της Γερμανίας (ISR)·
 - το διεθνές νηολόγιο της Ιταλίας·
 - το διεθνές νηολόγιο της Μαδέρας (MAR)·
 - το νηολόγιο των Καναρίων Νήσων.
3. Τα άλλα νηολόγια δεν λογίζεται ότι αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών, έστω και εάν στην πράξη παίζουν το ρόλο της πρώτης εναλλακτικής λύσης για τους πλοιοκτήτες που έχουν την έδρα τους σε αυτό το κράτος μέλος. Αυτό συμβαίνει επειδή βρίσκονται και υπόκεινται στη νομοθεσία εδαφών στα οποία δεν εφαρμόζεται η Συνθήκη, εν όλω ή εν μέρει. Κατά συνέπεια, τα ακόλουθα νηολόγια δεν αποτελούν νηολόγια των κρατών μελών:
 - το νηολόγιο των νήσων Kerguelen (η Συνθήκη δεν εφαρμόζεται στο έδαφος αυτό)·
 - το νηολόγιο των ολλανδικών Αντιλλών (το έδαφος αυτό είναι συνδεδεμένο με την Κοινότητα· εφαρμόζεται σε αυτό μόνο το μέρος IV της Συνθήκης· είναι υπεύθυνο για το δικό του φορολογικό καθεστώς)·
 - τα νηολόγια:
 - της νήσου του Μαν [στη νήσο εφαρμόζονται μόνο ορισμένα ειδικά μέρη της Συνθήκης — βλέπε το άρθρο 299, παράγραφος 6, στοιχείο γ) της Συνθήκης· το κοινοβούλιο της νήσου του Μαν έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να νομοθετεί για φορολογικά ζητήματα]·
 - των Βερμούδων και των Καϋμάν (που αποτελούν μέρος εδαφών που είναι συνδεδεμένα με την Κοινότητα· σε αυτά εφαρμόζεται μόνο το μέρος IV της Συνθήκης· διαθέτουν φορολογική αυτονομία).
4. Η Συνθήκη εφαρμόζεται πλήρως στην περίπτωση του Γιβραλτάρ και το νηολόγιο του Γιβραλτάρ λογίζεται ότι αποτελεί νηολόγιο κράτους μέλους, για τους σκοπούς των παρούσων κατευθυντηρίων γραμμών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

(COM(2003) 595)

ερμηνεία Κανονισμού 3577/92



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 22.12.2003
COM(2003) 595 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της
αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο
εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ))**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή.....	5
2.	Το άνοιγμα της αγοράς των θαλάσσιων ενδομεταφορών.....	6
2.1.	Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών.....	6
2.2.	Ποιοι έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.....	6
2.2.1.	Η έννοια του πλοιοκτήτη της Κοινότητας.....	6
2.2.2.	Οι προϋποθέσεις για νηολόγηση σε κράτος μέλος και πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές.....	7
2.3.	Το άνοιγμα της αγοράς στα πλοία για τα οποία δεν ισχύει ο κανονισμός.....	8
3.	Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92.....	8
3.1.	Σκάφη αναψυχής.....	9
3.2.	Κρουαζιερόπλοια.....	9
3.3.	Θαλάσσιες υπηρεσίες σε σχέση με λιμενικές υπηρεσίες.....	9
3.4.	Υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder).....	10
4.	Κανόνες επάνδρωσης.....	11
4.1.	Το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που μπορεί να επιβάλει το κράτος υποδοχής.....	12
4.2.	Διαδοχικές ενδομεταφορές.....	13
4.3.	Αναθεώρηση των κανόνων επάνδρωσης.....	13
5.	Δημόσια υπηρεσία.....	14
5.1.	Γεωγραφικό πεδίο των συνδέσεων στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.....	14
5.2.	Νησιωτικές γραμμές ενδομεταφοράς στις οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.....	14
5.3.	Υποχρεώσεις οι οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν.....	15
5.3.1.	Η διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.....	15
5.3.2.	Αρχή της αποφυγής των διακρίσεων.....	16
5.4.	Διαδικασία επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.....	17
5.5.	Πρόσβαση στην αγορά και ανταγωνισμός στις γραμμές στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.....	18
5.5.1.	Αποκλειστικότητα.....	19
5.5.2.	Διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.....	19

5.5.3.	Ομαδοποίηση γραμμών.....	20
5.6.	Η περίπτωση των «μικρών νησιών»	20
5.7.	Δημόσιες επιδοτήσεις χορηγούμενες ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας	21
6.	Μέτρα διασφάλισης	21

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛΙΑ

Περίληψη

Δέκα χρόνια μετά την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 5577/92 και βασιζόμενη στην πείρα που αποκόμισε από την εφαρμογή του η Επιτροπή αποφάσισε να δημοσιεύσει, για λόγους διαφάνειας, την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού.

Η παρούσα ανακοίνωση έχει καθαρά ενημερωτικό χαρακτήρα, με σκοπό τη διευκόλυνση εξήγησης του κανονισμού σε κάθε ενδιαφερόμενο. Διευκρινίζει τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή πρόκειται να εφαρμόζει τον κανονισμό. Δεν επιδιώκει ούτε να αναθεωρήσει τον κανονισμό ούτε να σφετεριστεί τις αρμοδιότητες του Δικαστηρίου σε θέματα ερμηνείας.

Η διάρθρωση της ανακοίνωσης ακολουθεί αυτήν του κανονισμού.

Η ανακοίνωση διευκρινίζει κατ' αρχάς ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Καταδεικνύει ποιοι δικαιούνται να παρέχουν ελεύθερα υπηρεσία και θυμίζει ποιες είναι οι υπηρεσίες που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Η ανακοίνωση ακολούθως διευκρινίζει τις παρεκκλίσεις από την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στον κανονισμό, οι οποίες ανέρχονται σε τρεις. Πρώτον, τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να καθορίσουν τους κανόνες για την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν υπηρεσίες ενδομεταφοράς μεταξύ νησιών της επικράτειάς τους. Δεύτερον, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους πλοιοκτήτες προκειμένου να εξασφαλίσουν επαρκή τακτική επικοινωνία προς και από νησιά και μεταξύ νησιών. Τέλος, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης προκειμένου να αντιμετωπιστεί ενδεχόμενη σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)¹, ο οποίος θεσπίστηκε όταν δημιουργήθηκε η εσωτερική αγορά, μόλις συμπλήρωσε μια δεκαετία ύπαρξης. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, ημερομηνία έναρξης ισχύος του, η ελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών προχώρησε σταδιακά. Ορισμένες υπηρεσίες εξαιρέθηκαν από την εφαρμογή του κανονισμού για μερικά χρόνια, όμως από την 1η Ιανουαρίου 1999, έχει ελευθερωθεί σχεδόν το σύνολο των υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Οι μόνες παρεκκλίσεις που επιτρέπονται ακόμη αφορούν δύο τύπους υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιών στην Ελλάδα: τις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων καθώς και τις γραμμές που εξυπηρετούνται από πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου.

Από το 1993, η Επιτροπή έχει καταρτίσει πολλούς οικονομικούς και νομικούς απολογισμούς της ελευθέρωσης² χωρίς να ασχοληθεί με τα προβλήματα ερμηνείας που θέτει ο κανονισμός. Αυτά όμως είναι πολυάριθμα, με απόδειξη το μεγάλο αριθμό αιτήσεων διευκρίνισης που έχουν υποβληθεί στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη και από φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Το ίδιο αποδεικνύουν και οι διαδικασίες παράβασης που έχει κινηήσει η Επιτροπή κατά των κρατών μελών επειδή έκρινε ότι η νομοθεσία τους αντιβαίνει στον κανονισμό. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ασχολήθηκε με πολλά από αυτά τα ζητήματα.

Με την εμπειρία που αποκτήθηκε μετά από πολλά χρόνια εφαρμογής του κανονισμού, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να γνωστοποιήσει τη δική της ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού.

Πρώτο μέλημα της Επιτροπής είναι η διαφάνεια. Η Επιτροπή έχει λάβει πολλές φορές θέση σε θέματα που αφορούν την εφαρμογή του κανονισμού, αλλά πάντοτε σε διμερή βάση. Όμως τα ζητήματα που θέτουν ορισμένοι ενδιαφερόμενοι συχνά ενδιαφέρουν άμεσα και άλλους.

Δεύτερο μέλημα της Επιτροπής είναι η σαφήνεια. Ορισμένες διατάξεις του κανονισμού δεν είναι σαφείς για όσους δεν τις εφαρμόζουν καθημερινά. Η παρούσα ανακοίνωση έχει ως αντικείμενο τη διευκόλυνση της κατανόησης του κανονισμού από τα άτομα που θα τον εφαρμόσουν ή επιθυμούν να τον επικαλεστούν.

Με την παρούσα ανακοίνωση η Επιτροπή προχωρεί σε ερμηνεία του κανονισμού για ενημερωτικό μόνο σκοπό. Δεν επιδιώκει ούτε να αναθεωρήσει τον κανονισμό ούτε να σφετεριστεί τις αρμοδιότητες του Δικαστηρίου σε θέματα ερμηνείας. Εάν κάποια μελλοντική απόφαση του Δικαστηρίου αντιβαίνει στην ανάλυση της Επιτροπής, αυτή βεβαίως θα συμμορφωθεί αμελλητί.

¹ ΕΕ L 364, 12.12.1992, σ. 7.

² COM(95) 383, COM(97) 296, COM(2000) 99, COM(2002) 203.

Για μεγαλύτερη ευκολία, η παρούσα ανακοίνωση ακολουθεί τη σειρά των διατάξεων του κανονισμού. Αναφορά των άρθρων του κανονισμού γίνεται σε λίγες μόνο περιπτώσεις, και συνιστάται να ανατρέχει κανείς σε αυτά.

2. ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ελευθερώνει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στις χώρες όπου αυτός ο τομέας της οικονομίας αποτελούσε αποκλειστικότητα των υπηκόων των κρατών μελών. Η ελευθερία εκτέλεσης δρομολογίων μεταξύ δύο λιμένων ενός ίδιου κράτους μέλους προσφέρεται σε όλους τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας³.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι αυτή η ελευθερία δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποβάλλεται σε καθεστώς προηγούμενης έγκρισης⁴, ιδίως εάν αυτό περιλαμβάνει περιοριστικούς όρους. Τα κράτη μέλη μπορούν το πολύ να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες να τους κοινοποιήσουν προηγουμένως πληροφορίες για τις υπηρεσίες που σκοπεύουν να προσφέρουν. Ομοίως, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαιτήσουν από τις εταιρείες να διαθέτουν εκπρόσωπο στην επικράτειά τους.

Η ρήτρα αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού, η οποία παραμένει σε ισχύ παρά την κατάργηση του άρθρου της Συνθήκης στο οποίο αναφέρεται, απαγορεύει κατ' αρχήν στα κράτη μέλη να εισαγάγουν περιορισμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών οι οποίοι δεν υπήρχαν πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

2.2. Ποιοι έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

Το πρώτο άρθρο του κανονισμού διευκρινίζει για ποιους ισχύει η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Πρόκειται για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας (1), των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος (2), και φέρουν τη σημαία του (3), υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος (4).

Οι προϋποθέσεις (1), (2) και (4) που θέτει ο κανονισμός χρήζουν διευκρίνισης. Τίθεται επιπλέον το ερώτημα του ανοίγματος της αγοράς σε πλοία που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που προαναφέρονται.

2.2.1. Η έννοια του πλοιοκτήτη της Κοινότητας

Το άρθρο 2, σημείο 2 του κανονισμού διακρίνει τους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας» σε τρεις τύπους:

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

³ Για τους δικαιούχους ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, βλέπε το σημείο 2.2.

⁴ Βλέπε ωστόσο τους κανόνες που παρουσιάζονται στα κεφάλαια 4 και 5.

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

Το ζήτημα που δημιουργήσε τα περισσότερα ερωτηματικά είναι ο ορισμός της έννοιας του «ελέγχου» που προβλέπει ο κανονισμός για τις δύο από τις τρεις κατηγορίες πλοιοκτητών της Κοινότητας.

Ο κανονισμός συγκαταλέγει στους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας», «*τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος*» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο β)). Η Επιτροπή εκτιμά ότι η έννοια «*πραγματικός έλεγχος σε κράτος μέλος*» σημαίνει, σε αυτό το πλαίσιο, ότι οι καθοριστικές αποφάσεις λαμβάνονται και η καθημερινή διαχείριση εκτελείται εντός της επικράτειας της Κοινότητας και ότι οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου διενεργούνται επίσης εντός της επικράτειας της Κοινότητας.

Στους πλοιοκτήτες της Κοινότητας συγκαταλέγονται επίσης, «*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*» (άρθρο 2, σημείο 2, στοιχείο γ)). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η έννοια του «ελέγχου από τους υπηκόους ενός κράτους μέλους» που προβλέπεται σε αυτό το άρθρο σημαίνει ότι την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας κατέχουν υπήκοοι της Κοινότητας.

Η προϋπόθεση νηολόγησης του πλοίου σε κράτος μέλος πρέπει επίσης να διευκρινιστεί.

2.2.2. *Οι προϋποθέσεις για νηολόγηση σε κράτος μέλος και πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές*

Ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει κατάλογο με τα νηολόγια των κρατών μελών για τα οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις νηολόγησης και πρόσβασης στις εθνικές ενδομεταφορές. Ένας τέτοιος κατάλογος εξάλλου θα μεταβαλλόταν με το πέρασμα του χρόνου.

Η προϋπόθεση της νηολόγησης σε ένα κράτος μέλος προϋποθέτει ότι το σχετικό νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη και οι κανόνες του παράγωγου δικαίου. Έτσι, για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των νήσων Κέργκουλεν (τμήμα των γαλλικών νότιων και ανταρκτικών εδαφών), των

ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάουμαν δεν ισχύει ο κανονισμός⁵.

Αντιθέτως, ο κανονισμός ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ αφού η Συνθήκη εφαρμόζεται σε αυτά τα εδάφη⁶. Είναι όμως δυνατόν να απαγορευθεί η πρόσβαση στις κοινοτικές ενδομεταφορές στα πλοία αυτά εάν αποδειχθεί ότι δεν υπόκεινται στη Συνθήκη και στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

Επιπλέον, ο κανονισμός προβλέπει ότι για να δικαιούται ένα πλοίο κράτους μέλους να εκτελεί ενδομεταφορές σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει πρώτα να πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να του επιτραπεί η εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος στο οποίο είναι νηολογημένο.

Έτσι τα πλοία τα οποία δεν έχουν πρόσβαση στις εθνικές ενδομεταφορές δεν έχουν πρόσβαση ούτε στις αγορές των άλλων κρατών μελών. Ομοίως, τα πλοία που έχουν πρόσβαση υπό όρους στις εθνικές αγορές μπορούν να υποβληθούν σε παρόμοιους όρους όταν θελήσουν να εκτελέσουν δρομολόγια σε ένα άλλο κράτος μέλος. Παραδείγματος χάριν όταν η νηολόγηση στο δεύτερο νηολόγιο X ενός κράτους μέλους υπόκειται στον όρο να εκτελεί το πλοίο δρομολόγια τουλάχιστον για ένα εξάμηνο σε διεθνείς γραμμές, ένα πλοίο νηολογημένο σε αυτό το νηολόγιο X δεν θα μπορεί να απαιτήσει μεγαλύτερη πρόσβαση στις ενδομεταφορές των άλλων κρατών μελών (δεν θα έχει επομένως το δικαίωμα να προσφέρει τακτικά δρομολόγια καθόλο το έτος)⁷.

2.3. Το άνοιγμα της αγοράς στα πλοία για τα οποία δεν ισχύει ο κανονισμός

Πολλά κράτη μέλη έχουν ανοίξει την αγορά τους περισσότερο από όσο απαιτεί ο κανονισμός είτε έναντι όλων, είτε με διμερείς συμφωνίες είτε με εγκρίσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Αυτές οι πρακτικές δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία.

3. ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 3577/92

Στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 αναφέρεται ότι αυτός ισχύει για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών (θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων) εντός κράτους μέλους. Συνεχίζει παρέχοντας τον ενδεικτικό κατάλογο των λοιπών υπηρεσιών ενδομεταφορών που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, έχουν τεθεί τα ακόλουθα τέσσερα κύρια ζητήματα όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του. Τα σκάφη αναψυχής εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Το σκέλος θαλάσσιας ενδομεταφοράς μιας

⁵ Αυτά τα εδάφη, στην πλειοψηφία τους, αποτελούν τμήμα των υπερπόντιων χωρών και εδαφών που υπόκεινται, σύμφωνα με το άρθρο 299, παράγραφος 3 της Συνθήκης, σε ειδικό καθεστώς σύνδεσης με τα κράτη μέλη.

⁶ Το άρθρο 299, παράγραφος 4 της Συνθήκης προβλέπει ότι «οι διατάξεις της παρούσας συνθήκης εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εδάφη, για τις εξωτερικές σχέσεις των οποίων υπεύθυνο είναι ένα κράτος μέλος».

⁷ Βλέπε επ'αυτού την τέταρτη έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) (1999-2000) COM(2002) 203, σ. 5 και 6.

υπηρεσίας διεθνούς κρουαζιέρας εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Οι υπηρεσίες που παρέχονται με σκάφη όπως τα ρυμουλκά εμπίπτουν στο πεδίο του κανονισμού; Οι υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder) πρέπει να θεωρούνται υπηρεσίες θαλάσσιας ενδομεταφοράς ή διεθνείς υπηρεσίες; Αυτά τα ζητήματα εξετάζονται χωριστά στη συνέχεια.

3.1. Σκάφη αναψυχής

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 καλύπτει μόνο τις θαλάσσιες υπηρεσίες «που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής». Συνεπώς, οι περισσότερες δραστηριότητες που αφορούν τα σκάφη αναψυχής δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

3.2. Κρουαζιερόπλοια

Οι κρουαζιέρες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 όταν παρέχονται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους (βλέπε άρθρο 3, παράγραφος 1 και άρθρο 6, παράγραφος 1 του κανονισμού). Το ζήτημα είναι εάν το σκέλος θαλάσσιας ενδομεταφοράς μιας υπηρεσίας διεθνούς κρουαζιέρας εμπίπτει επίσης στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο κανονισμός ισχύει μόνο όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται στο κράτος μέλος όπου λαμβάνει χώρα το σκέλος της ενδομεταφοράς.

Μια κρουαζιέρα που ξεκινά σε ένα κράτος μέλος X ή σε μια τρίτη χώρα και καταλήγει σε μια τρίτη χώρα ή στο κράτος μέλος X και καταπλέει σε λιμένες ενός κράτους μέλους Y δεν εμπίπτει στο πεδίο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για τις ενδομεταφορές εάν δεν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες στην κρουαζιέρα στο κράτος μέλος Y. Σε αυτή την περίπτωση, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών⁸.

3.3. Θαλάσσιες υπηρεσίες σε σχέση με λιμενικές υπηρεσίες

Οι υπηρεσίες που παρέχονται από σκάφη όπως τα ρυμουλκά πλοία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Ο ίδιος ο κανονισμός δεν δίνει απάντηση σε αυτό το ερώτημα. Για να διευκρινιστεί η κατάσταση για μια σειρά υπηρεσιών που κανονικά παρέχονται κοντά στην ακτή (π.χ. ρυμούλκηση, πλοήγηση, βυθοκόρηση), η Επιτροπή θεωρεί χρήσιμο να υπενθυμίσει το γενικό νομικό πλαίσιο που ισχύει για την παροχή υπηρεσιών.

Στο κεφάλαιο της Συνθήκης που αφορά τις υπηρεσίες, στο άρθρο 49, προβλέπεται ότι «οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας απαγορεύονται όσον αφορά τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδέκτου της παροχής». Όμως, το άρθρο αυτό δεν ισχύει στην «παροχή υπηρεσιών στο πεδίο των μεταφορών». Το άρθρο 51, παράγραφος 1 της Συνθήκης προβλέπει ότι «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του

⁸ ΕΕ L 378, 31.12.1986, σ. 1.

τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές». Στο κεφάλαιο για τις μεταφορές της συνθήκης αναφέρεται ότι, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει εάν θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις (βλέπε άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης).

Έως τώρα, το Συμβούλιο έχει εγκρίνει δύο κανονισμούς για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών: τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 ο οποίος αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ο οποίος αφορά τις συναλλαγές εντός των κρατών μελών. Και οι δύο κανονισμοί ισχύουν για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Μια πρόταση οδηγίας για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών βρίσκεται υπό συζήτηση στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο⁹. Εφαρμόζεται στις τεχνικές ναυτικές υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης και ελλιμενισμού που παρέχονται στους χρήστες των λιμένων, είτε εντός της περιοχής του λιμένα είτε στο υδατόρρευμα πρόσβασης προς και από το λιμένα ή το σύστημα λιμένων¹⁰.

Συνεπώς, από τις διάφορες υπηρεσίες που παρέχονται πλησίον των ακτών, υπηρεσίες όπως η εκχωμάτωση οι οποίες δεν αποτελούν υπηρεσίες «στο πεδίο των μεταφορών» διέπονται από το άρθρο 49 της Συνθήκης, ενώ οι υπηρεσίες οι οποίες εμπίπτουν «στο πεδίο των μεταφορών», όπως η ρυμούλκηση, διέπονται από την ως άνω νομοθεσία η οποία βασίζεται στο άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Συνοπτικά, όσον αφορά τις «υπηρεσίες στο πεδίο των μεταφορών», οι τεχνικού χαρακτήρα ναυτικές υπηρεσίες που παρέχονται εντός της περιοχής του λιμένα όπως ορίζεται από το σχέδιο οδηγίας θα διέπονται από τις διατάξεις αυτής της οδηγίας. Οι τεχνικές ναυτικές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν μεταφορά προϊόντων ή επιβατών στην ανοιχτή θάλασσα, εκτός της περιοχής του λιμένα, υπόκεινται στους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Στην πράξη, αυτό κυρίως αφορά την ρυμούλκηση πλοίων μετά από βλάβη ή τη ρυμούλκηση εξεδρών στη θέση εγκατάστασής τους.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η μεταφορά επιβατών με πλοία υπόκειται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ακόμη και όταν η υπηρεσία λαμβάνει χώρα εντός ενός μόνο «συστήματος λιμένων» όπως αυτό ορίζεται στη νομοθεσία του σχετικού κράτους μέλους (π.χ. η διάσχιση μιας εκβολής ποταμού μέσω θάλασσας). Παρομοίως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεταφορά επιβατών με πλοία, για τουριστικούς σκοπούς, η οποία ξεκινά και τελειώνει στον ίδιο λιμένα καλύπτεται από τον κανονισμό.

3.4. Υπηρεσίες τροφοδότησης (feeder)

Ως υπηρεσίες τροφοδότησης θεωρούνται εκείνες κατά τις οποίες ένας μεταφορέας εκφορτώνει εμπορεύματα από πλοίο το οποίο έχει ξεκινήσει από ένα σημείο αναχώρησης για να τα μεταφέρει σε άλλο πλοίο το οποίο συνεχίζει το ταξίδι προς τον λιμένα προορισμού. Η υπηρεσία κανονικά εκτελείται με φορτωτική

⁹ COM(2002) 101 τελικό.

¹⁰ Το πεδίο του σχεδίου οδηγίας περιλαμβάνει επίσης τη διακίνηση φορτίων και τις επιβατικές υπηρεσίες.

μεταβίβασης. Έχει τεθεί το ερώτημα εάν αυτές οι υπηρεσίες πρέπει να θεωρούνται διεθνείς υπηρεσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 (ο οποίος δεν επιβάλλει καμία απαίτηση όσον αφορά τη σημαία) ή ως υπηρεσίες ενδομεταφοράς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (ο οποίος προβλέπει απαίτηση όσον αφορά τη σημαία).

Τον Φεβρουάριο 1996, η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη για το εν λόγω θέμα. Από τις διαβουλεύσεις προέκυψε ότι σε όλα τα κράτη μέλη όπου οι υπηρεσίες ενδομεταφοράς επιτρέπονται μόνο στα κράτη που φέρουν σημαία χώρας μέλους της Κοινότητας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, οι υπηρεσίες τροφοδότησης θεωρούνται ως υπηρεσίες ενδομεταφοράς (με μόνη εξαίρεση την Πορτογαλία), ενώ στα υπόλοιπα κράτη μέλη η παροχή υπηρεσιών τροφοδότησης είναι ελεύθερη. Η Επιτροπή επομένως θεώρησε ότι τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να επιτρέπουν τις υπηρεσίες τροφοδότησης αποκλειστικά στα πλοία που φέρουν σημαία της Κοινότητας.

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, επιτρέποντας σε μια εταιρεία να παρέχει υπηρεσίες τροφοδότησης για τη μεταφορά διεθνών φορτίων πριν ή μετά την εκτέλεση ενός διεθνούς ταξιδιού με πλοία της δικής της εταιρείας ενδεχομένως να προκύπτουν σημαντικές οικονομίες στο μεταφορικό κόστος της.

Η Επιτροπή συνεπώς θεωρεί ότι το ζήτημα πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω.

Έχοντας διευκρινίσει το πεδίο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς όπως προβλέπεται στον κανονισμό, η Επιτροπή θα εξετάσει στη συνέχεια τις παρεκκλίσεις σε αυτήν την ελευθερία οι οποίες προβλέπονται στον κανονισμό.

Ο κανονισμός προβλέπει τρεις τύπους παρέκκλισης. Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών ενδομεταφοράς μεταξύ νησιών μπορεί να περιοριστεί με την επιβολή κανόνων σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων (βλέπε κεφάλαιο 4 στη συνέχεια) και υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλέπε κεφάλαιο 5) από το οικείο κράτος μέλος. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μπορεί επίσης να ανασταλεί προσωρινά σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της εσωτερικής αγοράς μεταφορών (βλέπε κεφάλαιο 6).

4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ

Τα θέματα επάνδρωσης εμπίπτουν παραδοσιακά στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Οι κανόνες είναι πολύ διαφορετικοί ανάλογα με τα νηολόγια. Έτσι, ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν αυστηρούς όρους σε θέματα υπηκοότητας απαιτώντας τα μέλη του πληρώματος να είναι όλα υπήκοοι κράτους μέλους, ενώ άλλα περιορίζονται να απαιτούν την κοινοτική ιθαγένεια για τις θέσεις του καπετάνιου και του δεύτερου. Αυτές οι διαφορές απαιτήσεων σε θέματα υπηκοότητας μεταφράζονται σε σημαντικές διαφορές κόστους από το ένα νηολόγιο στο άλλο.

Προκειμένου να περιοριστεί ο ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός στις πιο ευαίσθητες γραμμές, το άρθρο 3 του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη «υποδοχής» μπορούν να επιβάλλουν τους δικούς τους κανόνες επάνδρωσης στα πλοία που

εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά. Τα κράτη μέλη υποδοχής μπορούν επίσης να αποφασίσουν για τους κανόνες επάνδρωσης των μικρών πλοίων (πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Στην πράξη, πέντε κράτη μέλη επέλεξαν να χρησιμοποιούν αυτές τις διατάξεις του διαγωνισμού.

Ωστόσο, προκειμένου να μην καταστεί κενή περιεχομένου η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ο κανονισμός προβλέπει ότι οι κανόνες του κράτους μέλους της σημαίας θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται στα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων χωρητικότητας μεγαλύτερης των 650 τόνων μικτού φορτίου που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος μέλος («διαδοχικές ενδομεταφορές»).

Αυτές οι διατάξεις θέτουν δύο ειδών ζητήματα όσον αφορά την έκταση των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής.

Αφενός προκύπτουν ζητήματα σχετικά με το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής και αφετέρου ζητήματα σχετικά με το όριο μεταξύ των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής και εκείνων του κράτους της σημαίας σε περίπτωση διαδοχικών ενδομεταφορών

Έχει επίσης τεθεί το ερώτημα εάν ισχύουν οι κανόνες του κράτους της σημαίας ή οι κανόνες του κράτους υποδοχής στα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν ενδομεταφορές μεταξύ νησιών. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το κείμενο του κανονισμού είναι σαφέστατο σε αυτό το σημείο: για τα κρουαζιερόπλοια, οι κανόνες σε θέματα επάνδρωσης εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας (βλέπε άρθρο 3, παράγραφο 1 του κανονισμού). Το θέμα έχει παραπεμφθεί στο Δικαστήριο.

4.1. Το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που μπορεί να επιβάλει το κράτος υποδοχής

Ο κανονισμός δεν διευκρινίζει ποια είναι τα «θέματα επάνδρωσης» που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής. Σύμφωνα με ορισμένους, η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής είναι απεριόριστη (ο κανονισμός αφορά «όλους» τους κανόνες επάνδρωσης). Η Επιτροπή ακολουθεί μια πιο περιοριστική προσέγγιση. Εκτιμά ότι η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής πρέπει να περιορίζεται προκειμένου να διαφυλαχθεί η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από την οποία παρεκκλίνει αυτή η αρμοδιότητα.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη υποδοχής είναι αρμόδια να καθορίσουν την απαιτούμενη αναλογία κοινοτικών υπηκόων στο πλήρωμα των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (και των πλοίων χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Ένα κράτος μέλος μπορεί επομένως να απαιτήσει να αποτελείται το πλήρωμα αυτών των πλοίων εξ ολοκλήρου από κοινοτικούς υπηκόους. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαιτήσουν να έχουν οι ναυτικοί στα πλοία κοινωνική ασφάλιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσο για τις συνθήκες εργασίας, μπορούν να επιβάλουν να τηρείται η ελάχιστη αμοιβή που ισχύει στη χώρα. Αντιθέτως, σε θέματα κανόνων ασφάλειας και εκπαίδευσης (στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι ομιλούμενες στο πλοίο γλώσσες), η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν μόνο να τηρούνται τα ισχύοντα κοινοτικά ή διεθνή πρότυπα (συμβάσεις STCW και SOLAS) χωρίς να περιορίζουν με δυσανάλογο τρόπο την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

4.2. Διαδοχικές ενδομεταφορές

Το άρθρο 3, παράγραφος 3 του κανονισμού προβλέπει ότι «από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση επιπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας)».

Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι κανόνες του κράτους της σημαίας πρέπει να εφαρμόζονται μόνο όταν πράγματι μεταφέρονται εμπορεύματα κατά το διεθνές τμήμα του ταξιδιού που προηγείται ή έπεται του εθνικού τμήματος του ταξιδιού.

Σε αντίθετη περίπτωση, οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να παρακάμπτουν τους κανόνες του κράτους υποδοχής προσθέτοντας ένα πλασματικό διεθνές ταξίδι στη διαδρομή νησιωτικής ενδομεταφοράς. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή δέχθηκε τα κράτη μέλη να μπορούν να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν τους κανόνες του κράτους υποδοχής όταν το διεθνές ταξίδι που προηγείται ή έπεται της νησιωτικής ενδομεταφοράς γίνεται χωρίς φορτίο. Η Επιτροπή εκτιμά ωστόσο ότι οι κανόνες του κράτους της σημαίας μπορούν να εφαρμοστούν στο κοινοτικό πλοίο που εκτελεί ταξίδι νησιωτικής ενδομεταφοράς αφού έχει πραγματοποιήσει ένα ταξίδι λειτουργικά και εμπορικά αυτόνομο από ή προς ένα άλλο κράτος και πραγματοποιεί, προκειμένου να φτάσει στο λιμένα φόρτωσης για το ταξίδι νησιωτικής ενδομεταφοράς, μια διαδρομή χωρίς φορτίο αρκετά σύντομη και δευτερεύουσα ώστε στην πράξη το ταξίδι νησιωτικής ενδομεταφοράς πράγματι να έπεται ή να προηγείται ενός διεθνούς ταξιδιού.

Οι κανόνες σχετικά με την επάνδρωση που ισχύουν όταν το σχετικό πλοίο εκπληρώνει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας διευκρινίζονται στο σημείο 5.3.2.2.

4.3. Αναθεώρηση των κανόνων επάνδρωσης

Σύμφωνα με τον κανονισμό, το οριστικό καθεστώς επάνδρωσης πρέπει να εγκριθεί από το Συμβούλιο πριν την 1^η Ιανουαρίου 1999 με βάση πρόταση της Επιτροπής μετά από ενδελεχή εξέταση των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά.

Η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση στο Συμβούλιο για το ζήτημα στις 17 Ιουνίου 1997 και μια πρόταση κανονισμού στις 29 Απριλίου 1998¹¹. Αυτή η πρόταση είχε ως σκοπό τη γενίκευση της αρμοδιότητας του κράτους της σημαίας σε θέματα επάνδρωσης. Η εναπομένουσα αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής αφορούσε τα πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου και τον καθορισμό της απαιτούμενης αναλογίας κοινοτικών υπηκόων στον εξοπλισμό των πλοίων που εκτελούν τακτικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών και πορθμείων (συμπεριλαμβανόμενων των μικτών υπηρεσιών και των τακτικών υπηρεσιών κρουαζιέρας). Οι ναυτικοί τρίτων χωρών που υπηρετούν στα σχετικά πλοία πρέπει να απασχολούνται με τους ίδιους όρους με αυτούς που εφαρμόζονται στους κατοίκους των κρατών μελών.

¹¹ COM(1998) 251 τελικό.

Η πρόταση της Επιτροπής δεν έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από τα κράτη μέλη. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρότεινε την απόσυρσή της στις 11 Δεκεμβρίου 2001. Η Επιτροπή δεν προτίθεται προς το παρόν να υποβάλει νέα πρόταση. Οι προβλεπόμενοι στο άρθρο 3 του κανονισμού κανόνες δεν πρόκειται επομένως να τροποποιηθούν βραχυπρόθεσμα.

5. ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων είναι ζωτικής σημασίας για τους κατοίκους των νησιών της Ευρώπης. Για το λόγο αυτό έχει προβλεφθεί μια ειδική δέσμη κανόνων για την προστασία ορισμένων από αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις οι οποίες δεν θα εξυπηρετούνταν επαρκώς εάν ίσχυαν μόνο οι νόμοι της αγοράς.

Ο κανονισμός προσφέρει στα κράτη μέλη ένα πλαίσιο για να οργανώσουν με συνέπεια την παρέμβαση στην αγορά επιβάλλοντας περιορισμούς στην πρόσβαση στην αγορά ή στη χρηματοδότηση τη σχετική με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Στο παρόν κεφάλαιο διευκρινίζονται περαιτέρω, όπου είναι αναγκαίο, οι όροι που προβλέπονται στον κανονισμό προκειμένου η δημόσια παρέμβαση να συμβιβάζεται με τους γενικούς κανόνες της Συνθήκης.

5.1. Γεωγραφικό πεδίο των συνδέσεων στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Σύμφωνα με τη διατύπωση του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού, οι συνδέσεις στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να εξυπηρετούν γραμμές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ νησιών. Οι επιμήκεις εκβολές ποταμών και τα φιόρδ, που απαιτούν παράκαμψη μήκους 100 χλμ. οδικώς¹², μπορούν να θεωρηθούν νησιά για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου καθώς ενδέχεται να προκαλέσουν παρόμοιο πρόβλημα απομονώνοντας κατοικημένες περιοχές μεταξύ τους.

5.2. Νησιωτικές γραμμές ενδομεταφοράς στις οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Αποτελεί καθήκον των κρατών μελών (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και τοπικών αρχών όπου αρμόζει) να καθορίσουν σε ποιες γραμμές πρέπει να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας¹³. Ειδικότερα, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να προβλεφθούν για τακτικές γραμμές ενδομεταφοράς σε νησιά σε περίπτωση που οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για τη σωστή εξυπηρέτηση των γραμμών.

Σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στην οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να «διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής» παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε ένα συγκεκριμένο νησί (ή επιμήκη εκβολή ποταμού), όταν οι πλοιοκτήτες της

¹² Η απόσταση κατά μήκος της εκβολής πρέπει να είναι τουλάχιστον δεκαπλάσια από την απόσταση διάπλευσής της.

¹³ Δεν ανήκει στην αρμοδιότητα των πλοιοκτητών να θέτουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Κοινότητας, εάν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν αυτές τις υποχρεώσεις στην ίδια έκταση ή με τους ίδιους όρους¹⁴. Όταν αυτό δεν συμβαίνει, δεν πρέπει να επιβάλλονται υποχρεώσεις.

Όταν τα κράτη μέλη επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στις γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού, τα κράτη μέλη πρέπει να περιορίζουν την παρέμβασή τους στις ουσιώδεις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και να πληρούν την απαίτηση για μη εφαρμογή διακρίσεων που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού σε σχέση με όλους τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες που ενδιαφέρονται να εξυπηρετήσουν την γραμμή. Αυτή η απαίτηση πρέπει να τηρείται αυστηρά όταν λαμβάνονται αποφάσεις για το περιεχόμενο των υποχρεώσεων που θα πρέπει να πληρούνται και κατά τη διοικητική διαδικασία που καταλήγει στην επιλογή ενός μεταφορέα για μια συγκεκριμένη γραμμή ή στον καθορισμό του ποσού οικονομικό αντιστάθμισμα.

5.3. Υποχρεώσεις οι οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν

5.3.1. Η διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Στον κανονισμό γίνεται διάκριση μεταξύ των «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» (βλέπε άρθρο 2, παράγραφος 4 και άρθρο 4, παράγραφος 2 του κανονισμού) και των «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» (βλέπε άρθρο 2, παράγραφος 3). Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι το μέσο που κανονικά χρησιμοποιείται για την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην περίπτωση που η οριζόντια προσέγγιση που ισχύει για όλους τους πλοιοκτήτες που σκοπεύουν να εξυπηρετήσουν μια συγκεκριμένη γραμμή ενδέχεται να μην επαρκεί για τη συμμόρφωση με τις ουσιώδεις μεταφορικές ανάγκες, και, ιδίως με τις γενικές προϋποθέσεις ποιότητας μιας δεδομένης υπηρεσίας.

Στο άρθρο 4, παράγραφος 2 του κανονισμού προβλέπονται αναλυτικά οι απαιτήσεις που μπορούν να προβλεφθούν όταν επιβάλλονται «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Στο άρθρο 2, παράγραφος 3 του κανονισμού προβλέπεται μόνο ενδεικτικά το πεδίο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας: τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να το υπερβούν. Στην πράξη, οι απαιτήσεις σε θέματα ποιότητας αποτελούν συχνά τμήμα των «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», αλλά δεν μπορούν να εισαχθούν ως τμήμα των «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Όσον αφορά τις «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας», στην απαίτηση που αφορά την «ικανότητα του πλοιοκτήτη να παρέχει την υπηρεσία» μπορεί να περιλαμβάνεται η υποχρέωση φερεγγυότητας καθώς και η απαίτηση να μην υπάρξει φορολογική ή ασφαλιστική οφειλή¹⁵. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρέωση χρησιμοποίησης πορθμείων μπορεί επίσης να ενταχθεί σε αυτή την κατηγορία.

¹⁴ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 9 και άρθρο 2, παράγραφος 4 του κανονισμού. Βλέπε επίσης την απόφαση στην υπόθεση C-205/99 (παραπομπή στο Δικαστήριο βάσει του άρθρου 234 της Συνθήκης, υποβληθείσα από το Ανώτατο Δικαστήριο της Ισπανίας, με την οποία ζητείται η έκδοση προδικαστικής απόφασης στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ, αφενός, της Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Anafir) και λοιπών και, αφετέρου, της Administración General del Estado), σκέψη 31, Συλλογή 2001, σ. I-1271.

¹⁵ Υπόθεση C-205/99, ως ανωτέρω, σκέψεις 45 έως 51.

Όταν επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι απαιτήσεις σχετικά με την τακτικότητα και τη συχνότητα της γραμμής μπορούν να τηρούνται συλλογικά – και όχι ατομικά – από όλους τους συμμετέχοντες πλοιοκτήτες που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή¹⁶.

5.3.2. Αρχή της αποφυγής των διακρίσεων

Δυνάμει της αρχής της αποφυγής των διακρίσεων που προβλέπεται στον κανονισμό, τα κράτη μέλη οφείλουν να μην επιβάλλουν υποχρεώσεις οι οποίες είναι προσαρμοσμένες ειδικά σε δεδομένη ναυτιλιακή εταιρεία και οι οποίες θα απέτρεπαν άλλους πλοιοκτήτες της Κοινότητας να εισέλθουν στην αγορά, ούτε να εφαρμόζουν υποχρεώσεις που θα έχουν το ίδιο αποτέλεσμα.

Η Επιτροπή εφιστά ειδικότερα την προσοχή των κρατών μελών στα προβλήματα που προκύπτουν από τους ακόλουθους δύο τύπους διατάξεων:

5.3.2.1. Μεταβίβαση των πλοίων

Κατά πρώτον, τέθηκε το ερώτημα εάν ένα κράτος μέλος, όταν αναθέτει την εκτέλεση μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μέσω διαγωνισμού, μπορεί να απαιτήσει από τον ανάδοχο της σύμβασης να αναλάβει τα πλοία και το πλήρωμα του προηγούμενου μεταφορέα. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, μια τέτοια υποχρέωση θα συνιστούσε παράβαση του κανονισμού, καθώς θα αποτελούσε εισαγωγή διακρίσεων. Θα απέτρεπε τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας να συμμετέχουν με τα δικά τους πλοία και θα έδινε πλεονέκτημα στον εγκατεστημένο επί τόπου μεταφορέα, εάν αυτός ήταν υποψήφιος να διαδεχθεί τον εαυτό του.

Ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί να συμφωνήσει ότι στις περιπτώσεις που η εξυπηρέτηση ενός νησιού απαιτεί τη χρήση ενός σκάφους τόσο ειδικευμένου τύπου που ούτε διατίθεται ούτε αποτελεί αντικείμενο εμπορίας στην αγορά ούτε μπορεί να χρησιμοποιηθεί για άλλο σκοπό, θα είναι λιγότερο περιοριστικό για την ελευθερία παροχής υπηρεσιών να πρέπει να αναλάβει αυτό το σκάφος ο επόμενος μεταφορέας παρά να πρέπει να ανατεθεί η γραμμή σε ένα μόνο πλοιοκτήτη, με σύμβαση αρκετά μακρόχρονη ώστε να έχει τη δυνατότητα ο ανάδοχος να αποσβέσει αυτό το ειδικά ναυπηγημένο σκάφος. Σε αυτού του είδους τις περιπτώσεις, το σκάφος θα μπορούσε να ναυλώνεται με σύστημα χρηματοδοτικής μίσθωσης – υπό πολύ σαφείς όρους προβλεπόμενους αναλυτικά στα έγγραφα του διαγωνισμού – από τους διαδοχικούς φορείς, με εκμισθωτή εταιρεία η οποία θα έχει συσταθεί για αυτό το σκοπό. Μια άλλη δυνατότητα θα ήταν να αναλαμβάνει το πλοίο ο νέος μεταφορέας απευθείας από τον προκάτοχό του. Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι αυτή η υποχρέωση δεν μπορεί να επεκταθεί στο πλήρωμα (η ανάληψη του προσωπικού του πλοίου θα πρέπει φυσικά να παραμένει επιλογή του αναδόχου).

Στην περίπτωση που οι αρχές των κρατών μελών είναι κάτοχοι πλοίων ή τα έχουν με κάποιον άλλο τρόπο στη διάθεσή τους, αυτά μπορούν να τεθούν στη διάθεση όλων των υποψηφίων για εκτέλεση της γραμμής με τους ίδιους όρους, χωρίς διακρίσεις.

¹⁶

Όταν ένα νησί πρέπει να εξυπηρετείται 4 φορές την εβδομάδα και δύο πλοιοκτήτες επιθυμούν να συμμετέχουν στην παροχή της υπηρεσίας, ο καθένας από αυτούς θα πρέπει να δεσμευθεί να εκτελεί το δρομολόγιο δύο φορές την εβδομάδα ή, αντιστοίχως, μία και τρεις φορές την εβδομάδα.

5.3.2.2. Όροι επάνδρωσης

Κατά δεύτερον, τέθηκαν επίσης ερωτήματα σε σχέση με τους όρους επάνδρωσης που μπορούν να επιβληθούν στο πλαίσιο των υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο τύπος κανόνων επάνδρωσης που μπορούν να επιβάλλουν τα κράτη μέλη υποδοχής σε οποιοδήποτε σκάφος εκτελεί υπηρεσία ενδομεταφοράς μεταξύ λιμένων σε νησιά (άρθρο 3, παράγραφος 2 του κανονισμού) πρέπει κατ' αρχήν να είναι ίδιος με τον τύπο κανόνων που μπορούν να επιβληθούν στο πλαίσιο των υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 4 του κανονισμού). Αυτοί οι κανόνες προσδιορίζονται στο κεφάλαιο 4 της παρούσας ανακοίνωσης.

Πράγματι, τα κράτη μέλη ενδέχεται να παραβούν την αρχή της αποφυγής των διακρίσεων που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 εάν υπερβούν όσα είναι αποδεκτά στο πλαίσιο του άρθρου 3 του κανονισμού όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας¹⁷.

Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν νομοτύπως να επιβάλλουν τους δικούς τους όρους σε θέματα επάνδρωσης στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια τα οποία διέπονται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ακόμη και όταν το ταξίδι ενδομεταφοράς στο νησί προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από ένα άλλο κράτος μέλος. Το άρθρο 3, παράγραφος 3 του κανονισμού δεν εφαρμόζεται στα δρομολόγια όπου επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5.4. Διαδικασία επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

Τα κράτη μέλη διαθέτουν διάφορα διοικητικά μέσα για την επιβολή «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», τα οποία εφαρμόζονται σε όλους τους μεταφορείς για συγκεκριμένη γραμμή, όπως καθεστώς δήλωσης, σύστημα χορήγησης αδειών ή σύστημα εγκρίσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνάπτοντας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με ένα μεταφορέα ή περιορισμένο αριθμό μεταφορέων.

Το Δικαστήριο, στην απόφαση στην υπόθεση C-205/99, δήλωσε ότι μια διαδικασία τόσο περιοριστική όσο η διαδικασία χορήγησης διοικητικής αδειας είναι αποδεκτή εφόσον είναι απαραίτητη, αναλογική με τον επιδιωκόμενο στόχο και βασίζεται σε αντικειμενικά, αμερόληπτα κριτήρια, τα οποία είναι εκ των προτέρων γνωστά στις σχετικές επιχειρήσεις. Πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα οι επιχειρήσεις να προσφεύγουν κατά των αποφάσεων που τις θίγουν¹⁸.

Πρέπει να τονιστεί, ωστόσο, ότι θα ήταν δύσκολο για ένα κράτος μέλος να θεσπίσει σύστημα χορήγησης αδειών μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού χωρίς να παραβαίνει τη ρήτρα αναστολής της εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού. Κατ' αρχήν, μόνο τα κράτη μέλη που διέθεταν σύστημα χορήγησης

¹⁷ Η Επιτροπή είναι ωστόσο της άποψης ότι, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, ένας όρος ο οποίος δεν μπορεί να γίνει αποδεκτός στο πλαίσιο του άρθρου 3 του κανονισμού, αλλά ο οποίος είναι καθοριστικός για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, θα είναι αποδεκτός στο πλαίσιο του άρθρου 4 του κανονισμού εάν είναι πλήρως αιτιολογημένος και ανάλογος προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Η πτυχή αυτή θα πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση.

¹⁸ Υπόθεση C-205/99.

αδειών πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού μπορούν να εξακολουθήσουν να το εφαρμόζουν.

Όταν η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους συνάπτει μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας οφείλει επίσης να τηρεί τους ισχύοντες κανόνες για τις δημόσιες προμήθειες. Η νομοθεσία για τις δημόσιες προμήθειες απαιτεί, τουλάχιστον, επαρκή βαθμό δημοσιότητας, προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός, καθώς και την οργάνωση μιας διαφανούς διαδικασίας επιλογής που δεν εισάγει διακρίσεις και είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο¹⁹. Επιπλέον, για την ανάθεση συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1992 για τον εντοπισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών²⁰, οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να συμμορφώνονται με ορισμένους κανόνες και υπάρχει υποχρέωση δημοσίευσης της σχετικής κοινοποίησης ανάθεσης σύμβασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι γενικά η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμπεριέχει τον κίνδυνο διακρίσεων μεταξύ μεταφορέων, καθώς συνήθως μια συγκεκριμένη γραμμή αφορά έναν μόνο μεταφορέα. Θεωρεί επομένως ότι η ανοιχτή πρόσκληση υποβολής προσφορών σε όλη την Κοινότητα είναι κατ' αρχήν ο καλύτερος τρόπος να εξασφαλιστεί ότι δεν εισάγονται διακρίσεις (βλέπε σχετικά το σημείο 5.6 στη συνέχεια²¹).

Η Επιτροπή δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν κάθε δημόσια σύμβαση που συνάπτουν (βλέπε σημείο 5.7 για τις περιπτώσεις όπου η σύμβαση προβλέπει οικονομικό αντιστάθμισμα για δημόσια υπηρεσία). Η υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού αναφέρεται μόνο σε πράξεις με ευρύτερο πεδίο, όπως ένα γενικό νομικό πλαίσιο για τις υπηρεσίες θαλάσσιας ενδομεταφοράς.

5.5. Πρόσβαση στην αγορά και ανταγωνισμός στις γραμμές στις οποίες εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Εφαρμόζοντας υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη επεμβαίνουν στους όρους πρόσβασης στην αγορά για ορισμένες γραμμές, προκαλώντας ενδεχομένως στρέβλωση του ανταγωνισμού εάν οι υποχρεώσεις δεν εφαρμόζονται αμερόληπτα. Αυτές οι επεμβάσεις μπορούν να θεωρηθούν εύλογες και έννομες λαμβάνοντας υπόψη τον επιδιωκόμενο στόχο (να εξασφαλιστεί η καταλληλότητα των τακτικών γραμμών μεταφοράς προς, από και μεταξύ νησιών). Οποιαδήποτε παρέμβαση για υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να παραμένει ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Εάν υπερβαίνει τα απολύτως αναγκαία, θα περιορίζει άσκοπα μια ελευθερία η οποία είναι καθοριστική για την κατάλληλη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή επιθυμεί να εξετάσει τρία συναφή ζητήματα.

¹⁹ Βλέπε την ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο (ΕΕ C 121, 29.4.2000, σ. 2), καθώς και την απόφαση στην υπόθεση C-324/98 Teleaustria and Telefonadress v Telekom Austria, Συλλογή 2000, σ. I-10745. Βλέπε επίσης το σημείο 5.3.2 ανωτέρω.

²⁰ ΕΕ L 209, 24.7.1992, σ. 1.

²¹ Κατ' αρχήν, μια ανεξάρτητη αρχή πρέπει να είναι υπεύθυνη για το σύνολο της διαδικασίας. Ωστόσο, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, ενδεχομένως να επαρκεί να ανατίθεται σε ανεξάρτητο φορέα μόνο το τελευταίο τμήμα της διαδικασίας (αξιολόγηση των προσφορών και έκδοση της τελικής απόφασης).

5.5.1. Αποκλειστικότητα

Παρέχοντας σε έναν πλοιοκτήτη την αποκλειστικότητα σε μια γραμμή που υπόκειται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κανονικά δίνεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιτύχουν την ελάχιστη οικονομική επιβάρυνση της πολιτείας αλλά περιορίζεται η παραδοσιακή ελευθερία εμπορίου που χαρακτηρίζει τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Πρέπει να επιτευχθεί σωστή ισορροπία μεταξύ των δύο ομάδων αρχών.

Σε επαρκώς αιτιολογημένες περιπτώσεις η αποκλειστικότητα μπορεί να θεωρηθεί ως το μόνο κατάλληλο μέσο για την επίτευξη των ουσιωδών μεταφορικών αναγκών, όταν χορηγείται για περιορισμένη χρονική περίοδο και με ανοιχτή, ισότιμη και χωρίς διακρίσεις διαδικασία μειοδοτικού διαγωνισμού σε επίπεδο Κοινότητας.

Η αποκλειστικότητα μπορεί επίσης να παρασχεθεί με τρόπο ώστε να περιορίζεται η πρόσβαση σε πρόσθετες υπηρεσίες, με όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, ενώ ταυτοχρόνως να διασφαλίζεται ότι η απόδοση του μεταφορέα που παρέχει τις υπηρεσίες ανταποκρίνεται στις ουσιώδεις μεταφορικές ανάγκες με δικαιώματα αποκλειστικότητας.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει, ωστόσο, ότι σε πολλές περιπτώσεις, είναι δυνατόν να λαμβάνονται λιγότερο περιοριστικά μέτρα από αυτό της αποκλειστικότητας προκειμένου να αποφεύγεται η αποδυνάμωση της αγοράς και να περιορίζεται το ύψος της απαιτούμενης κρατικής ενίσχυσης. Ένας μεταφορέας ο οποίος έχει τη συμβατική δέσμευση να εκπληρώνει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθ' όλο το έτος χωρίς δικαίωμα αποκλειστικότητας θα μπορούσε να ζημιωθεί από τις ενέργειες ενός άλλου μεταφορέα ο οποίος, εάν δεν εφαρμόζονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα μπορούσε να εισέρχεται στην αγορά μόνο κατά τους επικερδέστερους μήνες του έτους και να μειώνει δραστικά τις εισπράξεις του πρώτου μεταφορέα.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι δυνατόν να επιβάλλονται περιορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους μεταφορείς για την ίδια γραμμή παράλληλα με αυτές που επιβάλλει μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει συναφθεί με ένα μεταφορέα²². Για παράδειγμα, θα μπορούσε να τεθεί ως προϋπόθεση ότι ένας πλοιοκτήτης που αρχίζει να εκτελεί δρομολόγιο για το οποίο ισχύει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία επιβάλλει την εκτέλεση ενός δρομολογίου καθ' όλο το έτος, θα οφείλει να εκτελεί και αυτός το δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

5.5.2. Διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Ο κανονισμός δεν προβλέπει μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, όπως προκύπτει από το άρθρο 1 και το άρθρο 4 του κανονισμού, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να έχουν περιορισμένη διάρκεια για να επιτρέπουν την τακτική και ανοιχτή διερεύνηση της αγοράς. Προκειμένου να υπάρχει συμμόρφωση με την αρχή της αναλογικότητας

²²

Για τη δυνατότητα ενός κράτους μέλους να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας παράλληλα με μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, βλέπε επίσης την υπόθεση C-205/99, υποσημείωση 19, σκέψεις 60 έως 71.

κάθε επέμβασης στην αγορά, για να επιτευχθεί η συμμόρφωση με τη διάταξη για τις ουσιώδεις μεταφορικές ανάγκες θα πρέπει να επιλέγεται η μορφή εκείνη που προκαλεί τη μικρότερη δυνατή στρέβλωση της αγοράς. Πρέπει να δίνεται τακτικά η δυνατότητα σε όλους τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας να υποβάλουν υποψηφιότητα για την εκτέλεση δεδομένου δρομολογίου (επ' αυτού βλέπε και το σημείο 5.6 στη συνέχεια).

Κατά την άποψη της Επιτροπής, εάν η διάρκεια μιας σύμβασης υπερβαίνει τα 6 έτη δεν τηρείται, κατ' αρχήν, η απαίτηση της αναλογικότητας.

5.5.3. Ομαδοποίηση γραμμών

Τα κράτη μέλη συχνά επιθυμούν να ομαδοποιήσουν τα δρομολόγια παροχής δημόσιας υπηρεσίας προς και από τα νησιά για να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας και να ελκύσουν μεταφορείς. Αυτού του είδους οι ομαδοποιήσεις δεν αντιβαίνουν στην κοινοτική νομοθεσία εφόσον δεν οδηγούν σε διακρίσεις.

Το καταλληλότερο μέγεθος ομαδοποίησης πρέπει να αποφασίζεται λαμβάνοντας υπόψη την καλύτερη συνέργια που μπορεί να προβλεφθεί προκειμένου να ικανοποιηθούν βασικές μεταφορικές ανάγκες.

5.6. Η περίπτωση των «μικρών νησιών»

Έχει επισημανθεί στην Επιτροπή ότι οι διαδικασίες διαγωνισμού που απαιτούνται για τη σύναψη σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο ναυτιλιακό κλάδο είναι υπερβολικά περίπλοκες, όταν πρόκειται για τη διοργάνωση δρομολογίων σε μικρά νησιά, καθώς συνήθως αυτά προσελκύουν μόνο τοπικούς μεταφορείς.

Προκειμένου να συμβιβαστεί αυτή η ιδιαιτερότητα με την ανάγκη συμμόρφωσης με τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων, που μόνο με ανοιχτές, ισότιμες και αμερόληπτες διαδικασίες ανάθεσης είναι δυνατόν να επιτευχθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων για τις αναθέσεις συμβάσεων όπου εφαρμόζονται, η επιλογή του κατάλληλου μεταφορέα για την εξυπηρέτηση ενός μικρού νησιού θα μπορούσε να γίνεται μετά από απλή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, χωρίς διαδικασία επίσημου διαγωνισμού, αρκεί η σχετική αναγγελία να γίνεται σε κοινοτική κλίμακα κάτι που οργανώνεται πολύ εύκολα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι μέγιστη διάρκεια 12 ετών για τις συμβάσεις αυτές θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί.

Για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης η εμπειρία, και ιδίως μια μελέτη που εκτελέστηκε για λογαριασμό της Επιτροπής, έδειξαν ότι ως «μικρά νησιά» θα μπορούσαν να νοούνται τα νησιά στα οποία ο μέγιστος συνολικός αριθμός επιβατών που μετακινήθηκαν κατά τη διάρκεια ενός έτους από και προς το νησί θαλασσίως ανέρχεται το πολύ σε 100.000. Όσον αφορά τις απομακρυσμένες περιοχές, αυτός ο μέγιστος αριθμός ισχύει για τις μετακινήσεις εντός της περιοχής (και όχι για τις μετακινήσεις μεταξύ ενός απομακρυσμένου νησιού και της ηπειρωτικής χώρας).

Οι απλοποιημένοι κανόνες ενδέχεται κατ' αρχήν να ισχύουν για τη μεταφορά με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατών και εμπορευμάτων προς και από ένα «μικρό νησί». Ωστόσο, η μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία κανονικά μπορεί να οργανωθεί με όρους ανταγωνισμού, πρέπει να αποκλείεται όταν υπάρχει κίνδυνος μη αιτιολογημένης στρέβλωσης της αγοράς.

Όταν ο ίδιος μεταφορέας εξυπηρετεί πολλά μικρά νησιά, ο συνολικός αριθμός επιβατών που μεταφέρει αυτός ο μεταφορέας στο πλαίσιο της δημόσιας υπηρεσίας λαμβάνεται υπόψη όταν υπολογίζεται το προαναφερόμενο όριο.

5.7. Δημόσιες επιδοτήσεις χορηγούμενες ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Ο κανονισμός για τις ενδομεταφορές εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο είτε χορηγούνται επιδοτήσεις είτε όχι. Ωστόσο, όταν χορηγείται κρατική ενίσχυση ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη οφείλουν να τη χορηγούν σε συμμόρφωση με την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, καθώς και τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις που προβλέπει η Συνθήκη, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

6. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το άρθρο 5 του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης *«σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών»*. Το άρθρο 2, σημείο 5 προβλέπει ότι αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται για ένα χρόνο το πολύ όταν σημειωθούν στην αγορά προβλήματα τα οποία *«θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση, οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας, υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση»*.

Αυτή η διάταξη έχει εφαρμοστεί μία μόνο φορά, στην Ισπανία, όταν άρχισε να ισχύει ο κανονισμός²³.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μεμονωμένες χρεοκοπίες πλοιοκτητών σε δεδομένο δρομολόγιο δεν είναι αρκετές για να δικαιολογήσουν την εφαρμογή αυτής της διάταξης.

Σύμφωνα με τις εκθέσεις για τις ενδομεταφορές που έχουν δημοσιευθεί από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η ελευθέρωση των ενδομεταφορών δεν έχει επιφέρει άλλη σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών. Δεν είναι πιθανό να προκαλέσει τώρα που οι περισσότερες υπηρεσίες έχουν ελευθερωθεί.

²³

Απόφαση 93/396/ΕΟΚ της Επιτροπής της 13ης Ιουλίου 1993 σχετικά με την αίτηση της Ισπανίας για έγκριση από την Επιτροπή παράτασης των μέτρων διασφάλισης που προβλέπονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 173, 16.7.1993, σ. 33).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Νόμος 2932/2001 και τροποποιήσεις αυτού μέχρι σήμερα

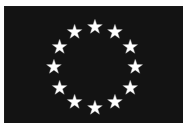
(ΣΤΗΝ ΕΝΤΥΠΗ ΜΟΡΦΗ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

European Parliament – Notice to Members for Petition 995/2002

EUROPEAN PARLIAMENT

2004



2009

Committee on Petitions

13 December 2004

NOTICE TO MEMBERS

Petition 995/2002 by Stylianos Zambetakis (Greek), on behalf of the Association of Passenger Ship Owners in Greece, concerning the implementation in Greece of Council Regulation (EEC) No 3577/92 on maritime cabotage

1. Summary of petition

The petitioner indicates that, under Article 6 of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage), which entered into force on 1 January 1993, Greece had until 1 January 2004 to implement the provisions thereof. Under Law 2932/01 of 27 June 2001 Greece transposed the provisions of the regulation into national law. Prior to the adoption of the new legislation, the Greek Government received a letter from Commissioner De Palacio expressing appreciation of the fact that Greece had thus expedited measures to achieve liberalisation in the maritime transport sector while at the same time indicating that a number of provisions of the new law were causing problems in respect of EU legislation. The Association of Passenger Ship Owners referred the matter to the Commission, pointing out that certain provisions of the new law were in contradiction with Regulation (EEC) No 3577/92. The Commission agreed with the Association but, at the same time, pointed out that in view of the derogation originally accorded to Greece, Greek legislation could only be regarded as infringing Regulation (EC) No 3577/92 as of 1 January 2004. The petitioners argue that Greece is adopting a 'minimalist stance' and that there is a discrepancy between Article 6(3) of the Regulation and the relevant observations in the preamble.

2. Admissibility

Declared admissible on 5 May 2003. Information requested from Commission under Rule

CM549889EN.doc

PE 339.437vrev
Or. fr

175(4).

3. Commission reply, received on 12 December 2003

Following the entry into force of Council Regulation 3577/92 of 7 December 1992¹, **maritime cabotage was gradually liberalised** in the Community. As from 1 January 1999, the only remaining protected trades, **until 1st January 2004**, are **two island cabotage services in Greece**: regular passenger and ferry services and services provided for by vessels less than 650 gt (see Article 6 paragraph 3 of the Regulation). **On 27 June 2001, Greece published Law 2932/2001 liberalising these two services as from 1st November 2002.**

The Commission and Mr Zambetakis (on behalf of the coastal passenger ship's owners) **agree that Law 2932/2001 does not fully liberalise these trades.**

Consequently, Mr Zambetakis is of the view that the Law infringes Council Regulation 3577/92 **as from its publication** while the Commission claims that Law 2932/2001 will only infringe the Regulation **as from 1st January 2004**, if it remains unchanged. The opinion of the Commission is based on the very clear wording of Article 6 paragraph 3 of Council Regulation 3577/92².

To the Commission's view, the text of the Regulation is so clear on this issue that it leaves no room for interpretation. It is only in 2004 that a formal action against Greece can be taken. **The simple fact that the Greek authorities expressed their willingness to liberalise the services at stake before 2004 does not amend the Regulation.** This issue was discussed at length within the framework of the infringement procedure n°2002/4417³. The Greek authorities were informed, before the law was adopted, that the draft was **not** in line with the cabotage Regulation (letter from Mrs de Palacio dated 6 June 2001 quoted by Mr Zambetakis). However, Greece decided to adopt the text as such. **The Commission is of the view that, until 2004, this is admissible under EC law.**

Similarly, the fact that Greece qualified as a full member of the Euro zone in 2000 and is in a better socio-economic situation than in 1992 does not amend the Regulation. The derogation granted to Greece at the time was **based on** reasons of socio-economic cohesion but is **not subject to any socio-economic condition.**

Nevertheless, the Commission services are in touch with the Greek authorities in order to discuss the various issues at stake. **After the letter from Mrs de Palacio, a second warning letter was sent to the Greek authorities on 17 December 2001, even before the complaint from Mr Zambetakis was received.** Several other letters were sent afterwards and meetings took place in Brussels in order to sort out the issue.

Should the Greek authorities fail to amend their legislation by the 1st January 2004, to make it

¹ OJ L 364 of 12 December 1992, p.7

² This article provides: 'For reasons of socio-economic cohesion, the derogation provided for in paragraph 2 shall be extended for Greece until 1 January 2004 for regular passenger and ferry services and services provided by vessels less than 650 gt'

³ The Ombudsman stated in his decision dated 15 October 2002 that there had been no maladministration by the Commission in this case (file 157/2002/OV).

compatible with EC rules, the Commission may take the appropriate steps to initiate an infringement procedure.'

4. Commission reply, received on 7 December 2004

Following the entry into force of Council Regulation (EEC) No. 3577/92 of 7 December 1992¹, **maritime cabotage services were liberalised** within the Community. Under Article 6(3) of the Regulation, a derogation was nevertheless extended to Greece until 1 January 2004 for regular passenger and ferry services and services provided by vessels of less than 650 gt. **However, on 27 June 2001 the Greek Authorities published law 2932/2001 liberalising services in both sectors from 1 November 2002.**

Mr Zambetakis (on behalf of the Union of Coastal Ship Owners) and others lodged complaints with the Commission to the effect that the law in question failed to liberalise fully the services in question. While the Commission did not dispute this, it nevertheless took the view that the publication of this law did not in itself as yet infringe Regulation 3577/92 and that this could only be the case from 1 January 2004 onwards should the law remain unamended, the deadline laid down by the Community Regulation remaining immutable. However, as early as 2001, the Commission informed the Greek authorities that the national legislation in question failed to comply with the regulation, and listed the reasons why. In the absence of a subsequent amendment to the law, infringement proceedings were initiated after 1 January 2004 and, **on 5 February 2004, the Commission forwarded a letter of formal notice to Greece** on the following four counts:

- **The Greek law establishes a regulatory framework under which all maritime links with the islands may be subject to requirements relating to the provision of a public service** particularly regarding routes, frequency and duration (ten months per year) of services and **third class passenger fares**, while under Regulation 3577/92 obligations relating to the provision of a public service can only be imposed if they are justified on a case-by-case basis.
- **Under Greek law, all non-Greek crew members are required to hold a certificate of proficiency in Greek.** However, while the host country is entitled to impose rules concerning requirements to be met by crew members providing island cabotage services, these rules may not go beyond what is established by Community legislation, under which (Directive 2001/25/EC of the European Parliament and of the Council of 4 April 2001 on the minimum level of training for seafarers) only **crew with duties relating to passenger safety** are required to have adequate knowledge of the language normally spoken by passengers.
- The Greek law **imposes a maximum age for vessels used in cabotage** (35 years) while such a requirement is not contained in Directive 98/18/EC on safety rules and standards for passenger vessels.
- Finally, the Greek law requires shipowners to have a **representative and an office in Greece**, which is too restrictive a condition.

A recent reply from the Greek authorities to various points raised in the letter of formal notice is currently being examined by the Commission.

¹ OJ L 364, 12 December 1992, p. 7

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Κανονισμός 1893/91

Council Regulation (EEC) No 1893/91 of 20 June 1991 amending Regulation (EEC) No 1191/69 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway

Official Journal L 169 , 29/06/1991 P. 0001 - 0003

Finnish special edition: Chapter 7 Volume 4 P. 0017

Swedish special edition: Chapter 7 Volume 4 P. 0017

COUNCIL REGULATION (EEC) No 1893/91 of 20 June 1991 amending Regulation (EEC) No 1191/69 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, in particular Article 75 thereof,

Having regard to the proposal from the Commission (1),

Having regard to the opinion of the European Parliament (2),

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee (3),

Whereas, while maintaining the principle of the termination of public service obligations, the specific public interest of transport services may warrant the application of the concept of public service in this area;

Whereas in compliance with the principle of the commercial independence of transport undertakings, the arrangements for providing transport services should be established in a contract concluded between the competent authorities of Member States and the undertaking concerned;

Whereas, for the purposes of supply of certain services or in the interests of certain social categories of passenger, the Member States should retain an option to maintain or impose certain public service obligations;

Whereas it is therefore necessary to amend Regulation (EEC) No 1191/69 (4), as last amended by Regulation (EEC) No 3572/90 (5), to adapt its scope and to lay down the general rules applicable to public service contracts,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

Regulation (EEC) No 1191/69 is hereby amended as follows:

1. Article 1 shall be replaced by the following:

'Article 1

1. This Regulation shall apply to transport undertakings which operate services in transport by rail, road and inland waterway.

Member States may exclude from the scope of this Regulation any undertakings whose activities are confined exclusively to the operation of urban, suburban or regional services.

2. For the purposes of this Regulation:

- "urban and suburban services" means transport services meeting the needs of an urban centre or conurbation, and transport needs between it and surrounding areas,
- "regional services" means transport services operated to meet the transport needs of a region.

3. The competent authorities of the Member States shall terminate all obligations inherent in the concept of a public service as defined in this Regulation imposed on transport by rail, road and inland waterway.

4. In order to ensure adequate transport services which in particular take into account social and environmental factors and town and country planning, or with a view to offering particular fares to certain categories of passenger, the competent authorities of the Member States may conclude public service contracts with a transport undertaking. The conditions and details of operation of such contracts are laid down in Section V.

5. However, the competent authorities of the Member States may maintain or impose the public service obligations referred to in Article 2 for urban, suburban and regional passenger transport services. The conditions and details of operation, including methods of compensation, are laid down in Sections II, III and IV.

Where a transport undertaking not only operates services subject to public service obligations but also engages in other activities, the public services must be operated as separate divisions meeting at least the following conditions:

- (a) the operating accounts corresponding to each of these activities shall be separate and the proportion of the assets pertaining to each shall be used in accordance with the accounting rules in force;
- (b) expenditure shall be balanced by operating revenue and payments from public authorities, without any possibility of transfer from or to another sector of the undertaking's activity.

6. Furthermore, the competent authorities of a Member State may decide not to apply paragraphs 3 and 4 in the field of passenger transport to the transport rates and conditions imposed in the interests of one or more particular categories of person.'

2. Article 10 (2) shall be deleted.
3. Article 11 (3) shall be deleted.
4. Section V shall be replaced by the following:

'SECTION V

Public service contracts

Article 14

1. "A public service contract" shall mean a contract concluded between the competent authorities of a Member State and a transport undertaking in order to provide the public with adequate transport services.

A public service contract may cover notably:

- transport services satisfying fixed standards of continuity, regularity, capacity and quality,
- additional transport services,
- transport services at specified rates and subject to specified conditions, in particular for certain categories of passenger or on certain routes,
- adjustments of services to actual requirements.

2. A public service contract shall cover, inter alia, the following points:

- (a) the nature of the service to be provided, notably the standards of continuity, regularity, capacity and quality;
- (b) the price of the services covered by the contract, which shall either be added to tariff revenue or shall include the revenue, and details of financial relations between the two parties;
- (c) the rules concerning amendment and modification of the contract, in particular to take account of unforeseeable changes;
- (d) the period of validity of the contract;
- (e) the penalties in the event of failure to comply with the contract.

3. Those assets involved in the provision of transport services which are the subject of a public service contract may belong to the undertaking or be placed at its disposal.

4. Any undertaking which intends to discontinue or make substantial modifications to a transport service which it provides to the public on a continuous and regular basis and which is not covered by the contract system or the public service obligation shall notify the competent authorities of the Member State thereof at least three months in advance.

The competent authorities may decide to waive such notification.

This provision shall not affect other national procedures applicable as regards entitlement to terminate or modify transport services.

5. After receiving the information referred to in paragraph 4 the competent authorities may insist on the maintenance of the service concerned for up to one year from the date of notification and they shall inform the undertaking at least one month before the expiry of the notification.

They may also take the initiative of negotiating the establishment or modification of such a transport service.

6. Expenditure arising for transport undertakings from the obligations referred to in paragraph 5 shall be compensated in accordance with the common procedures laid down in Sections II, III and IV.'

5. Article 19 shall be deleted.

Article 2

This Regulation shall enter into force on 1 July 1992. This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Luxembourg, 20 June 1991. For the Council

The President

R. GOEBBELS

(1) OJ No C 34, 12. 2. 1990, p. 8. (2) OJ No C 19, 28. 1. 1991, p. 254. (3) OJ No C 225, 10. 9. 1990, p. 27. (4) OJ No L 156, 28. 6. 1969, p. 1. (5) OJ No L 353, 17. 12. 1990, p. 12.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

Ναύλοι

(ΣΤΗΝ ΕΝΤΥΠΗ ΜΟΡΦΗ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

Ν.Δ. 288 (10/11.9.1969)

Ν.Δ. 288 της 10/11.9.1969. Περί ελέγχου της δι' Ελληνικών επιβατηγών πλοίων εκτελέσεως δρομολογίων μεταξύ Ελληνικών λιμένων και λιμένων ετέρων Μεσογειακών. (Α' 182).

Άρθρον 1.

Εις την διά του παρόντος ρύθμισιν υπόκεινται τα υπό ελληνικήν σημαίαν επιβατηγά πλοία, τα παραλαμβάνοντα επιβάτας εκ ελληνικών λιμένων και εκτελούντα δρομολόγια μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων ετέρων Μεσογειακών χωρών.

Άρθρον 2.

1. Προκειμένης δρομολογήσεως πλοίων εκ των εν τω προηγουμένω άρθρω μνημονευομένων, ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης ή ο εξουσιοδότητος παρ' αυτού Ναυτικός Πράκτωρ υποχρεούται όπως υποβάλη σχετικήν έγγραφον δήλωσιν εις Υ.Ε.Ν., τριάκοντα τουλάχιστον ημέρας προ της ενάρξεως των δρομολογίων.

2. Η δήλωσις αύτη δέον να περιλαμβάνη τα δρομολόγια, άτινα ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής προτίθεται να εκτελή τους λιμένας αφετηρίας, προορισμού και ενδιάμεσους τοιούτους κατά σειράν προσεγγίσεως, ως και τας ημέρας και ώρας κατάπλου και απόπλου του πλοίου εκ του λιμένος αφετηρίας και των ενδιάμεσων λιμένων. Πάσα διά του ελληνικού ή αλλοδαπού τύπου ή άλλου μέσου δημοσιότητος ανακοίνωσις περί των χαρακτηριστικών του πλοίου δέον να ανταποκρίνεται απολύτως προς τα πραγματικά στοιχεία αυτού.

Εις την προς το Υ.Ε.Ν. δήλωσιν επισυνάπτεται υποχρεωτικώς έγγραφος υπεύθυνος δήλωσις του πλοιοκτήτου ή εφοπλιστού περί της καταλληλότητος του πλοίου προς εκτέλεσιν των εν αυτή αναγραφομένων δρομολογίων.

Άρθρον 3.

Η εκτέλεσις των εν άρθρων 2 παρ. 2 δηλουμένων δρομολογίων καθίσταται υποχρεωτική διά τον πλοιοκ/την ή εφοπλιστήν, απαγορευομένης οιασδήποτε διακοπής, καθυστερήσεως ή παρεκκλίσεως εξ αυτών, ως και αντικαταστάσεως εν τη εκτελέσει των ως άνω δρομολογίων, των διά την εξυπηρέτησιν αυτών πλοίων, άνευ ειδικής εγκρίσεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η έγκρισις αύτη δύναται να ληφθή και εκ των υστέρων προκειμένου περί πλοίων ευρισκομένων εν τη αλλοδαπή, εφ' όσον αποδειχθή ότι ήτο αδύνατον η άμεσος επικοινωνία του πλοιοκτήτου, εφοπλιστού, πλοιάρχου ή ναυτικού Πράκτορος μετά του Υ.Ε.Ν., υπό την προϋπόθεσιν ότι η ενέργεια του

πλοιοκτήτου εγένετο επ' ωφελεία και διά την εξυπηρέτησιν του τουρισμού και του επιβατηγού κοινού.

Άρθρον 4.

1. Πάσα καθυστέρησις, μεταβολή ή ματαιώσις εκτελέσεως δρομολογίου, ως και αντικατάστασις του εκτελούντος αυτό πλοίου, δέον, μερίμνη του πλοιοκτήτου, εφοπλιστού, πλοίαρχου ή Ναυτικού Πράκτορος, να αναφέρονται εις Υ.Ε.Ν. και να εξαγγέλλωνται διά του ελληνικού ή αλλοδαπού τύπου προ δέκα τουλάχιστον ημερών, κατά τρόπον δε παρέχοντα τον απαιτούμενον χρόνον προς ενημέρωσιν του ταξιδεύοντος κοινού.

2. Εις περίπτωσιν ανωτέρας βίας ή εξαιρετικής ανάγκης, η εν τη προηγουμένη παραγράφω ενημέρωσις δέον λαμβάνει χώραν εντός του βραχυτέρου δυνατού χρόνου από της επελεύσεως της αιτίας ένεκα της οποίας μετεβλήθη ή εματαιώθη το δρομολόγιον.

3. Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, εν περιπτώσει δημιουργίας ζητήματος, προκαλούντος οιαδήποτε ανωμαλίαν εις την κανονικήν εκτέλεσιν του δρομολογίου, ο πλοίαρχος υποχρεούται όπως εμφανίζηται αυτοπροσώπως εις την Λιμενικήν Αρχήν, προσκομίζων το ημερολόγιον του όριου, ίνα αναφέρη σχετικών, ως και τον προβλεπόμενον χρόνον άρσεως της σημειωθείσης ανωμαλίας. Εις την αυτήν υποχρέωσιν υποκειται ο πλοίαρχος, οσάκις εις λιμένα του εξωτερικού έλαβε χώραν οιασδήποτε φύσεως περιστατικον, συνεπεία του οποίου επέρχεται καθυστέρησις, μεταβολή ή ματαιώσις δρομολογίου τινός, οπότε η αναφορά υποβάλλεται τηλεγραφικώς εις την Λιμενικήν Αρχήν του λιμένος αφετηρίας.

Άρθρον 5.

1. Εάν συνεπεία καθυστερήσεως κατάπλου του πλοίου υπαιτιότητα του πλοιοκτήτου, εφοπλιστού ή πλοίαρχου εις λιμένα της ημεδαπής και αναμονής των επιβατών πέραν της κεκανονισμένης ώρας επιβίβασεως συμφώνως προς το εξαγγελθέν δρομολόγιον, δημιουργείται θέμα διανυκτερεύσεως των προς επιβίβασιν επιβατών, αυτή παρέχεται μερίμνη και δαπάναις του πλοιοκτήτου ή του Ναυτικού Πράκτορος αυτού.

2. Εάν κατά την κρίσιν της Λιμ)κής Αρχής η καθυστέρησις απόπλου είναι τοιαύτη, ώστε εκτελουμένου του πλοίου να δημιουργήται περίπτωσις απωλείας ετέρου συγκοινωνιακού μέσου εν ανταποκρίσει ή να μη υφίσταται περιθώριον χρόνου διά την μετάβασιν των επιβατών εις τον προορισμόν των, ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής και, εν απουσία αυτού, ο οικείος Ναυτικός Πράκτωρ, υποχρεούται εις την άμεσον και δαπάναις του πλοιοκτήτου ή εφοπλιστού προώθησιν των προς επιβίβασιν επιβατων δι' ετέρου προσφόρου συγκοινωνιακού μέσου ή εξαργύρωσιν των εισιτηρίων των επιθυμούντων τούτο.

3. Προς τον σκοπόν της άμεσου αντιμετώπισεως και θεραπείας των προκυπόντων ως ανωτέρω εν παραγράφοις 1 και 2 ζητημάτων, η οικεία Λιμενική Αρχή εκδίδειτας αναγκαίας διαταγάς προς τον πλοιοκτήτην, εφοπλιστην, πλοίαρχον ή Ναυτικόν Πράκτορα.

4. Οι μη συμμορφούμενοι προς τας εκδιδόμενας ως άνω διαταγές της Λιμενικής Αρχής, υπόκεινται εις τας υπό του άρθρου 7 του παρόντος προβλεπομένες κυρώσεις.

Άρθρον 6.

Η Λιμενική Αρχή του Λιμένος αφετηρίας δύναται, προς επίβλεψιν της εν πλώ ευταξίας και έλεγχον της προσηκούσης εκπληρώσεως των υποχρεώσεων των πλοίων των υπαγομένων εις τας διατάξεις του παρόντος εναντι των επιβατών, να επιβιβάζη εκάστοτε δαπάναις του πλοίου, βαθμοφόρον του Λιμενικού Σώματος, δι ολόκληρον ή τμήμα του δρομολογίου.

Άρθρον 7.

1. Διά πάσαν παράβασιν των διατάξεων του παρόντος Νόμου επιβ)ται πρόστιμον δραχμών τεσσαράκοντα χιλ. (40.000) μέχρι τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ανεξαρτήτως συντρεχούσης ποινικής ή πειθαρχικής διώξεως των υπευθύνων.

2. Το πρόστιμον επιβάλλεται δι ητιολογημένης αποφάσεως της αρμοδίας Λιμενικής Αρχής.

3. Εφ' όσον οι παραβάται τυγχάνουν απογεγραμμένοι ναυτικοί, χωρεί παραλληλως και πειθ)κή δίωξις τούτων κατά τας διατάξεις του ποινικού και ποειθαρχικού Κώδικος Εμπορικού Ναυτικού.

4. Διά την καταβολήν του προστίμου είναι εις ολόκληρον υπόχρεως ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής ο κατά λιμένα υπεύθυνος ναυτικός πράκτωρ του πλοίου, ο δε πλοίαρχος μόνον εις περιπτώσιν υπαιτιότητος.

5. Κατά των εκδιδόμενων αποφάσεων επιβολής προστίμου επιπρτ)ται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας εντός δεκαημέρου από της κοινοποιήσεως της αποφάσεως της Λιμενικής Αρχής.

Ο Υπουργός αποφαινεται οριστικώς εντός μηνός από της υποβολής της προσφυγής, μετά γνώμην της Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Η υποβολή της προσφυγής δεν αναστέλλει την εκτέλεσιν της αποφάσεως.

6. Τα επιβαλλόμενα πρόστιμα περιέρχονται εις το Δημόσιον, εισπράττονται δε κατά τας διατάξεις του Νόμου περί εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

Παρουσίαση Συμπερασμάτων Forum Ακτοπλοΐας

Συνέντευξη Τύπου
Esperia Palace Hotel
Τρίτη 13 Μαρτίου 2007

Παρουσίαση Συμπερασμάτων του Forum Ακτοπλοΐας
Γιάννης Ευαγγέλου, Πρόεδρος ΗΑΤΤΑ

Αγαπητοί φίλοι,

Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω που βρίσκεστε σήμερα κοντά μας.

Το σημαντικό υλικό που προέκυψε από το Forum Ακτοπλοΐας που συνδιοργανώσαμε δεκάεπτά φορείς της ναυτιλίας και του τουρισμού και κυρίως η ανάγκη να δοθεί στην κοινή γνώμη – μέσω των ΜΜΕ – μια κατά το δυνατό ολοκληρωμένη και αντικειμενική εικόνα για τον τομέα της Ακτοπλοΐας που αναμφισβήτητα αποτελεί έναν νευραλγικό τομέα τόσο για τον τουρισμό όσο και για την καθημερινότητα και την ποιότητα ζωής των νησιωτών -κατά κύριο λόγο- αλλά και όλων ημών που ταξιδεύουμε στα Ελληνικά νησιά (είτε για αναψυχή είτε για δουλειά), μας οδήγησαν στο να οργανώσουμε αυτή τη Συνέντευξη Τύπου.

Σήμερα βρίσκονται κοντά μας, εκπρόσωποι των φορέων των Συνδιοργανωτών του Forum και μέλη του Δ.Σ. του ΗΑΤΤΑ.

Στους φακέλους σας έχετε το πρόγραμμα του Forum και στην ιστοσελίδα του ΗΑΤΤΑ (www.hatta.gr) μπορείτε να βρείτε πρωτόγεννες υλικό από τις παρουσιάσεις όσοι από εσάς θέλετε να το αξιοποιήσετε.

Επιτρέψτε μου πολύ συνοπτικά να σας ενημερώσω ότι στο Forum, πέραν της πολιτικής ηγεσίας που χαιρέτησε, συμμετείχαν σαν ομιλητές και στα πάνελ τόσο εκπρόσωποι των ακτοπλοϊκών εταιρειών όσο και εκπρόσωποι της Αυτοδιοίκησης των νησιών καθώς και ακαδημαϊκοί και ειδήμονες σε επιμέρους τεχνικά θέματα.

Έτσι καταφέραμε να κατατεθούν όλες οι απόψεις και να ακουστούν όλες οι πλευρές κατά τρόπο που εκτιμώ ότι δεν έχει ξαναεπιχειρηθεί για το θέμα της Ακτοπλοΐας.

Φυσικά πολλές από τις απόψεις που ακούστηκαν και τις θέσεις που διατυπώθηκαν έχουν ξανά ακουστεί και διατυπωθεί άλλες περισσότερο και άλλες λιγότερο αλλά σε καμία περίπτωση όλες μαζί στον ίδιο χώρο.

Αυτός είναι ένας από τους βασικούς λόγους για τους οποίους διοργανώθηκε η υπ' όψιν εκδήλωση. Να συγκεντρωθούν δηλαδή και να συγκεραστούν κατά το δυνατό όλες οι απόψεις και όλες οι φωνές των εμπλεκόμενων μερών προκειμένου με συναινετικές διαδικασίες και διάλογο να προκύψει μια κοινή συνισταμένη, μία ολοκληρωμένη εικόνα.

Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από την ανάλυση των απόψεων που κατατέθηκαν είναι ότι, εν αντιθέσει με παλιότερα, οι τοποθετήσεις των εμπλεκόμενων – ενδιαφερόμενων μερών είναι πλέον απαλλαγμένες από σκληρές, δογματικές και άκαμπτες θέσεις, οι οποίες έχουν δώσει τη θέση τους σε πιο αντικειμενικές κρίσεις με έντονη την διάθεση συνεργασίας και συνεννόησης για την εξεύρεση μακροπρόθεσμων και ουσιαστικών λύσεων.

Μία ακόμη κοινή συνισταμένη που καταγράφηκε είναι το γεγονός ότι οι ευθύνες για τα προβλήματα που επισημαίνονται, δεν μπορούν πλέον να αποδίδονται σε κάποια αόριστη «κακοδαιμονία» αλλά πρέπει να επιμερισθούν και να αποδοθούν σωστά και αντικειμενικά, προκειμένου να καταστεί δυνατή η επίλυση των προβλημάτων.

Τέλος και με αυτό κλείνω τις γενικές παρατηρήσεις, η σημαντικότερη ίσως διαπίστωση που προκύπτει από τις θέσεις που καταγράφηκαν είναι ότι με επιμελημένο συντονισμό, συναίνεση και διάλογο στον οποίο θα συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι είναι εφικτό να λειτουργήσει η ακτοπλοΐα με υψηλή απόδοση κάνοντας χρήση των δεδομένων υποδομών και διαθέσιμων μέσων και πόρων.

Έχοντας ως στόχο την κατά το δυνατό εύληπτη και σαφή απόδοση των απόψεων που κατατέθηκαν θα σας παρουσιάσω τα θέματα που αναδείχθηκαν ως κυρίαρχα από τους ομιλητές, σε ενότητες:

1. Υποδομές

Όλοι σχεδόν οι εισηγητές αναφέρθηκαν στο σημαντικό έλλειμμα υποδομών και τα προβλήματα που αυτό δημιουργεί στην ομαλή λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών μας. Κυρίαρχο ζήτημα και δυσεπίλυτο αυτό των λιμενικών υποδομών χωρίς να είναι το μοναδικό.

Κοινή λοιπόν η διαπίστωση ότι ένας σημαντικός αριθμός λιμανιών ιδιαίτερα σε μικρότερα νησιά χρειάζεται σημαντικά έργα αναβάθμισης, τα οποία όμως είναι δεδομένο ότι θα απαιτήσουν και χρόνο και χρήμα.

Το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο που έχει υπογράψει το YEN με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, δίνει δυνατότητες για την χρηματοδότηση τέτοιων έργων όμως και πάλι είναι βέβαιο ότι θα απαιτηθεί χρόνος και για αυτό θα πρέπει να αναζητηθούν λύσεις, που να μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα και με βάση τις υπάρχουσες δυνατότητες και υποδομές.

Επιπλέον σε ότι αφορά τις λιμενικές υποδομές έντονος είναι και ο προβληματισμός για τον ρόλο και την λειτουργία των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, τα οποία διαπιστώνεται ότι αδυνατούν να επιτελέσουν τον ρόλο για τον οποίο συστάθηκαν, κυρίως λόγω της μεγάλης γραφειοκρατίας που πρέπει να αντιμετωπίσουν για να εκτελέσουν ακόμη και μικρής κλίμακας παρεμβάσεις, όπως η αποκατάσταση ζημιών που προκαλούνται από μικροπροσκρούσεις πλοίων στις προβλήτες κ.ο.κ. Οι δυσκολίες αυτές σε συνδυασμό με την υποστελέχωση και την έλλειψη τεχνογνωσίας των επιμέρους υπηρεσιών αρκετών τοπικών Λιμενικών Ταμείων, επιτείνουν ακόμη περισσότερο το πρόβλημα και δημιουργούν σκεπτικισμό για την επιτυχία της «αποκέντρωσης» που επιχειρήθηκε με την διάσπαση των Κεντρικών Λιμενικών Ταμείων.

Προβάλουν λοιπόν έντονα οι ανάγκες για:

- Κεντρικό σχεδιασμό και συντονισμό των μεγάλων λιμενικών έργων που πρέπει να επιταχυνθούν.
- Επανεξέταση του κανονισμού λειτουργίας των Λιμενικών Ταμείων έτσι ώστε να περιορισθούν κατά το δυνατό οι γραφειοκρατικές διαδικασίες.
- Απλούστευση των διαδικασιών για μικρού μεγέθους έργα/ παρεμβάσεις προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας των Λιμενικών Ταμείων.

Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι ο σχεδιασμός των λιμενικών έργων πέραν της ικανοποίησης των αναγκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (ασφαλής πρόσδεση, εξυπηρέτηση ταυτόχρονων αφίξεων κοκ) θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν του τόσο τις περιβαλλοντικές παραμέτρους και ανάγκες (βιολογικοί καθαρισμοί, διαχείριση λυμάτων / κατάλοιπων κοκ) όσο και τις υποδομές εξυπηρέτησης επιβατών που λειτουργούν καθοριστικά για την τουριστική εικόνα ενός λιμανιού (στέγαστρα και σταθμοί αναμονής επιβατών, εγκαταστάσεις υγιεινής, υποδομές πληροφόρησης, καθαριότητα κοκ).

Το επόμενο θέμα που απασχόλησε αρκετούς ομιλητές σε επίπεδο υποδομών ήταν αυτό των χερσαίων υποδομών πρόσβασης στα λιμάνια.

Είναι πραγματικά απορίας άξιο πως ενώ τόσα πολλά έχουν λεχθεί και γραφτεί για τα λιμάνια, ελάχιστοι είναι αυτοί που έχουν μπει στη διαδικασία να συζητήσουν, να προβληματιστούν, να καυτηριάσουν ή ακόμη καλύτερα να προτείνουν λύσεις για την βελτίωση των οδικών, σιδηροδρομικών ή άλλων υποδομών πρόσβασης στα λιμάνια, που πολύ συχνά αποτελούν την αιτία καθυστέρησης αναχωρήσεων πλοίων και ταλαιπωρίας ημεδαπών και αλλοδαπών επιβατών, που περνάνε ώρες αγωνίας προσπαθώντας να προσεγγίσουν έγκαιρα μέσα από μποτιλιαρισμένους δρόμους ακόμη και τα πιο κεντρικά λιμάνια της χώρας όπως αυτό του Πειραιά ή της Ραφήνας. (Θετική εξαίρεση ο προαστιακός του Λαυρίου)

Απαιτείται λοιπόν συντονισμός όλων των συναρμόδιων φορέων έτσι ώστε στα πλαίσια του σχεδιασμού τόσο των λιμενικών εγκαταστάσεων όσο και της διαμόρφωσης των ωραρίων των δρομολογίων να λαμβάνονται υπ' όψιν και να συνεκτιμώνται οι χερσαίες προσβάσεις στα λιμάνια οι οποίες πρέπει να «παρακολουθούν» την αύξηση διακίνησης του εκάστοτε λιμένα.

Τέλος ένα πολύ σημαντικό θέμα που απασχόλησε το forum και αποτελεί κατά το ήμισυ θέμα υποδομών ήταν αυτό των μετεωρολογικών προβλέψεων και των απαγορευτικών απόπλου το οποίο πέραν των θεσμικών παραμέτρων του -στις οποίες θα αναφερθούμε αργότερα- απαιτεί βελτιώσεις και σε επίπεδο υποδομών.

Συγκεκριμένα και σύμφωνα με όσα κατέθεσε ο εκπρόσωπος της ΕΜΥ η «αστοχία» που αρκετά συχνά παρατηρείται στα δελτία καιρού και τα απαγορευτικά απόπλου οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην έλλειψη ικανού αριθμού μετεωρολογικών σταθμών στις θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές «ακτοπλοϊκού ενδιαφέροντος».

Και ενώ για την επόμενη διετία έχει προγραμματιστεί η αύξηση του αριθμού τους, το κόστος για την εγκατάσταση του ιδανικού πλήθους μετεωρολογικών σταθμών που θα μας έδινε την επιθυμητή ακρίβεια στις προγνώσεις εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται ως «απαγορευτικό».

Αναρωτιέμαι ωστόσο αν εξετάσουμε το κόστος αυτό σε «αντιπαράσταση» με το κόστος που έχει κάθε «άστοχο» απαγορευτικό στις οικονομίες των νησιών, στα έσοδα των ακτοπλοϊκών εταιρειών και στα έσοδα από τη φορολογία όλων αυτών, μήπως τελικά και αυτό το «απαγορευτικό» (κόστος αυτή τη φορά) είναι αποτέλεσμα λανθασμένων και ελλείπων «μετρήσεων» και εκτιμήσεων.

Κλείνοντας το κομμάτι των υποδομών οφείλω να αναφέρω ότι παρόλα τα προβλήματα που επισημάνθηκαν παραπάνω όλοι οι ομιλητές που αναφέρθηκαν στις λιμενικές υποδομές αναγνώρισαν ότι υπάρχει βελτίωση και έργο που έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια έστω και αν έχουμε πολύ δρόμο ακόμη για να φτάσουμε σε ικανοποιητικά επίπεδα.

2. Θεσμικό Πλαίσιο

Πολλές και από όλες τις πλευρές οι τοποθετήσεις ομιλητών που ζητούν θεσμικές μεταρρυθμίσεις. Θεωρώντας ότι οι περισσότερες από αυτές έχουν διατυπωθεί και τεκμηριωθεί επανειλημμένα από τις κατά περίπτωση ενδιαφερόμενες πλευρές θα περιοριστώ στο να τις αναφέρω και να εμβαθύνω περισσότερο μόνο σε αυτές που δείχνουν να αποτελούν ζητούμενο για όλους τους ενδιαφερόμενους.

Έτσι λοιπόν από την πλευρά των ακτοπλοϊκών εταιρειών διατυπώθηκαν και πάλι τα αιτήματα για πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και εφαρμογή του σχετικού κανονισμού της Ε.Ε. αλλά και για την κατάργηση των υποχρεώσεων που ισχύουν για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία όπως ο κανονισμός ενδιαίτησης, η 10άμηνη απασχόληση και οι υποχρεωτικές οργανικές συνθέσεις των πληρωμάτων.

Εδώ οφείλουμε να αναγνωρίσουμε το ισχυρό επιχείρημα ότι οι περιορισμοί αυτοί δεν ισχύουν για τις υπόλοιπες κοινοτικές σημαίες και αυτό στο άμεσο μέλλον μπορεί να οδηγήσει σε άνισο ανταγωνισμό σε βάρος των υπό Ελληνική σημαία πλοίων με ότι αυτό συνεπάγεται.

Τέλος το γνωστό ζήτημα της επιβάρυνσης του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου σε ποσοστό μέχρι και 30% με τέλη υπέρ τρίτων –στην πλειοψηφία τους μη ανταποδοτικών- το οποίο αυτή την φορά συνοδεύτηκε από δέσμευση του Διευθύνοντα Συμβούλου της Hellenic Seaways για μείωση των ναύλων κατά 9,5% εφόσον καταργηθούν οι υπέρ τρίτων κρατήσεις τις οποίες χαρακτήρισε ως «χαράτσια εις βάρος των επιβατών».

Από την πλευρά των χρηστών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και των εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης διατυπώθηκε από πολλά χείλη η ανάγκη για να καταβληθεί προσπάθεια ελαστικοποίησης των περιορισμών που η Ε.Ε. ορίζει για την ενίσχυση των άγονων γραμμών και να αυξηθούν οι πόροι αλλά και οι μορφές χρηματοδότησης τόσο των συμβάσεων εξυπηρέτησης των γραμμών όσο και για την ναυπήγηση νέων πλοίων και την βελτίωση των υποδομών μέσα από αναπτυξιακά προγράμματα.

Το θεσμικό αίτημα ωστόσο που προβάλλει περισσότερο από όλα είναι αυτό της σύστασης ενός οργάνου, ενός φορέα ο οποίος θα αναλάβει να συντονίσει όλους τους εμπλεκόμενους και να συστηματοποιήσει όλες τις προσπάθειες, αξιοποιώντας όλες τις υπάρχουσες, σε εξέλιξη ή και μελλοντικές μελέτες και έρευνες, προκειμένου να διαμορφώσει ολοκληρωμένες καταγραφές των μεταφορικών αναγκών, να συμβάλει στην τεκμηρίωση υπηρεσίας δημόσιου συμφέροντος όπου είναι απαραίτητο και να δημιουργήσει ολοκληρωμένες προτάσεις ως προς τον σχεδιασμό, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Το έργο αυτού του φορέα δεν θα είναι εύκολο. Ο όγκος των δρομολογίων, των διακινούμενων επιβατών, των λιμενικών εγκαταστάσεων και όλων των στοιχείων που πρέπει να καταγραφούν και να μελετηθούν για να συνδυαστούν προκειμένου να δώσουν τις βέλτιστες πρακτικές δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητος. Ενδεικτικά αναφέρω μερικά από τα μεγέθη που επισημάνθηκαν στο Forum: **300 λιμάνια** διαφόρων μεγεθών και **700 λιμενικές** εγκαταστάσεις διαφόρων τύπων, **50 εκατομμύρια** ετήσια διακίνηση επιβατών από τα οποία τα 33 εκ. με πλοία ανοικτού τύπου και τα υπόλοιπα 17 εκ. με τα ακτοπλοϊκά πλοία κύριων και περιφερειακών γραμμών από τα οποία τα **4 εκ.** διακινούνται τον **Αύγουστο** μόνο. Πρόκειται για μια πραγματικά δύσκολη εξίσωση που χρειάζεται μελέτη και διαβούλευση σε βάθος.

Εδώ πρέπει να σας πω ότι ο ΗΑΤΤΑ μαζί με αρκετούς άλλους φορείς -κάποιοι εκ των οποίων ήταν και μεταξύ των συνδιοργανωτών του forum- έχουμε μια πολύ συγκεκριμένη πρόταση ως προς το ποιός μπορεί να είναι αυτός ο φορέας αφού έχουμε ήδη δρομολογήσει την δημιουργία ενός φορέα ο οποίος αποσκοπεί στην προώθηση, ανάπτυξη και στο στρατηγικό σχεδιασμό του ευρύτερου τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Ο φορέας αυτός μεταξύ άλλων θα έχει την ευθύνη του συντονισμού του προγραμματισμού προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στην λογική των αεροπορικών slots αντλώντας τεχνογνωσία από άλλους αντίστοιχους φορείς που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη.

Επιπλέον αποσκοπεί στην αξιολόγηση των λιμενικών υποδομών σε σχέση με τις ανάγκες όλων των συμπληρωματικών μορφών θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρα yachting κοκ) και την υποβολή προτάσεων και σχεδίων για την βελτίωση και αποδοτικότερη αξιοποίηση τους.

Θεωρώντας προφανή την συνάφεια και την συμπληρωματικότητα των χρησιμοποιούμενων υποδομών αλλά και των κοινών αναγκών σχεδιασμού και συντονισμού όλων των παραπάνω αισθάνομαι ότι ο φορέας αυτός που ούτως η άλλως αποσκοπεί στην ανάδειξη της ακτοπλοΐας ως σύγχρονου μέσου μεταφοράς στα Ελληνικά νησιά μπορεί κάλλιστα να αποτελέσει το όργανο που θα αναλάβει να συντονίσει τις δράσεις που περιέγραφα αλλά και την ευρύτερη προβολή του θαλάσσιου προορισμού Ελλάδα.

Κλείνοντας το κομμάτι των θεσμικών ρυθμίσεων επανέρχομαι στο θέμα των απαγορευτικών τα οποία όπως όλοι γνωρίζετε και όπως ειπώθηκε και στο forum αποτελούν κι αυτά Ελληνική «πατέντα» αφού ισχύουν μόνο στην Ελλάδα. Δεν λέω ότι τα απαγορευτικά πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν άμεσα από κάποιο άλλο σύστημα γιατί δεν έχω στα χέρια μου κάποια τεκμηριωμένη και ολοκληρωμένη πρόταση για το εναλλακτικό αυτό σύστημα. Γνωρίζω όμως και είμαι βεβαίως για αυτό, ότι ακόμα και το ισχύον σύστημα έχει πολύ μεγάλα περιθώρια βελτίωσης.

Δεν είναι λογικό ούτε και σύμφωνο με την τέχνη της ναυσιπλοΐας να απαγορεύεις τον απόπλου για μια ολόκληρη θαλάσσια περιοχή εξαιτίας καιρικών φαινομένων που εμφανίζονται σε ένα μικρό μόνο τμήμα της που συχνά δεν βρίσκεται καν εντός της πορείας των πλοίων στα οποία απαγορεύεις τον απόπλου.

Παράμετροι όπως η διαδρομή του πλοίου, οι προδιαγραφές ευστάθειάς του, οι παρατηρήσεις των τοπικών λιμεναρχείων για τις πραγματικές καιρικές συνθήκες καθώς και πολλές άλλες μπορούν και πρέπει να συνεκτιμώνται προκειμένου η διαδικασία απαγόρευσης απόπλου να εκλογικευθεί και να γίνει πιο εύστοχη. Ότι άλλωστε ισχύει και στην αεροπλοΐα.

3. Άγονες Γραμμές

Μείζον θέμα που συζητήθηκε εκτενώς και αποτέλεσε αντικείμενο αρκετών παρεμβάσεων ήταν η εξυπηρέτηση των λεγόμενων άγονων γραμμών. Σαφώς και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα θέματα – αν όχι το σημαντικότερο- της Ακτοπλοΐας και για αυτό και αποτέλεσε το αντικείμενο της εισήγησης του καθηγητή Alfred Baird ο οποίος προσέθεσε στην συζήτηση την πολύτιμη εμπειρία του στο θέμα, από την αγορά της Σκωτίας, που όπως και η Ελλάδα έχει την ανάγκη εξυπηρέτησης ακτοπλοϊκών συνδέσεων χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος.

Οι τοποθετήσεις των εκπροσώπων της Αυτοδιοίκησης κατέγραψαν την ανησυχία που βιώνουν οι κάτοικοι των μικρών νησιών που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα ενώ όλοι κατέθεσαν τις σκέψεις και τις θέσεις τους ως προς το τι φταίει και τι πρέπει να γίνει για να διασφαλιστεί το επιθυμητό επίπεδο ακτοπλοϊκής διασύνδεσής τους.

Δύο οι βασικοί άξονες που συνθέτουν το πρόβλημα: 1^{ος} Άξονας αυτός του σχεδιασμού και του συντονισμού των δρομολογίων και 2^{ος} αυτός της χρηματοδότησης των γραμμών χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος δεδομένου του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε.

Ως προς τον σχεδιασμό σχεδόν όλοι οι ομιλητές συμφώνησαν ότι πρέπει να αλλάξει τελείως και το σύστημα αλλά και η λογική του σχεδιασμού των δρομολογίων.

Ο νέος σχεδιασμός θα πρέπει να βασιστεί στην λογική της κάλυψης / συμπλήρωσης των γραμμών δεν «προκύπτουν» από την ελεύθερη διαμόρφωση του πλέγματος ακτοπλοϊκών συνδέσεων με βάση τον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης και την ελεύθερη λειτουργία του ανταγωνισμού και της αγοράς.

Λύσεις όπως η δημιουργία γραμμών κορμού και σταθερών, αξιόπιστων ανταποκρίσεων σε ακτινωτή μορφή από λιμάνια κόμβους μπορούν και την εξυπηρέτηση των επιβατών να βελτιώσουν αλλά και το κόστος

διασύνδεσης να χαμηλώσουν, χωρίς απαραίτητα να «συμβιβάσουν» το επίπεδο των υπηρεσιών, αρκεί η ρύθμιση όλων αυτών να σχεδιαστεί σωστά και σε ρεαλιστική βάση.

Πρέπει να γίνει η επιλογή των κατάλληλων πλοίων με βάση τις λιμενικές υποδομές, τις αποστάσεις και τις συνήθεις καιρικές συνθήκες και να εξευρεθούν τρόποι χρηματοδότησης της κατασκευής τους. Η εισαγωγή νέων πλοίων σε γραμμές με μικρή κίνηση έχει αποδεδειγμένα αυξήσει την διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων όποτε και όπου επιχειρήθηκε.

Αυτό απλά σημαίνει ότι εφόσον βρεθεί ο τρόπος (και δεν είναι ανέφικτο αυτό) να χρηματοδοτηθούν νεότευκτα (η μικρής ηλικίας ανακατασκευασμένα) πλοία κατάλληλα για την απευθείας ή με ανταπόκριση αξιόπιστη και σταθερή εξυπηρέτηση των γραμμών που σήμερα χαρακτηρίζουμε ως άγονες, τότε είναι βέβαιο ότι σε κάποιες από αυτές η αύξηση της κίνησης που θα ακολουθήσει, θα καταστήσει βιώσιμη την εμπορική εκμετάλλευση σε μερικά χρόνια, μειώνοντας προοδευτικά την ανάγκη για κρατική χρηματοδότηση.

Αντιθέτως -και αυτό μας απέδειξε ο καθηγητής Baird με τα παραδείγματα από την Σκωτία- οπουδήποτε επιχειρήθηκε να «υποκατασταθεί» η ιδιωτική πρωτοβουλία από το κράτος, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων αυξήθηκε όπως επίσης και το κόστος εξυπηρέτησης των αντίστοιχων γραμμών. Όπως ακούστηκε αρκετές φορές στο Forum και από διάφορες πλευρές η ακτοπλοΐα είναι δουλειά των ακτοπλοϊκών εταιρειών και όχι του κράτους.

Ο ρόλος του κράτους και απαίτηση που διατυπώθηκε από όλες και πάλι τις πλευρές ως προς τον κοινωνικό ρόλο που πρέπει να δείξει το κράτος στο θέμα της ακτοπλοΐας είναι αυτός της παροχής των κατάλληλων κινήτρων προς την ιδιωτική πρωτοβουλία για την κάλυψη των αναγκών διασύνδεσης των γραμμών χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος.

Αυτός είναι και ο 2^{ος} βασικός άξονας του θέματος που έχει δύο σκέλη. Το πρώτο σκέλος αφορά την χρηματοδότηση της εξυπηρέτησης των γραμμών αυτών και εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ένα μεγάλο βήμα έχει ήδη πραγματοποιηθεί με την δυνατότητα σύναψης συμβάσεων 12ετούς διάρκειας για τις γραμμές αυτές που αποτελεί ισχυρό κίνητρο ακόμη και για την επένδυση σε νέα πλοία.

Το δεύτερο σκέλος αφορά την χρηματοδότηση και ενίσχυση της ναυπήγησης νέων πλοίων και εδώ υπάρχει ακόμα μεγάλο κενό για να καλυφθεί καθώς τα κίνητρα προς αυτή την κατεύθυνση είναι ακόμη πολύ φτωχά και έμμεσα, έως και ενδεχομένως ανύπαρκτα λόγω αποκλεισμού του μέσου από τα προγράμματα στήριξης της Ε.Ε. Δική μας άποψη είναι πως ένα μέρος που αφορά την ξενοδοχειακή υποδομή καλύπτεται από παρόμοια προγράμματα.

Ένα πολύ σημαντικό συμπέρασμα που προέκυψε από το forum και που δεν αμφισβητείται έστω και αν τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν δεν ήταν σε απόλυτη συμφωνία μεταξύ τους είναι ότι η χώρα μας παρά το γεγονός ότι είναι αναμφισβήτητα η χώρα με τον μεγαλύτερο βαθμό νησιωτικότητας στην Ε.Ε. δαπανά αρκετά έως πολύ λιγότερα χρήματα για την εξυπηρέτηση των «άγονων» γραμμών της σε σύγκριση με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες.

Ενδεικτικά και μόνο αναφέρω ότι ενώ η Ελλάδα δαπανά περίπου 50 εκ. € ετησίως, η Σκωτία δαπανά σχεδόν 200 εκ. € και η Γαλλία για την εξυπηρέτηση της Κορσικής μόνο, δαπανά 125 εκ. €.

Υπάρχει λοιπόν περιθώριο -και σε αυτό συμφώνησαν όλοι- να δοθεί η μάχη στις Βρυξέλλες και να ξεπεραστούν οι θεσμικές διεκδικήσεις προκειμένου να καλυφθεί το κόστος που απαιτείται για την σωστή εξυπηρέτηση των γραμμών που ονομάζουμε άγονες.

Ιδιαίτερα εφόσον αυτό σχεδιαστεί και παρουσιαστεί στην «αναπτυξιακή» λογική που περιγράψαμε πιο πριν αποσκοπώντας στη μελλοντική δημιουργία εμπορικού ενδιαφέροντος ακόμη και εκεί που σήμερα δεν υπάρχει.

Είναι ίσως μια από τις πολύ λίγες περιπτώσεις όπου εξακολουθούμε να δικαιούμαστε να επικαλούμαστε ιδιαιτερότητα της χώρας μας ενώπιον της Ευρώπης και οφείλουμε να το κάνουμε. Αλλωστε όπως γνωρίζετε στη συνθήκη του Άμστερνταμ γίνεται ειδική μνεία για τα πολύ μικρά νησιά της Ευρώπης.

[Εδώ θέλω να σημειώσω ότι προφανώς και όλοι έχουμε την απαίτηση και από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να δείχνουν το κοινωνικό τους πρόσωπο και να συμβάλλουν όσο μπορούν στην εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών όμως είναι ανεδαφικό να απαιτούμε από αυτές να παραβλέπουν τα κριτήρια βιωσιμότητας μιας

γραμμής ειδικά όταν έχουμε δει τις εταιρείες που το επιχείρησαν να οδηγούνται νομοτελειακά στο μαρσασμό και το κλείσιμο. (βλ. ΔΑΝΕ)]

4. Ακτοπλοΐα και Τουρισμός

Ένας επίσης πολύ βασικός κοινός άξονας των θέσεων που διατυπώθηκαν όπως άλλωστε ήταν και επιδιωκόμενο να είναι, ήταν αυτός της αλληλεπίδρασης της Ακτοπλοΐας και του Τουρισμού.

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά των θαλάσσιων μεταφορών μας άλλωστε –αυτό της έντονης εποχικότητας- οφείλεται κατά κύριο λόγο στον Τουρισμό και την εποχικότητα των Τουριστικών μετακινήσεων.

Βασικός λοιπόν στόχος που πρέπει να επιδιωχθεί είναι αυτός της επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου των νησιών προκειμένου να βελτιωθεί η συνεισφορά και η διασπορά των τουριστικών μετακινήσεων στο συνολικό ακτοπλοϊκό μεταφορικό έργο. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να δοθεί βάρος στην ανάπτυξη μορφών τουρισμού στα νησιά που δεν εξαρτώνται άμεσα από τον ήλιο και την καλοκαιρία όπως ο καταδυτικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός κοκ αλλά και δραστηριότητες όπως το τουριστικό real estate που (παρά την έλλειψη θεσμικού πλαισίου) εμφανίζει σημαντική άνοδο σε πολλά νησιά προκαλώντας αντίστοιχη αύξηση μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων.

Εδώ ωστόσο πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι η οι δυνατότητες που υπάρχουν για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και την εξομάλυνση της κατανομής της κίνησης είναι πεπερασμένες και η ακτοπλοΐα μας όπως και ο τουρισμός των νησιών μας θα διατηρήσουν σε σημαντικό βαθμό την εποχικότητά τους. Με αυτό το δεδομένο θα πρέπει ίσως να επανεξετασθούν σε άλλη βάση τα αιτήματα των ακτοπλοϊκών εταιρειών σε σχέση με τις εποχιακές και έκτακτες δρομολογήσεις προκειμένου να διασφαλισθεί η δυνατότητα να εξυπηρετούνται σωστά οι εποχιακά αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες.

Πέρα όμως από την ανάγκη εξομάλυνσης της κίνησης και μείωσης της εποχικότητας που μπορεί να επιτευχθεί ως ένα βαθμό, καταγράφηκαν και σειρά θεμάτων που αφορούν την μεγιστοποίηση της συνεισφοράς της τουριστικής κίνησης στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας και αντίστροφα στην ουσιαστική ανάδειξη της ακτοπλοΐας σε πολύτιμο εργαλείο τουριστικής ανάπτυξης των νησιών.

Τα θέματα αυτά αφορούν

- Την έγκαιρη ανακοίνωση δρομολογίων και τιμών και την τήρησή τους προκειμένου αυτά να αποκτήσουν την αξιοπιστία που απαιτείται για να αποτελέσουν συνθετικά στοιχεία οργανωμένων τουριστικών πακέτων και να ενταχθούν στις μπροσούρες των tour operators. *Προκαλείται πραγματικά μεγάλη απώλεια τόσο για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες όσο και για τον Τουρισμό μας από το γεγονός ότι στην συντριπτική τους πλειοψηφία οι μπροσούρες των tour operators περιλαμβάνουν μόνο τα νησιά που διαθέτουν αεροδρόμιο καθώς μόνο για αυτά υπάρχουν έγκαιρα ανακοινωμένες συνδέσεις.*
Εδώ πρέπει να αναφέρω ότι είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό το γεγονός ότι φέτος για πρώτη φορά η πλειοψηφία των δρομολογίων έχει ανακοινωθεί πολύ έγκαιρα και σε μεγάλο βαθμό έχει ενταχθεί και στα συστήματα κρατήσεων. Πρόκειται για μια πολύ θετική εξέλιξη που εφόσον παγιωθεί θα δημιουργήσει το απαιτούμενο κλίμα ασφάλειας για την ένταξη των ακτοπλοϊκών συνδέσεων και δρομολογίων και κατ' επέκταση των αντίστοιχων νησιών στις μπροσούρες των μεγάλων tour operators με προφανή θετικά αποτελέσματα για την τουριστική ανάπτυξη και την αύξηση της διακίνησης προς αυτά.
- Τον συντονισμό και τη σταθερότητα των ανταποκρίσεων των ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα υπόλοιπα μέσα και κυρίως με τις αεροπορικές συνδέσεις των χωρών - πηγών εισερχόμενου τουρισμού. Τονίζω ότι για τον εισερχόμενο τουρισμό μεγαλύτερη σημασία έχει η σταθερότητα και η αξιοπιστία της σύνδεσης από ότι η συχνότητά της. *Δεν είναι τόσο πρόβλημα να χρειαστεί μια διανυκτέρευση παραπάνω στην Αθήνα πριν ο τουρίστας αναχωρήσει ακτοπλοϊκώς για το νησί της επιλογής του όσο το να μην γνωρίζει ποία ακριβώς μέρα της εβδομάδας θα υπάρχει αυτή η σύνδεση για να προγραμματίσει τις διακοπές του.*
- Στη διαρκή βελτίωση και αναβάθμιση του στόλου και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ήταν διαπίστωση τόσο της Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης στο forum αλλά και όλων όσων ασχολούμαστε με τον Τουρισμό ότι η Ελλάδα δεν μπορεί και δεν πρέπει να επιδιώκει να προσφέρει φτηνό προϊόν αλλά ποιοτικό προϊόν προσελκύοντας διαρκώς υψηλότερης οικονομικής στάθμης τουρίστες. Η ακτοπλοϊκή μεταφορά λοιπόν αποτελώντας ουσιώδες κομμάτι (και πρώτη εντύπωση)

του τουριστικού προϊόντος των νησιών μας πρέπει να κινηθεί προς την κατεύθυνση της υψηλής ποιότητας. Αλλά και από τον εσωτερικό τουρισμό λαμβάνουμε το ίδιο μήνυμα αφού με βάση τα αποτελέσματα έρευνας που πραγματοποιήθηκε κατά παραγγελία ακτοπλοϊκής εταιρείας οι Έλληνες επιβάτες που πλήρωσαν «κάτι παραπάνω» για να μετακινηθούν με σύγχρονα, γρήγορα και άνετα πλοία δήλωσαν περισσότερο ικανοποιημένοι από την σχέση ποιότητας – τιμής από αυτούς που κατέβαλαν πολύ μικρότερο αντίτιμο για να πραγματοποιήσουν το ίδιο ταξίδι με πλοία παλαιότερης τεχνολογίας.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι οι παραπάνω βασικοί άξονες συνθέτουν το πλαίσιο των κατευθύνσεων που θα επιτρέψουν στην ακτοπλοΐα να μεγιστοποιήσει τα κέρδη και την ωφέλεια που μπορεί να αποκομίσει από τον τουρισμό και να αναδειχθεί σε κύριο μοχλό τουριστικής και ευρύτερης οικονομικής ανάπτυξης των νησιών.

Ολοκληρώνοντας την παρουσίαση των συμπερασμάτων του forum της Ακτοπλοΐας θέλω να πω τα εξής.

Κατ' αρχή η πραγματική εικόνα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας σήμερα είναι πολύ διαφορετική και πολύ καλύτερη από αυτή που για λόγους τηλεθέασης συνήθως προβάλλεται κατά τους θερινούς μήνες με αφορμή μεμονωμένα συνήθως φαινόμενα βλαβών και καθυστερήσεων. Η αλήθεια είναι ότι από το 1998 και μετά η Ελληνική Ακτοπλοΐα έχει γνωρίσει μία άνθηση και μία ανανέωση χωρίς αντίστοιχο προηγούμενο πουθενά στην Ευρώπη.

Τα ποσά που έχουν επενδυθεί είναι τεράστια και ο Ελληνικός Ακτοπλοϊκός στόλος είναι ένας από τους πιο σύγχρονους και μικρούς σε ηλικία στόλους στον κόσμο. Οι Ελληνικές Ακτοπλοϊκές εταιρείες θεωρούνται κορυφαίες στην Ευρώπη και η τεχνολογία τους αναζητείται και αποτελεί πρότυπο ακόμη και για τις καλύτερες ξένες αντίστοιχες εταιρείες. Είναι λοιπόν καιρός να σταματήσουμε να αποδίδουμε τα προβλήματα στον εύκολο στόχο του «κακού» εφοπλιστή που δεν συντηρεί σωστά το πλοίο του για να μειώσει τα έξοδα γιατί αυτός αποτελεί μειοψηφία και είναι ευθύνη του κράτους να τον ελέγξει και να τον τιμωρήσει.

Η αλήθεια είναι ότι η πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών μας γραμμών εξυπηρετούνται από ανώνυμες εισηγμένες εταιρείες που διοικούνται με τεχνοκρατικά κριτήρια και αποδεδειγμένα επενδύουν στην βελτίωση και την αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχουν.

Η αλήθεια είναι ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ακτοπλοΐα μας απορρέουν στην πλειοψηφία τους από το σοβαρό έλλειμμα συντονισμού των εμπλεκόμενων φορέων, την πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων, τη μη ορθολογική καταγραφή των μεταφορικών αναγκών, τα κενά του θεσμικού πλαισίου και την γενικότερη αδυναμία του κράτους (όχι τόσο του σημερινού που έχει κάνει βήματα στη θετική κατεύθυνση) να ανταποκριθεί στον ρυθμιστικό του ρόλο.

Κατά τη γνώμη μου όμως η λύση σε αυτές τις περιπτώσεις δεν έρχεται απλά και μόνο με την διαπίστωση του ελλείμματος των μηχανισμών γιατί η ανταπόκριση τους συνήθως αργεί. Ισχύει το «συν Αθηνά και χείρα κίνει»

Πρέπει όλοι εμείς οι άμεσα ενδιαφερόμενοι είτε ως χρήστες είτε ως παραγωγοί των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών να πάρουμε τις πρωτοβουλίες και να διατυπώσουμε τις ολοκληρωμένες προτάσεις που θα φέρουν την Ελληνική Ακτοπλοΐα στο επιθυμητό επίπεδο.

Πρέπει εμείς να καταγράψουμε και να τεκμηριώσουμε τις μεταφορικές ανάγκες, πρέπει εμείς να παράγουμε την επιχειρηματολογία που θα τεκμηριώσει ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας όπου χρειάζεται, πρέπει εμείς να υποδείξουμε τις πραγματικές ανάγκες σε λιμενικές και άλλες υποδομές, πρέπει εμείς να υποδείξουμε και να απαιτήσουμε την υλοποίηση των πολιτικών που θα μας δώσουν το επίπεδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών που επιθυμούμε. Όπως είπα και στο κλείσιμο των εργασιών του forum εγώ δεν «κλείνω» το θέμα. Το ανοίγω.

Η διαβούλευση που ξεκίνησε με το forum θα συνεχιστεί για να καταλήξει σε σαφείς και ολοκληρωμένες προτάσεις για όλα τα θέματα που ανέδειξε το forum και παρουσιάσαμε σήμερα . Αυτή είναι η πρόθεσή μας, αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίο πραγματοποιήσαμε το forum και αυτή είναι η αρχή της συζήτησης και όχι το τέλος.