

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΟΠΩΣ
ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ**



Του Μεταπτυχιακού Φοιτητή
Πολομαρκάκη Ελένη (Μαριλένα)

Πειραιάς
Σεπτέμβριος 2009

Copyright 2009

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

Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή:

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- **Κ. Χλωμούδης**, Αναπληρωτής Καθηγητής Ναυτιλιακών σπουδών (Επιβλέπων)
- Ε. Παπαδημητρίου, Επίκουρος Καθηγητής Ναυτιλιακών σπουδών
- Ε. Τζαννάτος, Αναπληρωτής Καθηγητής Ναυτιλιακών σπουδών, Διευθυντής Π.Μ.Σ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Λίστα Πινάκων.....	6
Λίστα Χαρτών.....	7
Αντικείμενο Μελέτης.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
1.1 Χαρακτηριστικά Επιδοτούμενης γραμμής.....	11
1.2 Προϋποθέσεις συμμετοχής.....	11
1.3 Κύρια Κριτήρια βιωσιμότητας μιας Επιδοτούμενης γραμμής.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	13
Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	13
2.1 Μοντέλα Ενίσχυσης των Επιδοτούμενων γραμμών.....	14
2.2 Υποχρέωση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (Public Service Obligation)	15
2.2.1 Ορισμός PSO.....	15
2.2.2 Προϋποθέσεις Παροχής Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας	17
2.3 Σύμβαση Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας	18
2.3.1 Διαδικασία Επιβολής	18
2.3.2 Κριτήρια Επιλογής Ανάθεσης Δημόσιας Σύμβασης	19
2.3.3 Απαιτήσεις των Συμβάσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας.....	20
2.3.4 Η Περίπτωση της Απευθείας Ανάθεσης.	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	21
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΕ ΚΡΑΤΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	21
3.1 ΓΑΛΛΙΑ	21
3.1.1 Διαδικασία συμμετοχής στις Επιδοτούμενες συνδέσεις.....	22
3.1.2 Μορφή Επιδότησης.....	24
3.1.3 Επιδοτούμενα δρομολόγια	25
3.2 ΙΣΠΑΝΙΑ	27
3.2.1 Διαδικασία συμμετοχής στις Επιδοτούμενες γραμμές	28
3.2.2 Μορφές Επιδότησης	29

3.2.3	Επιδοτούμενα δρομολόγια	31
3.3	ΙΤΑΛΙΑ.....	35
3.3.1	Διαδικασία συμμετοχής στις Επιδοτούμενες γραμμές	36
3.3.2	Μορφή Επιδότησης.....	36
3.3.3	Επιδοτούμενα δρομολόγια	37
3.4	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	40
3.4.1	Διαδικασία συμμετοχής στις Επιδοτούμενες γραμμές	41
3.4.2	Δρομολόγια	42
3.5	ΣΚΩΤΙΑ.....	44
3.5.1	Βόρεια Νησιά	46
3.5.2	Δυτικές Νήσοι	47
3.5.3	Gourock – Dunoon.....	51
3.6	ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ.....	51
3.6.1	ΔΑΝΙΑ	51
3.6.1.1	<i>Είδος Συμβάσεων</i>	54
3.6.1.2	<i>Επιδότηση</i>	55
3.6.2	ΣΟΥΗΔΙΑ	56
3.6.3	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	58
3.7	ΟΛΛΑΝΔΙΑ.....	59
3.8	ΙΡΛΑΝΔΙΑ.....	61
3.9	ΜΑΛΤΑ.....	63
3.10	ΕΛΛΑΔΑ	65
3.10.1	Διαδικασία συμμετοχής	66
3.10.2	Συμβάσεις.....	68
3.10.3	Αποζημίωση	70
3.10.4	Δρομολόγια	71
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	74
	<i>Εν Κατακλείδι – Προτάσεις</i>	74
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	80
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	85
	Παράρτημα Α.....	85

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Ποσό επιδότησης επιβάτες/εμπορεύματα	25
Πίνακας 2: Ποσό κοινωνικής βοήθειας επιβάτες/εμπορεύματα.....	25
Πίνακας 3: Δρομολόγια.....	26
Πίνακας 4: Χρηματική Αποζημίωση	30
Πίνακας 5: Χαρακτηριστικά Δρομολογιακών Γραμμών	31
Πίνακας 6: Συνδέσεις	33
Πίνακας 7: Συνδέσεις.....	34
Πίνακας 8: Μέγιστο ποσό Επιδότησης	37
Πίνακας 9: Δρομολόγια.....	37
Πίνακας 10: Επιδοτούμενα Δρομολόγια – μικρά νησιά	53
Πίνακας 11: Επιδοτούμενες Συνδέσεις.....	59
Πίνακας 12: Επιδοτούμενες Γραμμές	64
Πίνακας 13: Ποσό Χρηματικής Αποζημίωσης.....	70
Πίνακας 14: Επιδοτούμενα δρομολόγια με λιμάνι αναχώρησης τον Πειραιά	72
Πίνακας 15: Εταιρείες που ζητάνε μακροχρόνια Σύμβαση	73
Πίνακας 16: Διαδικασία / Είδος Σύμβασης και Αποδέκτης Επιδότησης.....	75

ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Γαλλία.....	21
Χάρτης 2: Δρομολόγια Κορσικής με την Ηπειρωτική χώρα	26
Χάρτης 3: Ισπανία.....	27
Χάρτης 4: σύνδεση Valencia - Balearic Isles & Denia - Balearic Isles.....	32
Χάρτης 5: σύνδεση Barcelona – Balearic Isles	32
Χάρτης 6: Κανάριες νήσοι	33
Χάρτης 7: Ceuta & Melilla.....	34
Χάρτης 8: Ιταλία	35
Χάρτης 9: Σικελία	38
Χάρτης 10: Egadi Islands.....	39
Χάρτης 11: Πορτογαλία	40
Χάρτης 12: Αρχιπέλαγος Μαδέρα & Αζόρες.....	41
Χάρτης 13: Madeira Islands	43
Χάρτης 14: Azores.....	43
Χάρτης 15: Σκωτία.....	44
Χάρτης 16: Orkney & Shetland Isles.....	46
Χάρτης 17: Δρομολόγια των μικρών νησιών.....	50
Χάρτης 18: Δανία.....	52
Χάρτης 19: Σουηδία.....	56
Χάρτης 20: Δρομολόγια Helsinki – Stockholm.....	58
Χάρτης 21: Frisian Islands	59
Χάρτης 22: Ιρλανδία	61
Χάρτης 23: Αρχιπέλαγος Μάλτας	63
Χάρτης 24: Δρομολόγια Γκόζο – Μάλτα.....	64
Χάρτης 25: Ελλαδική Νησιωτική Περιφέρεια	65

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα μελέτη παρουσιάζει τους μηχανισμούς που χρησιμοποιούν τα Κράτη – Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, σε νησιωτικές περιοχές που δεν εμφανίζουν σημαντική επιβατική κίνηση και χαρακτηρίζονται μη – εμπορικές. Ο σκοπός είναι η σύγκριση και η αντιπαραβολή των διαδικασιών που ακολουθούνται, ώστε να αναδειχτούν τα σημεία που κωλύουν και προκαλούν αδυναμία των ακτοπλοϊκών επιδοτούμενων γραμμών, καθώς και τα προβλεπόμενα μέτρα που θα μπορούσαν να παρθούν για μια καλύτερη κοινωνική και οικονομικά αποδεκτή υπηρεσία.

Ιδιαίτερη μνεία, πραγματοποιείται στην υιοθέτηση του μηχανισμού «Υποχρέωση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας – Public Service Obligation» και στο τρόπο εφαρμογής τους από τις χώρες όπως Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία και Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ευρωπαϊκή επικράτεια αποτελείται από νησιά που καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση της. Πολλά από αυτά είναι μικρά και βρίσκονται απομονωμένα είτε μεταξύ τους, είτε με τα διοικητικά τους κέντρα ή και με την Ηπειρωτική τους χώρα. Για το λόγο αυτό οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, είτε από τα νησιά προς την ηπειρωτική χώρα, είτε μεταξύ τους, θεωρούνται ζωτικής σημασίας για τους γηγενείς κατοίκους και για την οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής περιφέρειας και κατ' επέκταση της Ευρώπης.

Ιδιαίτερα μετά την απελευθέρωση της αγοράς και την άρση του cabotage στις Εσωτερικές Θαλάσσιες Μεταφορές στις χώρες της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Γαλλίας και της Πορτογαλίας, οι αδυναμίες του συστήματος θαλάσσιας ενδοεπικοινωνίας παρουσιάζονται εντονότερα, λόγω κυρίως της ανυπαρξίας εκδήλωσης ενδιαφέροντος από τους πλοιοκτήτες για εκμετάλλευση των γραμμών χωρίς οικονομικό κίνητρο, ιδιαίτερα όταν η μίσθωση τους είναι βραχύβια. Στα πλαίσια της προστασίας ορισμένων από αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις, οι οποίες δεν θα εξυπηρετούνταν επαρκώς εάν ίσχυαν μόνο οι νόμοι της αγοράς, λαμβάνονται μια σειρά μέτρων.

Η υπηρεσία της θαλάσσιας μεταφοράς έχει ως αποδέκτη το κοινωνικό σύνολο, δηλαδή προσφέρει κοινωφελές έργο. Λαμβάνοντας υπόψη το σκοπό που πραγματοποιείται δύναται να την χαρακτηρίσουμε ως υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος¹ και να την ορίσουμε ως Υπηρεσία Κοινής Ωφέλειας². Σύμφωνα με τον ορισμό³ της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ως υπηρεσίες κοινής ωφελείας νοούνται οι δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών, εμπορικού χαρακτήρα ή όχι, τις οποίες οι δημόσιες αρχές θεωρούν κοινωφελείς και για το λόγο αυτό τους επιβάλλουν ειδικές υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Περιλαμβάνουν τις δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών μη οικονομικού χαρακτήρα (υποχρεωτικό σύστημα σχολικής εκπαίδευσης, κοινωνική

¹ Ο όρος Δημόσια Υπηρεσία πολύ συχνά συγχέεται με το Δημόσιο Τομέα (νομικό καθεστώς). Στη Παρούσα μελέτη η έννοια χρησιμοποιείται με τη πράξη, που είναι η αποστολή κοινής ωφέλειας.

² «Οι Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας στην Ευρώπη» Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 281, 26/09/1996, σ.003-0012 και «Ανακοίνωση της Επιτροπής, Οι Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας στην Ευρώπη», Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C580, 20/09/2000

³ europa.eu/scadplus/glossary, ευρετήριο.

προστασία, κλπ.), τις λειτουργίες που αφορούν την άσκηση δημόσιας εξουσίας (ασφάλεια, δικαιοσύνη, κλπ.) και τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ενέργεια, επικοινωνίες, μεταφορές, κλπ.)⁴».

Η θαλάσσια μεταφορά ως Υπηρεσία Κοινής Ωφέλειας, διαφέρει από τις συνήθεις υπηρεσίες στο βαθμό που οι δημόσιες αρχές θεωρούν την παροχή τους αναγκαία, παρόλο που η αγορά ενδεχομένως να μην είναι επαρκώς αποδοτική για την λειτουργία των υπηρεσιών αυτών. Οι δημόσιες αρχές επιβάλλουν υποχρεώσεις, οι οποίες σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση καλούνται «*υποχρεώσεις κοινής ωφέλειας*⁵», ορίζοντας ένα μόνο φορέα ή περιορισμένο αριθμό φορέων μέσω μορφής συμβάσεων. Στη περίπτωση αυτή, διασφαλίζουν τη κατάλληλη χρηματοδότηση ώστε να επιτρέπεται στους φορείς να εκπληρώνουν το στόχο τους. Η νησιωτική σύνδεση που υπόκεινται υπό καθεστώς υποχρέωσης κοινής ωφέλειας και εμπίπτει στη διαδικασία επιδότησης από τις κρατικές αρχές, στη παρούσα μελέτη την ορίζουμε ως *Επιδοτούμενη γραμμή* και της αποδίδουμε τον παρακάτω ορισμό.

«Επιδοτούμενη γραμμή είναι, η δρομολογιακή εκείνη γραμμή πλοίου, που δεν παρουσιάζει εμπορική ή επιβατική κίνηση και ούτε και επιχειρηματικό ενδιαφέρον εκ μέρους των πλοιοκτητών ή των εφοπλιστών. Βασικό γνώρισμα της είναι το κατά πόσο θεωρείται αποκλεισμένη, δηλαδή εάν βρίσκεται εκτός της συνήθους πορείας και των δρομολογίων των επιβατηγών / οχηματαγωγών πλοίων. Προκειμένου όμως να τύχουν της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης οι περιοχές αυτών των δρομολογιακών γραμμών, αναγκάζεται το κράτος να τις επιδοτήσει και να δρομολογήσει πλοία κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού».

⁴Υπενθυμίζεται ότι οι προϋποθέσεις του άρθρου 86 - πρώην άρθρο 90 - της συνθήκης δεν εφαρμόζονται στις δύο πρώτες κατηγορίες (κατηγορίες παροχής υπηρεσιών μη εμπορικού χαρακτήρα και λειτουργίες που αφορούν την άσκηση δημόσιας εξουσίας.

⁵ Βλ. Κεφ. 2 § 2.2.1

1.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Επιδοτούμενες γραμμές καλούμε ως εκείνες που δεν ζητήθηκαν από τους εμπορικούς φορείς στην ελεύθερη αγορά ή ήταν γραμμές από τις οποίες αποσύρθηκαν οι ιδιωτικοί φορείς, ως αποτέλεσμα της πτώσης της επιβατικής κίνησης και συνεπώς της αύξησης του κόστους για την διατήρησή τους στις θαλάσσιες γραμμές. Ο ρυθμιστικός παράγοντας – συνήθως είναι ο κρατικός φορέας – παρεμβαίνει για να εξασφαλίσει τη συνέχιση της υπηρεσίας.

Συνοψίζοντας, ως κύρια χαρακτηριστικά για να θεωρηθεί μια θαλάσσια σύνδεση επιδοτούμενη είναι όταν δεν υφίστανται :

- i) τακτικότητα,
- ii) ικανοποιητική – ποιοτική υπηρεσία και
- iii) βιώσιμη τιμολογιακή πολιτική.

1.2 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Οι ναυτιλιακές εταιρείες για να έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται στα δρομολόγια των αναφερθέντων θαλάσσιων συνδέσεων, θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι θα πραγματοποιείται η παροχή τους σε τακτική εξυπηρέτηση, με ικανότητα παροχής υπηρεσιών. Αναλυτικότερα, οι αναγκαίες προϋποθέσεις συμμετοχής τους είναι⁶:

- i) ποιοτική και ασφαλής μεταφορά, βάση της διεθνούς σύμβασης SOLAS,
- ii) η συχνότητα εξυπηρέτησης: καθορίζεται συγκεκριμένος αριθμός δρομολογίων ανά την εβδομάδα, που ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να τηρεί,
- iii) πλοίο με κατάλληλη χωρητικότητα για επιβάτες (κλίνες και κατάστρωμα) και οχήματα (θέσεις στάθμευσης),

⁶ Άρθρο 5 § 3 «Υποχρεώσεις οι οποίες είναι δυνατόν να επιβληθούν», Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών περί Ερμηνείας του Κανονισμού (Ε.Κ) 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), COM(2003) 595 τελικό Βρυξέλλες, 22.12.2003.

- iv) παροχή έκπτωση στους ναύλους των γηγενών κατοίκων. Στις περισσότερες περιπτώσεις, μια τέτοια παραχώρηση επιστρέφεται στο φορέα εκμετάλλευσης από την Κυβέρνηση.

1.3 ΚΥΡΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΜΙΑΣ ΕΠΙΔΙΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Η εκτίμηση των δυνατοτήτων επιβίωσης της θαλάσσιας σύνδεσης που εξετάζεται στην παρούσα μελέτη, κρίνουμε να εξαρτάται από :

- i) την επιβατική κίνηση, η οποία επηρεάζεται κυρίως από το επίπεδο εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής σύνδεσης και έπειτα από άλλες παραμέτρους · όπως προσέλκυσης τουρισμού, που πέρα από την προσβασιμότητα της περιοχής είναι, ο επαρκής αριθμός κλινών, η παροχή ανέσεων, η προσβασιμότητα ενδοχώρας και παράκτιων παράλιων,
- ii) τον τύπο των πλοίων εκτέλεσης του μεταφορικού έργου, δηλαδή πλοίων νέου τύπου υψηλών προδιαγραφών και
- iii) την λιμενική υποδομή, σε σχέση με τον υψηλό βαθμό εξάρτησης της προσέγγισης των λιμένων από τις καιρικές συνθήκες (π.χ. τα επικίνδυνα αβαθή στις λιμενολεκάνες και τα προβλήματα αλλοίωσης του βυθού λόγω συνεχών προσχώσεων, τα ανεπαρκή κρηπιδώματα κυρίως σε ότι αφορά τα βάθη μπροστά σε αυτά, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η προσέγγιση έμφορτων πλοίων μεγάλου βυθίσματος κ.α.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ένας από τους βασικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μία Ευρώπη με ανταγωνιστικότερη και δυναμικότερη οικονομία ανά την υφήλιο, ικανή για βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη · σκοπός που συντελείται από την παροχή ποιοτικών, προσβάσιμων και προσιτών υπηρεσιών κοινής ωφέλειας που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των καταναλωτών και των επιχειρήσεων. Η εφαρμογή τους διαδραματίζει εξελικτικό ρόλο στην οικονομία, με την παραγωγή άλλων αγαθών και υπηρεσιών όπως, την προσέλκυση επενδύσεων σε λιγότερο ευνοημένες περιφέρειες συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στη καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και της απομόνωσης.

Ο κανονισμός 3577/92⁷ προσφέρει στα κράτη μέλη ένα πλαίσιο για να οργανώσουν με συνέπεια την παρέμβαση στην αγορά στη περίπτωση, που οι «υποχρεώσεις» που επιβάλλονται για την στήριξη της Επιδοτούμενης γραμμής, δεν εφαρμόζονται αμερόληπτα, προκαλώντας ενδεχομένως στρέβλωση του ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό τα κράτη μέλη οφείλουν να περιορίζουν την παρέμβασή τους στις ουσιώδεις απαιτήσεις, όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 §2⁸ του Κανονισμού,

«Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους. Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

⁷ Κανονισμός 3577/92 'για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών(θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), Ε.Ε αρθ. L 364 της 12/12/1992.

⁸ Ο.π, άρθρο 4§2.

και να πληρούν την απαίτηση για «μη εφαρμογή διακρίσεων» όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 §1⁹ του Κανονισμού,

« Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους. Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας».

2.1 ΜΟΝΤΕΛΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Τα πιο διαδεδομένα μοντέλα που έχουν αναπτυχθεί είναι τα παρακάτω:

- i) Καθιέρωση εκπτώσεων για τους νησιώτες: οι φορείς προσφέρουν χαμηλότερα ναύλα στους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών. Συνήθως μια τέτοια παραχώρηση επιστέφεται στο φορέα εκμετάλλευσης από την Κυβέρνηση, συγκεκριμένα η επιστροφή ισούται της διαφορά μεταξύ των ναύλων και της παρεχόμενης έκπτωσης.
- ii) Επιβολή Υποχρέωσης παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας συνάπτοντας Συμβάσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (βλ. §2.2) και
- iii) Άμεση επιδότηση στις επιχειρήσεις: η χρηματοδότηση των υπηρεσιών γίνεται από το κράτος και οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται είναι κρατικές ή οι υπηρεσίες παρέχονται απευθείας από το κράτος.

Υπάρχει κ ένα επιπλέον μοντέλο, ο λεγόμενος μηχανισμός ΦΠΑ στη θαλάσσια σύνδεση (iv) · υφίσταται φορολογική απαλλαγή μέσω του μειωμένου ΦΠΑ, λόγου χάρη: μεταφορική σύνδεση Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας.

⁹ Ο.π., άρθρο 4§1.

2.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (Public Service Obligation)

Οι δημόσιες αρχές αναθέτουν την παροχή τέτοιων υπηρεσιών σε δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις ή σε κοινοπραξίες του δημοσίου με τους ιδιωτικούς φορείς, με την προϋπόθεση ότι οι υποχρεώσεις αυτές είναι αναγκαίες και καθορίζονται χωρίς διακρίσεις έναντι των πλοιοκτητών.

Οι επιχειρήσεις υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο βαθμό που δεν εμποδίζεται η παροχή «πραγματικής δημόσιας υπηρεσίας»¹⁰. Το κράτος περιορίζεται

- i) στο καθορισμό,
 - ii) στη παρακολούθηση,
 - iii) στη ρύθμιση και
 - iv) στη χρηματοδότηση (εάν αυτή απαιτείται)
- του δημοσίου στόχου,

ορισμένες PSO παρέχονται κ από το ίδιο το κράτος. Τα μόνα κράτη – μέλη που δεν επιβάλλουν Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι το Λουξεμβούργο, η Αυστρία, το Βέλγιο και οι Κάτω Χώρες. Οι δύο πρώτες χώρες για λόγους καθαρά γεωγραφικούς, ενώ οι υπόλοιπες για το λόγο ότι δεν έχουν θαλάσσιες δημόσιες υπηρεσίες.

2.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ PSO

Στο άρθρο 2 του κανονισμού 3577/92 «ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας,

¹⁰ «Οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντίκειται προς το συμφέρον της Κοινότητας», άρθρο 86 §2, Συνθήκη Ευρωπαϊκής Ένωσης.

αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους»¹¹.

Αναφέρονται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις που αφορούν το δημόσιο συμφέρον και τις οποίες υποχρεούται ο παρέχον της υπηρεσίας να εκπληρώνει. Επιβάλλονται από ένα διοικητικό όργανο ή κάποια άλλη δημόσια αρχή και αποτελεί συμφωνία, βάση της οποίας η αρμόδια αρχή θέτει σε δημοπρασία μη εμπορικά βιώσιμες διαδρομές και προσφέρει επιδότηση στη νικήτρια εταιρεία για τη συγκεκριμένη διαδρομή και για καθορισμένο χρόνο.

Οι υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας σύμφωνα με τον ορισμό περιλαμβάνουν¹²

- i) την υποχρέωση λειτουργίας,
- ii) την υποχρέωση μεταφοράς και
- iii) την υποχρεωτική τιμολόγηση.

Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού¹³:

- i) «Υποχρέωση λειτουργίας» νοείται, η υποχρέωση που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις μεταφορών, να λαμβάνουν σχετικά με οποιαδήποτε γραμμή όλα τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της παροχής υπηρεσίας μεταφοράς, που πληρεί ορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας και μεταφορικής δυναμικότητας. Η υποχρέωση λειτουργίας περιλαμβάνει επίσης, οποιαδήποτε υποχρέωση λειτουργίας συμπληρωματικών γραμμών καθώς και οποιαδήποτε υποχρέωση διατηρήσεως σε καλή κατάσταση των γραμμών του πλεονάζοντος, σε σχέση με τις ανάγκες του συνολικού δικτύου υλικού και των εγκαταστάσεων μετά την κατάργηση των γραμμών.

¹¹ 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), άρθρο 4 § 2. Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 364 της 12/12/1992 σ. 0007 – 0010.

¹² Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 «περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών», άρθρο 2, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 156 της 28/06/1969 σ. 0001 – 0007.

¹³ Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται ως προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα γενικά μέτρα πολιτικής επί των τιμών που εφαρμόζονται στο σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων, ή από τα μέτρα που λαμβάνονται όσον αφορά τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς γενικά, στο πλαίσιο της οργανώσεως της αγοράς μεταφορών ή μέρους αυτής.

- ii) «Υποχρέωση μεταφοράς» νοείται, η υποχρέωση των μεταφορικών επιχειρήσεων να δέχονται και να μεταφέρουν επιβάτες ή εμπορεύματα με καθορισμένα κόμιστρα και με καθορισμένους όρους.
- iii) «Υποχρεωτική τιμολόγηση» νοείται, κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις μεταφορών, να εφαρμόζουν τιμές που καθορίζονται ή εγκρίνονται από οποιαδήποτε δημόσια αρχή, οι οποίες είναι αντίθετες με τα εμπορικά συμφέροντα της επιχείρησης. Η τιμολόγηση προκύπτει από την επιβολή ή την άρνηση τροποποιήσεως συγκεκριμένων μέτρων για τις τιμές, ιδιαίτερα για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή εμπορευμάτων, ή για ορισμένες γραμμές.

Πολύ συχνά ο όρος «υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας» είναι συνυφασμένος με την έννοια της Επιδοτούμενης γραμμής. Στη παρούσα μελέτη, χρησιμοποιείται ως ένα από τα μοντέλα που θέτεται για την αντιμετώπιση των μη οικονομικά βιώσιμων θαλάσσιων μεταφορών.

2.2.2 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Επιτρέπεται η εφαρμογή τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών από και προς τα νησιά και μεταξύ των νησιών εφόσον :

- i. Αποδεικνύεται η αναγκαιότητα για επιδοτούμενη υπηρεσία δεδομένου της ανεπάρκειας τακτικών γραμμών, υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.
- ii. Αποδεικνύεται ότι εκπληρώνει τον επιδιωκόμενο στόχο κοινής ωφέλειας.
- iii. Το παρόν σύστημα βασίζεται σε αντικειμενικά και χωρίς διακρίσεις κριτήρια, τα οποία γίνονται εκ των προτέρων γνωστά στους φορείς – επιχειρήσεις.

2.3 ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι, το μέσο που χρησιμοποιείται για την επιβολή Υποχρέωσης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας. Ειδικότερα, ορίζεται «μία σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους και μιας μεταφορικής επιχείρησης με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών»¹⁴.

Οι συμβάσεις εμπεριέχουν :

- i) υπηρεσίες μεταφορών ανταποκρινόμενες στα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,
- ii) συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών.

και καθορίζουν:

- iii) τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών (συνέχεια, τακτική εξυπηρέτηση, ποιότητα),
- iv) τις χρηματοοικονομικές σχέσεις των συμβαλλομένων,
- v) καθορισμένα κόμιστρα και όρους,
- vi) τους κανόνες που αφορούν τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις της σύμβασης,
- vii) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης. Η χρονική διάρκεια όπως έχει καθοριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πενταετής (5) ή το μέγιστο εξαετής (6), με γνώμονα ότι η περιορισμένη διάρκεια συντρέχει στο να υπάρχει τακτική και ανοιχτή διερεύνηση στην αγορά και
- viii) τις κυρώσεις σε μια ενδεχόμενη μη τήρησή της.

2.3.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΒΟΛΗΣ

Πραγματοποιείται διεθνής, ισότιμη πρόσκληση υποβολής προσφοράς σε όλη την Κοινότητα και επαρκής δημοσιότητα αυτής, ώστε να διασφαλιστεί μια διαφανής διαδικασία επιλογής που αφενός δεν θα εισάγει διακρίσεις και αφετέρου θα εξασφαλίζει έναν αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Στην πρόσκληση αυτή καλούνται

¹⁴ Κανονισμός ΕΚ αριθ. 3577/92, άρθρο 2, §3.

όλοι οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για τη δρομολόγηση πλοίου τους με σύναψη σχετικής σύμβασης.

Παρέχεται σε έναν πλοιοκτήτη η αποκλειστικότητα της γραμμής: η αποκλειστικότητα στη περίπτωση αυτή κρίνεται αναγκαία για την πραγματοποίηση των ουσιαστών μεταφορικών αναγκών. Αποκλειστικότητα που χορηγείται για περιορισμένη χρονική διάρκεια. Το δικαίωμα της αποκλειστικότητας στην ναυτιλιακή εταιρεία, είναι βασικό δικαίωμα καθώς δίχως αυτό δύναται ο φορέας να ζημιωθεί από την είσοδο στην αγορά ενός άλλου μεταφορέα στις υψηλές περιόδους. Θεωρείται ως ένα μέσο προστασίας προς το πάροχο της Σύμβασης.

2.3.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Οι αρμόδιες αρχές προκειμένου να αναθέσουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που να εγγυώνται την εκπλήρωση του πραγματικού στόχου τους, λαμβάνουν υπόψη τους παρακάτω κριτήρια :

- i) πρόσβαση των επιβατών στις υπηρεσίες που τους παρέχονται και οι οποίες αφορούν τη συχνότητα, την ταχύτητα, την ακρίβεια και την αξιοπιστία εκτέλεσης των προγραμματισμένων δρομολογίων,
- ii) διαφάνεια των ναύλων και το επίπεδο των ναύλων για διάφορες ομάδες χρηστών,
- iii) ολοκληρωμένες υπηρεσίες : επαρκής πληροφόρηση, έκδοση εισιτηρίων, τήρηση ωραρίου δρομολογίων, δικαιώματα καταναλωτών και δυνατότητα μετεπιβίβασης,
- iv) πρόσβαση για τα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα,
- v) περιβαλλοντικοί παράγοντες, βάση τη διεθνή σύμβαση για τη Πρόληψη της Ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL),
- vi) την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών,
- vii) την μεταφορική ανάγκη του πληθυσμού που βρίσκεται εγκαταστημένος σε αραιοκατοικημένες περιοχές,
- viii) την ασφάλεια των επιβατών (SOLAS),

- ix) τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζουν οι φορείς εκμετάλλευσης τα παράπονα των επιβατών και επιλύουν τις διαφορές με αυτούς, καθώς και κατά πόσο αποκαθιστούν τις τυχόν ελλείψεις υπηρεσιών τους.

2.3.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Οι απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται σε μια Σύμβαση προκειμένου να έχει ισχύ είναι οι ακόλουθες:

- i) Να προκύπτουν έπειτα από ανταγωνιστική πρόκληση υποβολής προσφορών.
- ii) Υπεύθυνος για το κόστος παροχής των υπηρεσιών σχετικά με τις δαπάνες του προσωπικού, τη συντήρηση και επισκευή του μεταφορικού μέσου που στη προκείμενη περίπτωση είναι το πλοίο, είναι ο φορέας εκμετάλλευσης.
- iii) Οι φορέας εκμετάλλευσης οφείλει να ενημερώνει, για τη κάθε διαδρομή, τη δημόσια αρχή για τις υπηρεσίες που προσφέρει, τους επιβαλλόμενους ναύλους, τον αριθμό των επιβαίνόντων και τα παράπονα που προκύπτουν
- iv) Η διάρκεια των συμβάσεων ορισμένου χρόνου να μην υπερβαίνει τα πέντε έτη.

2.3.4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ.

Απευθείας ανάθεση σε συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης, θεωρείται η διαδικασία στην οποία δεν μπορεί να συμμετέχει κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης και η οποία περιορίζεται για συγκεκριμένη διαδρομή. Αυτό συμβαίνει υπό την προϋπόθεση, ότι έχει ήδη δημοσιευθεί πρόσκληση υποβολής προσφορών και δεν παρέχεται ουδεμία προσφορά από κάποια ναυτιλιακή εταιρεία.

Εντοπίζονται οι νησιωτικές περιοχές για τις οποίες ή δεν υποβλήθηκε προσφορά ή δεν ανταποκρίθηκε στις ανάγκες της συνέχειας και της τακτικότητας του ακτοπλοϊκού δικτύου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΕ ΚΡΑΤΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

3.1 ΓΑΛΛΙΑ

Η Γαλλία βρίσκεται δυτικά της Ευρώπης, βρεχόμενη βορειοδυτικά από τη Βόρεια Θάλασσα και τον Ατλαντικό Ωκεανό και νότια από τη θάλασσα της Μεσογείου. Περιλαμβάνει μια πλειάδα νησιών με μεγαλύτερο το νησί της Κορσικής.

Χάρτης 1: Γαλλία



Θαλάσσια συνδέεται με τα νησιά της και με τις περισσότερες χώρες της υφελίου. Τα μεγαλύτερα λιμάνια αυτής είναι, της Μασσαλίας και της Χάβρης. Η μόνη

ακτοπλοϊκή σύνδεση που χαρακτηρίζεται «ως επιδοτούμενη» είναι τα δρομολόγια μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και Κορσικής και ρυθμιστής αυτής έχει οριστεί η Περιφέρεια της Κορσικής, που από το έτος 1991 υποκατέστησε το Γαλλικό κράτος. Τη διαχείριση των συμβάσεων την έχει αναλάβει ένας οργανισμός του δημοσίου τομέα, το Office des Transports le Corse (OTC).¹⁵

3.1.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Η τρόπος συμμετοχής ενός μεταφορέα, στις Επιδοτούμενες γραμμές, εξαρτάται από την θαλάσσια διαδρομή που θα επιλέξει. Τα δρομολόγια διακρίνονται σε δυο κατηγορίες:

α) *Κλειστές διαδρομές* όπου ανήκει η σύνδεση Μασσαλία → Κορσική.

β) *Ανοικτές διαδρομές*. Η κατηγορία αυτή αποτελείται από τις διαδρομές

Νίκαια → Κορσική και
Τουλόν → Κορσική

A. Κλειστές Διαδρομές

Η συμμετοχή στις κλειστές διαδρομές γίνεται έπειτα από ανοικτό διαγωνισμό. Οι ανάδοχοι που υποβάλλουν προσφορά πρέπει να πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις, όπως αυτές έχουν καθοριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και κερδίζει αυτός που καταθέτει τη χαμηλότερη προσφορά. Η σύμβαση που υπογράφεται έχει διάρκεια πέντε (5) έτη και στην οποία αναγράφεται ένας αυστηρός όρος :

- η εταιρεία οφείλει να καταθέτει απολογισμό για τις περιόδους αιχμής (άνοιξη, καλοκαίρι, Χριστούγεννα).

Οι μεταφορείς SNCM¹⁶ και CMN¹⁷ παρείχαν την συγκεκριμένη υπηρεσία για το διάστημα 1976 – 2001 με βάση ενός εικοσιπενταετές συμβολαίου¹⁸. Στα μέσα της

¹⁵ O.T.C : Ιδρύθηκε το 1992

¹⁶ SNCM: Societe Nationale Maritime Corse Mediterranee.

¹⁷ CMN: Corsica Marima Nationale.

10ετίας 90' με την ενίσχυση του ανταγωνισμού στη Κορσική, η σύμβαση τέθηκε υπό αμφισβήτηση με τις ακόλουθες κατηγορίες:

- σταυροειδή επιδότηση των ζημιών της Corsica Maritima από τις επιδοτήσεις που λάμβανε η SNCM,
- τη μίσθωση αδρανούς δυναμικότητας πλοίου της SNCM στη Corsica Maritima σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από εκείνες της αγοράς,
- στρέβλωση του κοινοτικού εμπορίου μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας, λόγω της επιδότησης της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας προς τη Κορσική από τα πιο απομακρυσμένα λιμάνια και όχι από όλα τα λιμάνια που δύναται να εξυπηρετήσουν το νησί,
- την υπέρμετρη ελευθερία προς την SNCM στο να καθορίζει η ίδια το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών της, αποκτώντας με αυτό το τρόπο πλεονέκτημα εις βάρος των άλλων εταιρειών,
- την επιδότηση υψηλών δαπανών μέσω των συμβάσεων. Στις υψηλές δαπάνες συμπεριλαμβάνονται η κατασκευή πλοίων από τα γαλλικά ναυπηγεία και το κόστος ασφάλισης των λιμενεργατών της Μασσαλίας,

Οι ως άνω κατηγορίες απορρίφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την αιτιολογία της μη ύπαρξης συνθηκών ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά. Οι τοπικές αρχές της Κορσικής αποδέχθηκαν τα συμπεράσματα και προχώρησαν στην επόμενη πρόσκληση με διεθνή ανοικτό διαγωνισμό, τον οποίο κέρδισε για ακόμα μια φορά ο Όμιλος της SNCM, με σύναψη πενταετούς συμβάσεως για τα έτη 2002 – 2006. Στη χρονιά που διανύουμε – 2009 – η SNCM¹⁹ παραμένει ο κυρίαρχος στις γραμμές αυτές μετά την νέα σύμβαση του 2007 .

B. Ανοικτές διαδρομές

Στην αγορά των ανοικτών διαδρομών η οικονομική υποστήριξη λαμβάνει τη μορφή «κοινωνικής βοήθειας». Ο μεταφορέας χορηγείται με κάποιο ποσό για τον επιβάτη που μεταφέρει. Η είσοδος είναι ελεύθερη · δεν απαιτείται η σύναψη σύμβασης

¹⁸2004/166/EK: Απόφαση της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την προβλεπόμενη να υλοποιηθεί από τη Γαλλία αναδιαρθρωτική ενίσχυση υπέρ της Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 061 της 27/02/2004 σ. 0013 – 0065.

¹⁹ Η εταιρεία ιδιωτικοποιήθηκε το Μάρτιο του 2006.

και κατά συνέπεια ούτε διαγωνιστική διαδικασία. Οι μόνες προϋποθέσεις που θέτονται είναι :

- ο καθορισμός μέγιστης τιμής ναύλου,
- η συχνότητα δρομολογίων και
- τα πλοία να είναι νηολογημένα στο Γαλλικό Κράτος.

3.1.2 ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ

Όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενη παράγραφο υφίστανται δύο κατηγορίες επιδοτούμενων δρομολογίων, συνέπεια αυτού η χορήγηση να διακρίνεται σε δύο ταξινομήσεις:

- α) επιδότηση μέσω της σύμβασης και
- β) κοινωνική βοήθεια.

A. Επιδότηση μέσω της υπογεγραμμένης σύμβασης

Αφορά τις κλειστές διαδρομές (Μασσαλίας – Κορσικής). Η επιδότηση παρέχεται από τις κρατικές αρχές και είναι *Καθαρού Κόστους*, δηλαδή καλύπτει τα έσοδα κινδύνου αλλά όχι τα λειτουργικά. Ωστόσο, παρόλο που έχει συμφωνηθεί ένα συγκεκριμένο ποσό επιδότησης, στη περίπτωση που εμφανιστεί μείωση στα έσοδα της εταιρείας εν συγκρίσει με τα προβλεπόμενα, η Κυβέρνηση προσφέρει ένα επιπλέον χρηματικό ποσό που προκύπτει από το ποσοστό μείωσης:

- i) εάν η μείωση είναι μικρότερη του 2% δεν προσφέρεται επιπλέον χρηματοδότηση,
- ii) εάν η μείωση κυμαίνεται $2\% \leq 4\%$ το πρόσθετο ποσό που δίνεται είναι ανάλογο της μείωσης των εσόδων και
- iii) εάν η μείωση είναι μεγαλύτερη του 4% προβλέπεται περικοπή κάποιων παρεχόμενων υπηρεσιών (όπως μείωση συχνότητας δρομολογίων)

Η οικονομική υποστήριξη στις εταιρείες SNCM και CMN για τα έτη 2004 και 2006 αναγράφονται στο πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 1: Ποσό επιδότησης επιβάτες/εμπορεύματα

	2004	2006
SNCM	66.5 εκατομ. €	72.7εκατομ.€
CMN	25.089.701€	27.6εκατομ.€

Πηγή: ΟΤΣ.

B. Κοινωνική βοήθεια

Εφαρμόζεται στις ανοικτές διαδρομές και η επιχορήγηση αυτής της μορφής δεν συνδέεται βάση σύμβασης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (PSC). Είναι απευθείας επιδότηση σε ειδικές κατηγορίες επιβατών²⁰:

- μόνιμοι κάτοικοι του νησιού της Κορσικής,
- νεολαία,
- παιδιά ηλικίας κάτω των 10 ετών και
- πολύτεκνες οικογένειες.

Το ποσό της επιχορήγησης κυμαίνεται στα 15€μέχρι 20€ανά επιβάτη.

Στο παρακάτω πίνακα αναγράφονται τα ποσά κοινωνικής βοήθειας που δόθηκαν στις εταιρείες SNCM/CMN και Corsica Ferries.

Πίνακας 2: Ποσό κοινωνικής βοήθειας επιβάτες/εμπορεύματα

	2002	2004	2006
SNCM/ CMN	5.294.196 €	15. 2εκατομ.€	16.5εκατομ.€
Corsica Ferries	8.210.469 €	δεν υπάρχει αναφορά	δεν υπάρχει αναφορά

Πηγή: ΟΤΣ

3.1.3 ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Τα Επιδοτούμενα δρομολόγια που συνδέουν την ηπειρωτική χώρα με το νησί της Κορσικής είναι τα παρακάτω:

²⁰ Άρθρο 87/359 E.C της 22/6/1987

Πίνακας 3: Δρομολόγια

ΗΠΕΙΡΩΤ.ΧΩΡΑ	ΚΟΡΣΙΚΗ	ΜΕΤΑΦΟΡ.ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Νίκαια	- Ajaccio - Bastia - Calvi - Ile Rousse	SNCM Corsica Ferries
Τουλόν	- Ajaccio - Bastia - Ile Rousse - Propriano	SNCM Corsica Ferries
Μασσαλία	- Ajaccio - Bastia - Ile Rousse - Propriano - Porto Vecchio	SNCM και CMN (το 40% ανήκει στην SNCM)

Χάρτης 2: Δρομολόγια Κορσικής με την Ηπειρωτική χώρα



3.2 ΙΣΠΑΝΙΑ

Η Ισπανία είναι ένα κράτος της νοτιοδυτικής Ευρώπης που καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της Ιβηρικής Χερσονήσου. Ανατολικά και νότια βρέχεται από τη Μεσόγειο Θάλασσα και νοτιοδυτικά από τον Ατλαντικό Ωκεανό. Στα διοικητικά της εδάφια ανήκουν οι Βαlearίδες νήσοι, τα Κανάρια νησιά και οι παράλιες πόλεις, της Βόρειας Αφρικής, Ceuta και Melilla

Χάρτης 3: Ισπανία



Σημαντικότεροι λιμένες της θεωρούνται το Μπιλμπάο, Σανταντέρ, Χιχόν, η Φερρόλ, και η Κορούνια οι οποίοι τοποθετούνται γεωγραφικά στον Ατλαντικό Ωκεανό. Στην όχθη της Μεσογείου είναι τα λιμάνια της Βαρκελώνης, της Καρθαγένης, του Αλγεθίρας και της Βαλένθια.

Οι θαλάσσιες μεταφορές διεξάγονται

- i. μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και
- ii. μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά και με τους Ισπανικούς θύλακες της Β. Αφρικής.

Υπηρεσίες υπό καθεστώς επιδότησης εφαρμόζονται σε τρία δίκτυα ακτοπλοϊκών γραμμών:

1^ο) συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τις *Βαlearίδες νήσους*

2^ο) συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα *Κανάρια νησιά* και το

3^ο) την ηπειρωτική χώρα με τις πόλεις *Ceuta* και *Melilla* (Βόρεια Αφρική)

Για την καθεμία από αυτές συνάπτεται ξεχωριστό συμβόλαιο, με αρμόδιο φορέα τη Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και όταν κρίνεται απαραίτητο και με τις εμπλεκόμενες αυτόνομες κοινότητες²¹.

3.2.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Δύο είναι οι υπάρχον διαδικασίες συμμετοχής:

i) Οι μεταφορείς δύναται να συμμετέχουν στις γραμμές εάν και εφόσον δηλώσουν την επιθυμία τους για τη λειτουργία μιας συγκεκριμένης γραμμής στο Υπουργείο. Δύο απαιτήσεις οφείλει να πληροί ένας μεταφορέας για την έγκριση δρομολογίου, από το Υπουργείο, αυτές είναι

- η εθνικότητα του πληρώματος και
- περί ασφάλειας του πλοίου.

Η σημαντική καινοτομία που έχει γίνει σχετικά με τις απαιτήσεις είναι, οι εταιρείες που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στις εν λόγω γραμμές δεν χρειάζονται πλέον «άδεια λειτουργίας» όπως συνέβαινε στο παρελθόν και δεν υφίστανται να πληρούν τις «ελάχιστες απαιτήσεις». Ο φορέας εκμετάλλευσης αποφασίζει ο ίδιος τα χρονοδιαγράμματα, τη συχνότητα των δρομολογίων, τους ναύλους και την ποιότητα που θα προσφέρει και όλα αυτά με στόχο να παρέχει μια ανταγωνιστική υπηρεσία. Η μόνη προϋπόθεση που υπάρχει είναι να τηρείται το συμβόλαιο με τους όρους που έχει συναφθεί.

ii) Στη περίπτωση που οι όροι δεν τηρούνται ή δεν υπάρχει η επιθυμητή προσφορά τότε εξαγγέλλεται ανοικτός δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός με συγκεκριμένο προϋπολογισμό. Υποβάλλονται προσφορές από τις εταιρείες κ επιλέγονται εκείνες που πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις. Έπειτα από εξέταση των

²¹ Η συμμετοχή των αυτόνομων κοινοτήτων στις συμβάσεις, συμβαίνει μόνο στη περίπτωση που υπάρχει ένας και μοναδικός μεταφορέας που έχει δηλώσει να λειτουργήσει στη συγκεκριμένη γραμμή.

προσφορών χορηγείται η άδεια στην εταιρεία που επιλέγεται και υπογράφεται «σύμβαση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας».

Τρεις ξεχωριστές συμβάσεις έχουν συναφθεί:

- α) Balearic island,
- β) Canary islands και
- γ) Ceuta and Melilla.

με χρονική διάρκεια τα πέντε έτη.

3.2.2 ΜΟΡΦΕΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ

Στην Ισπανία η επιδότηση αφορά αποκλειστικά τη μεταφορά των επιβατών, ενώ οι εμπορευματικές μεταφορές για τα νησιά δεν επιδοτούνται. Υφίστανται δύο μορφές επιδοτήσεων για τις επιχειρήσεις. Η πρώτη λαμβάνεται στα πλαίσια της υπογεγραμμένης σύμβασης και η δεύτερη ως αποζημίωση στις εταιρείες που συμμετέχουν στις συνδέσεις, στα πλαίσια του ανταγωνισμού, δίχως σύμβαση. Αναλυτικότερα :

i) «Επιδότηση που δίνεται σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης» και είναι υπό καθεστώς υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. Χρηματοδοτείται η εταιρεία που έχει υπογράψει τη σύμβαση με την αμοιβή που έχει καθοριστεί και το ποσό καταβάλλεται μηνιαίως. Είναι ένα συμβόλαιο *Καθαρού Κόστους*. Στη περίπτωση αυτή, ο μεταφορέας εισπράττει έσοδα από τους επιβάτες καθώς και ένα προκαθορισμένο ποσό επιδότησης, το οποίο υπολογίζεται βάση της εκτιμώμενης ζήτησης και το εκτιμώμενο λειτουργικό κόστος. Αυτό σημαίνει, ότι η αποζημίωση που λαμβάνει η εταιρεία θα πρέπει να ανταποκρίνεται στο επιπλέον κόστος που επωμίζεται για την παροχή της υπηρεσίας. Η πολιτική για την καταβολή της αποζημίωσης συνίσταται σε απευθείας επιδότηση του επιβάτη · οι επιβάτες πληρώνουν το 1/3 της τιμής του εισιτηρίου και το υπόλοιπο πληρώνεται στον μεταφορέα από το Κράτος. Ο μεταφορέας φέρει τα έσοδα των κινδύνων, δηλαδή στη περίπτωση που η ναυτιλιακή εταιρεία μεταφέρει λιγότερους επιβάτες απ' ότι είχε προβλέψει, η απώλεια αυτή δεν θα καλυφθεί με επιπλέον αμοιβή. Ένας άλλος κίνδυνος που υπάρχει είναι, οι γραμμές μετά την ανάθεση της σύμβασης είναι ανοιχτές στον ανταγωνισμό έχοντας ως ακόλουθο να μπορεί να εισέρχεται στην

αγορά ο κάθε ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας. Ο «κίνδυνος» αυτός εμφανίζεται μόνο για την σύνδεση της Ιβηρικής Χερσονήσου με τις Βαλεαρίδες νήσους.

Η εταιρεία που εξυπηρετεί τις γραμμές αυτές με σύναψη σύμβασης είναι, η κρατικών συμφερόντων, Compañia Trasmediterranea. Το αρχικό συμβόλαιο της είχε διάρκεια είκοσι (20) ετών και έληξε στις 3/1/1997, οπότε ανοίγει η αγορά και στα άλλα κράτη μέλη. Προς συμμόρφωση με τις κοινοτικές οδηγίες, η Ισπανία δημοσίευσε πρόσκληση σε εννέα (γραμμές), η χρονική διάρκεια της νέας σύμβασης προβλεπόταν για δέκα (10) χρόνια με ελάχιστες απαιτήσεις προς τον μειοδότη. Έπειτα από εξέταση, η διάρκεια της σύμβασης μειώθηκε στα τρεισήμισι (3,5) χρόνια και εν τέλει συμφωνήθηκε να μην υπερβαίνει τα πέντε (5) χρόνια. Το έτος 2001 γίνεται νέος διαγωνισμός και οι γραμμές ομαδοποιούνται σε τρεις συμβάσεις με καθοριζόμενο ποσό επιδότησης για κάθε ομάδα. Ενδεικτικά, στον πίνακα που ακολουθεί αναγράφονται τα ποσά επιδότησης που δόθηκαν για τη σύμβαση 2001 – 2005.

Πίνακας 4: Χρηματική Αποζημίωση

ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ	ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ	ΤΕΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΔΙΝΕΤΑΙ
<i>Ηπειρωτ.Χώρα → Βαλεαρίδες νήσοι</i>	8.583.594,77	7.132.272,09
<i>Ηπειρωτ.Χώρα → Κανάρια νησιά</i>	14.502.752,64	9.351.445,17
<i>Ηπειρωτ.Χώρα → Ceuta και Melilla (Β.Αφρική)</i>	36.923.148,58	30.803.619,17

Πηγή: BOE (Official Spanish Bullet) της 29/1/2002

ii) «Επιδότηση που δίνεται χωρίς να έχει συναφθεί σύμβαση». Στη περίπτωση αυτή δίνεται αποζημίωση στους εξουσιοδοτημένους μεταφορείς επιβατών. Η αποζημίωση αντιστοιχεί με το ποσό που χάνεται, από την έκπτωση που παρέχεται στους κατοίκους των περιοχών αυτών με Ευρωπαϊκή υπηκοότητα. Το ποσό που αντιστοιχεί προσφέρεται στο τέλος κάθε έτος.

3.2.3 ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

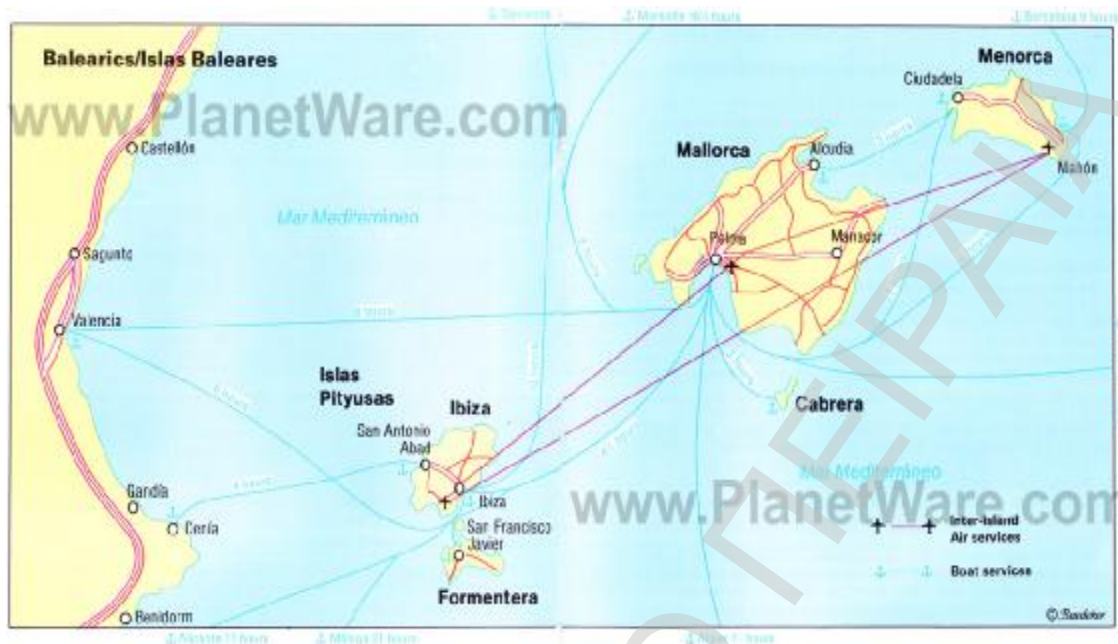
Παρακάτω γίνεται παρουσίαση των δρομολογίων που είναι υπό καθεστώς υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας.

i) *Βαlearίδες νήσοι*: τοποθετούνται στην ανατολική ακτή της Ιβηρικής Χερσονήσου, δυτικά της Μεσογείου. Αποτελεί σύμπλεγμα νησιών με μεγαλύτερα τη Μαγιόρκα, Μινόρκα, Ίμπιθα, Formentera, Cabrera και με πρωτεύουσα τη πόλη Palma του νησιού της Μαγιόρκας.

Πίνακας 5: Χαρακτηριστικά Δρομολογιακών Γραμμών

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΕΤΑΦΟΡ.ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
<i>Barcelona – Palma – Barcelona</i>	-Trasmediterranea S.A(A,E)	-7 μέχρι 10 την εβδομάδα
<i>Barcelona – Ibiza – Barcelona</i>	-Trasmediterranea S.A	-4 μέχρι 6 φορές την εβδομάδα.
	-Union Maritima de Formentere e Ibiza (UMAFISA).	-3φορές την εβδομάδα
<i>Barcelona – Mahón – Barcelona</i>	-Trasmediterranea	-2μέχρι 6 φορές την εβδομάδα
<i>Valencia – Palma – Valencia</i>	Trasmediterranea S.A(A,E)	-6φορές την εβδομάδα
<i>Valencia – Ibiza – Valencia</i>		-1μέχρι 3φορές εβδομαδιαίως.
<i>Valencia – Mahón – Valencia</i>		-1φορά την εβδομάδα
<i>Denia – Ibiza</i>	Joint Venture Balearia & Pitra	-1 ημερησίως.
<i>Denia – Ibiza – Palma – Denia</i>		-2ημερησίως
<i>Denia – San Antonio – Denia</i>		-3ημερησίως

Χάρτης 4: σύνδεση Valencia - Balearic Isles & Denia - Balearic Isles



Χάρτης 5: σύνδεση Barcelona – Balearic Isles



Πηγή: Ministerio de Fomento. Dirección General de la Marina Mercante

ii) Κανάριες νήσοι : Σύμπλεγμα νησιών που βρίσκονται γεωγραφικά βορειοδυτικά της Αφρικής. Τα κυρίως νησιά είναι η Γκραν Κανάρια, η Φουερτεβεντούρα, η Λανθαρότε, η Τενερίφη, η La Palma, η Γκομέρα και το Ιέρρο. Πρωτεύουσα είναι η La Palma του νησιού Γκραν Κανάρια και η Σάντα Κρουζ της Τενερίφης.

Χάρτης 6: Κανάριες νήσοι



Πίνακας 6: Συνδέσεις

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΕΤΑΦΟΡ.ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
Cadiz – Las Palmas – Tenerife	Trasmediteranea S.A	1φορά την εβδομάδα

Πηγή: : *Ministerio de Fomento. Dirección General de la Marina Mercante*

iii) Β. Αφρική (Ceuta και Melilla): η σύνδεση της Ιβηρικής Χερσονήσου με τη Βόρεια Αφρική επιτυγχάνεται με τις παράλιες πόλεις Ceuta και Melilla.

Χάρτης 7: Ceuta & Melilla



Η παρουσίαση των δρομολογίων γίνεται στο παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 7: Συνδέσεις

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΕΤΑΦΟΡ.ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
<i>Algeciras – Ceuta – Algeciras</i>	- Buque Bus - Europa ferries S.A	- 6 φορές ημερησίως - 5 μέχρι 8 ημερησίως (Catamaran) και 3 μέχρι 4 με συμβατικά πλοία
<i>Almeria – Melilla – Almeria</i>	Trasmediterranea	7 φορές την εβδομάδα
<i>Malaga – Melilla – Malaga</i>	Trasmediterranea	7 φορές την εβδομάδα

Πηγή: *Ministerio de Fomento. Dirección General de la Marina Mercante*

3.3 ΙΤΑΛΙΑ

Η Ιταλία βρίσκεται στο νότιο μέρος της Ευρώπης, αποτελούμενη από μια μεγάλη χερσόνησο που εισχωρεί στη Μεσόγειο, ανάμεσα στην Αδριατική θάλασσα, το Ιόνιο πέλαγος και το Τυρρηνικό πέλαγος. Επίσης στη διοικητική της περιφέρεια ανήκουν τα νησιά Σαρδηνία και Σικελία.

Χάρτης 8: Ιταλία



Θαλάσσιες συνδέσεις πραγματοποιούνται μεταξύ των λιμένων

- α) της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά της Σικελίας και της Σαρδηνίας,
- β) της ηπειρωτικής χώρας με τα μικρότερα νησιά της (λ.χ. Isola d'Elba, Ischia) και
- γ) της Σικελίας με τα νησιά που τοποθετούνται στα βόρεια, δυτικά και νότια αυτής.

Επιδοτούμενα θεωρούνται αποκλειστικά τα δρομολόγια της Σικελίας με τα ευρισκόμενα από αυτήν νησιά και για τα οποία συνάπτεται σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Η επιχορήγηση απευθύνεται στη μεταφορά των επιβατών, εμπορευμάτων και επικίνδυνων αγαθών. Υπεύθυνος φορέας, για τη διαχείριση των υπηρεσιών, είναι η κεντρική περιφέρεια της Σικελίας και συγκεκριμένα η Περιφερειακή αρχή των μεταφορών της Σικελίας.

3.3.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Ο νόμος 160/1989 προβλέπει στο άρθρο 9 «*οι δημόσιες αρχές επιλέγουν τις γραμμές που πρέπει να εξυπηρετούνται και τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων, βάση τεχνικής πρότασης υποβαλλόμενη από τις ανάδοχες επιχειρήσεις, οι οποίες προς το σκοπό αυτό οφείλουν να υποβάλλουν ανά πενταετία πρόγραμμα εκτέλεσης δρομολογίων*».

Η διαδικασία υποβολής προσφοράς γίνεται μέσω ανοικτού μειοδοτικού διαγωνισμού και νικητής είναι, ο προσφέροντας την μικρότερη επιδότηση συγκριτικά με τους υπολοίπους, έχοντας υπολογίσει το μέγιστο ποσό χρηματοδότησης που του είναι αναγκαίο. Η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται στα πέντε (5) έτη. Οι φορείς εκμετάλλευσης, που τους παραχωρείται η αντίστοιχη άδεια, πρέπει να πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις και να εγγυώνται επιπλέον επικουρικά για τη σωστή εκτέλεση των υπηρεσιών.

Η περιφέρεια της Σικελίας στη περίπτωση που κρίνει την μη αναγκαιότητα λειτουργίας κάποιας υπηρεσίας, έχει το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση και να προβεί στην άμεση διακοπή της.

3.3.2 ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ

Το ύψος της οικονομικής υποστήριξης βασίζεται στο *Ακαθάριστο Κόστος – Μεικτό Κόστος* και καταβάλλεται σε τριμηνιαία βάση. Η Περιφερειακή Κυβέρνηση είναι υποχρεωμένη να καλύψει τις οικονομικές ζημιές της εταιρείας για κάθε οικονομικό έτος, δηλαδή καλύπτει τα καθαρές λειτουργικές ζημιές. Στον παρακάτω πίνακα παραθέτουμε ενδεικτικά τον μέγιστο προϋπολογισμό που έχει δοθεί

Πίνακας 8: Μέγιστο ποσό Επιδότησης

<i>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ</i>	<i>ΜΕΤΑΦΟΡ.ΕΤΑΙΡΕΙΑ</i>	<i>ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓ.</i>
<i>Eolie</i>	SNAV	7.764.740
<i>Egadi</i>	Ustica Lines	4.376.660
<i>Pelagie</i>	Ustica Lines	2.158.260
<i>Pantelleria</i>	Ustica Lines	501.920

Πηγή: Regione Sicilia press notices

Η επιδότηση που δόθηκε στη Siremar του ομίλου Tirrenia di Navigazione υπέστη σε καταγγελία. Με επιστολή της 6^{ης} Αυγούστου του 1999²², η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλική Κυβέρνηση ότι θα εξετάσει εάν η μορφή επιδότησης γίνεται με διαφανή κριτήρια.

3.3.3 ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται αναφορά στους λιμένες που συνδέουν το νησί της Σικελίας με τα γύρω νησιά .

Πίνακας 9: Δρομολόγια

<i>ΣΙΚΕΛΙΑ</i>	<i>ΝΗΣΙΑ</i>	<i>ΝΑΥΤΙΑ.ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</i>
Trapani	Egadi : Favignana Levanzo Marettimo	Siremar & Ustica Lines
Trapani	Pantelleria	
Milazzo	Eolie	
Messina	Eolie	
Porto Empedocle	Pelagie	

²²Υπόθεση C-400/99, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, «Ενισχύσεις σε επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών», Απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, εν μέρει κατάργηση της δίκης, αυτοτελές αποτέλεσμα αναστολής, Κανονισμός (ΕΚ) 659/1999, Προηγούμενη ακρόαση.

Χάρτης 9: Σικελία



Οι μεταφορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις γραμμές αυτές είναι οι ιδιωτικές εταιρείες Ustica Lines, SNAV και Siremar.

Η Ustica Lines κέρδισε το 2008 το διαγωνισμό και υπέγραψε 5ετές συμβόλαιο για τη λειτουργία των υδροπτερόγων υπηρεσιών, μεταξύ της Σικελίας και των νησιών Eolie και Egadi. Επίσης τα νησιά Eolie εξυπηρετούνται με πέντε συνδέσεις της Siremar, με λιμάνι αναχώρησης τον λιμένα Milazzo της Σικελίας.

Χάρτης 10: Egadi Islands



3.4 ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η Πορτογαλία τοποθετείται στα δυτικά της Ιβηρικής Χερσονήσου, στην νοτιοδυτική Ευρώπη. Συνορεύει στο βόρειο και ανατολικό τμήμα της με την Ισπανία, ενώ νοτιοδυτικά βρέχεται από τον Ατλαντικό Ωκεανό εντός του οποίου της βρίσκονται τα δυο αρχιπελάγη της, οι Αζόρες και η Μαδέρα.

Χάρτης 11: Πορτογαλία



Οι μόνες θαλάσσιες επιδοτούμενες γραμμές που πραγματοποιούνται στη Πορτογαλία, είναι αυτές που συνδέουν

- i) την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά Madeira κ Azores
- ii) και οι νησιωτικές συνδέσεις.

Χάρτης 12: Αρχιπέλαγος Μαδέρα & Αζόρες



και αφορούν τις :

- εμπορευματικές μεταφορές γενικού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων,
- καθώς και οι μεταφορές επιβατών μεταξύ των νησιών Azores και Madeira.

3.4.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Σύμφωνα με τη Πορτογαλική νομοθεσία²³ για τη συμμετοχή στα επιδοτούμενα δρομολόγια δεν απαιτείται διαγωνιστική διαδικασία και κατά συνέπεια αυτού δεν υπογράφεται σύμβαση. Οι ρυθμιστές των συνδέσεων, που είναι οι Τοπικές αρχές των Αζόρων και Μαδέρα (Regional Government of Azores and the Regional Government of Madeira) δεν παρέχουν χρηματοδότηση στους μεταφορείς · οι γραμμές είναι πλήρως απελευθερωμένες, λειτουργούν σε εμπορική βάση δίχως τις κρατικές

²³Νομοθετικό διάταγμα υπ' αριθ.194/98 (10 Ιουλίου 1998) και τροποποίηση αυτού από το υπ' αριθ.331/99 (20 Αυγούστου 1999).

επιδοτήσεις. Ωστόσο η αγορά δεν είναι ανταγωνιστική καθώς δεν χαρακτηρίζεται επικερδής και ένας μεταφορέας εκμεταλλεύεται μια συγκεκριμένη γραμμή. Οι εταιρείες πρέπει να ζητήσουν έγκριση των δρομολογίων τους από τις Περιφερειακές Κυβερνήσεις και άδεια παραχωρείται μόνο εάν τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις:

- i) Συχνότητα δρομολογίων. Οι μεταφορείς που συμμετέχουν υποχρεούνται να παρέχουν τις υπηρεσίες τους για όλα τα νησιά, μηνιαίως, είτε από την ηπειρωτική χώρα, είτε στις ενδονησιωτικές μεταφορές. Ειδικότερα στο σύμπλεγμα στις Azores, είναι υποχρεωμένοι να περνάνε ανά δεκαπενθήμερο από τα πέντε διαφορετικά νησιά.
- ii) Δέσμευση για τη τήρηση προγραμματισμένων δρομολογίων για διάστημα ενός έτους, όπου είναι και η ελάχιστη διάρκεια παραχώρησης αδειάς.
- iii) Προσδιορισμένο το κόστος για τις μεταφορές.
- iv) Χρησιμοποίηση πληρώματος με ευρωπαϊκή υπηκοότητα.
- v) Κοινή τιμή ναύλου για όλες τις νησιωτικές συνδέσεις.

Στη περίπτωση που οι μεταφορείς διακόψουν την παροχή υπηρεσιών τους για διάστημα άνω των δεκαπέντε (15) ημερών, ο ρυθμιστής έχει την δυνατότητα να ανακαλέσει την άδεια παραχώρησης και να επιβάλλει πρόστιμο.

3.4.2 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Τα δρομολόγια εκτελούνται από πέντε μεταφορικές εταιρείες:

- i. Madeira Express: ηπειρωτική χώρα (Λισαβόνα) με Μαδέρα (Porto Funchal).
- ii. Acores Express: ηπειρωτική χώρα (Λισαβόνα ή Lexoies) με Αζόρες (Porto Delgado).
- iii. Inter Regioes: συνδέει τις Αζόρες με τη Μαδέρα.
- iv. Transisular: συνδέει τις Αζόρες με τη Μαδέρα.
- v. Africa Express

Η σύνδεση του νησιού της Μαδέρας επιτυγχάνεται μέσω των δύο λιμανιών Funchal και Porto Santo.

Χάρτης 13: Madeira Islands



και η σύνδεση στις Αζόρες μέσω των πέντε κύριων νησιών. Η εταιρεία Acorline δραστηριοποιείται στη σύνδεση αυτή για την επιβατική μεταφορά και μόνο τη θερινή περίοδο.

Χάρτης 14: Azores



Αξίζει να σημειωθεί, για τη θερινή περίοδο 2008, στη σύνδεση αυτή συμμετείχε ένα ελληνικό πλοίο επονομαζόμενο "Express Santorini", μέσω ναύλωσης.

3.5. ΣΚΩΤΙΑ

Η Σκωτία αποτελεί το βόρειο τμήμα του νησιού της Μεγάλης Βρετανίας. Στα νότια συνορεύει με την Αγγλία, δυτικά βρέχεται από τον Ατλαντικό Ωκεανό ενώ ανατολικά από τη Βόρεια Θάλασσα.

Χάρτης 15: Σκωτία



Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά επιδοτούνται από τη Κυβέρνηση της Σκωτίας και κάποιες ενδονησιωτικές μεταφορές

από τις τοπικές αρχές²⁴ στα πλαίσια των Highlands and Islands Shipping Services Act 1960. Η επιδότηση απευθύνεται σε δύο δέσμες νησιών:

- 1) Βόρεια νησιά: συμπεριλαμβάνουν τα νησιά Orkney και Shetland.
- 2) Δυτικές νήσοι: αποτελούνται από τα νησιά Clyde and Hebrides.
Και σε μια διαδρομή
- 3) Gourock – Dunoon

Η εναρκτήρια περίοδο για τις επιδοτήσεις ξεκίνησε τη 10ετία του 60' στα νησιά Clyde and Hebrides, ενώ οι Βόρειες νήσοι επιδοτούνται από τη 10ετία του 80'.

Η διαδικασία για τη συμμετοχή στις Επιδοτούμενες υπηρεσίες επιτυγχάνεται είτε:

- i) με προσφορά, έπειτα από διαγωνισμό και εν συνεχεία σύναψη συμβολαίου, είτε
- ii) με εγγυητική επιστολή που δίνεται στη κρατική επιχείρηση CalMac.

Τα επίπεδα των ναύλων καθορίζονται από τη Κυβέρνηση της Σκωτίας και αναφέρονται στη σύμβαση.

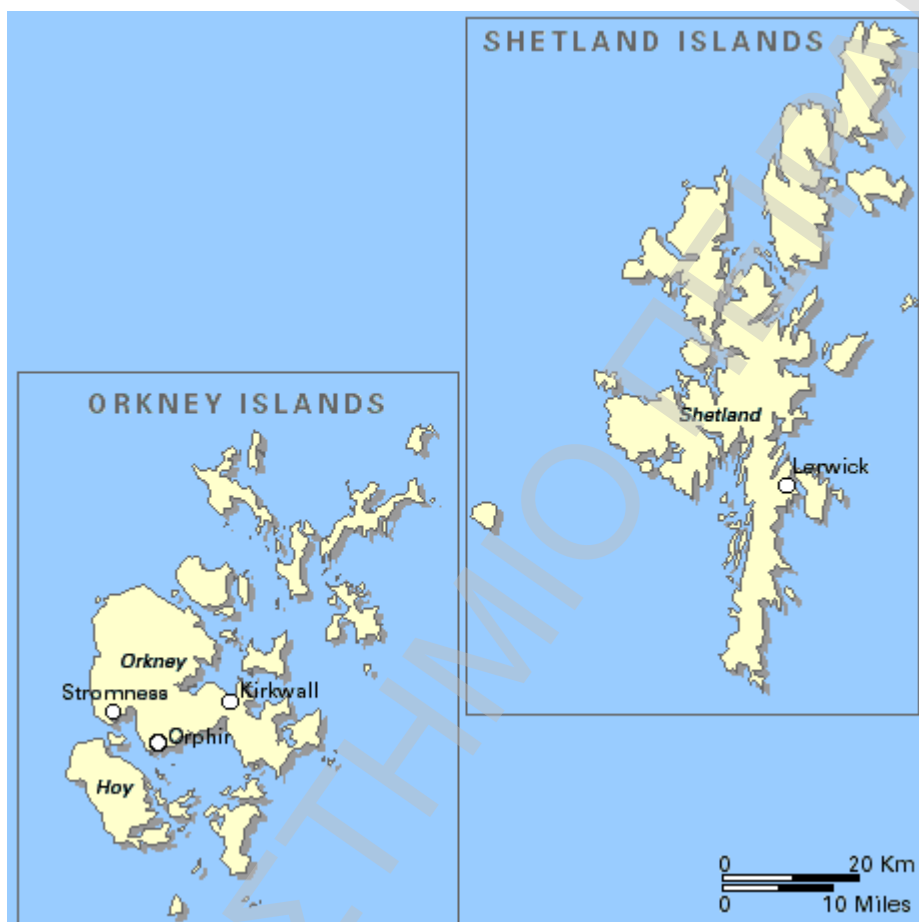
Τα πλοία που χρησιμοποιούνται παρέχονται με τη μορφή *μίσθωσης – leasing* στους επιχειρηματίες και είναι υπό την ιδιοκτησία της κρατικής Vesco. Αυτό έχει σαν επακόλουθο την έλλειψη κινήτρου για τον φορέα εκμετάλλευσης στο να δαπανά και να συντηρεί πλοία που η οικονομική τους ωφελιμότητα υπολογίζεται στα πέντε με έξι χρόνια.

²⁴ Τοπικές αρχές: Highland Council / Argyll & Bute Council / Comhairle nan Eilean Siar / Orkney & Shetland.

3.5.1 ΒΟΡΕΙΑ ΝΗΣΙΑ

Στα Βόρεια νησιά συγκαταλέγονται οι νήσοι Orkney και Shetland.

Χάρτης 16: Orkney & Shetland Isles



Χρηματική αποζημίωση προσφέρεται ήδη από τη 10ετία 80', με αρχικό φορέα εκμετάλλευσης την εταιρεία Paud O Scottish Ferries²⁵ μέχρι τη λήξη του τελευταίου συμβολαίου στις 30/09/2002. Ο μετέπειτα φορέας κατέστη η επιχείρηση Northlink²⁶ ύστερα από ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία και συνάπτοντας σύμβαση στις 1/10/02 για το διάστημα μέχρι το 2007.

Η Επίδοτη, που παρέχεται από τη Κυβέρνηση της Σκωτίας, αφορά τις μεταφορές επιβατών και οχημάτων και χορηγείται βάση του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η σύμβαση που συνάπτεται είναι Καθαρού Κόστους. Το επίδομα που προσφέρεται καθορίζεται ετησίως και καταβάλλεται μηνιαίως.

²⁵ Paud O Scottish Ferries: συντομογραφικά θα αποκαλείται P & O Ferries

²⁶ Northlink: Northlink Orkney nad Shetland Ferries Ltd

Ενδεικτικά για το οικονομικό έτος 2003 – 2004 το επίδομα ήταν του ύψους των 14,3εκατομ.£. Έκπτωση στη τιμή των ναύλων απευθύνεται στους γηγενείς κατοίκους των νησιών και επίσης αφορούν και τα οχήματα. Η τιμή των ναύλων υπόκειται σε μέγιστη αύξηση του δείκτη λιανικών τιμών.

Τα δρομολόγια που διεξάγονται συνδέουν τους λιμένες²⁷:

- a. Scrabster – Stromness: καθημερινά δρομολόγια (Δευτέρα– Παρασκευή) με συχνότητα δύο με τρεις φορές ημερησίως και το Σάββατο να πραγματοποιούνται δύο φορές.
- b. Aberdeen – Lerwick (- Kirwall): η μεταφορά των επιβατών διεξάγεται μια φορά την ημέρα, με τρία δρομολόγια την εβδομάδα να προσεγγίζουν στο Kirwall του Hatson · ομοίως η μεταφορά οχημάτων ανέρχεται στο ένα δρομολόγιο την ημέρα, με τη διαφορά η ενδιάμεση στάση στο Kirwall να είναι στο ένα δρομολόγιο εβδομαδιαίως.

Τα σκάφη που χρησιμοποιούνται αριθμούν στα πέντε, εκ των οποίων τα τρία είναι υπό την ιδιοκτησία της Lombard²⁸ και παραχωρούνται με τη μορφή leasing (μίσθωσης). Σε περίπτωση μη εκτέλεσης των προγραμματισμένων δρομολογίων επιβάλλεται χρηματική ποινή.

Οι συμβάσεις έχουν χρονική διάρκεια πέντε έτη, η νέα όμως σύμβαση που υπογράφηκε καθορίστηκε στα έξι χρόνια (Ιούλιος 2006 – Ιούνιος 2012) και η οποία περιλαμβάνει επιπλέον τη μεταφορά ζώων και επικίνδυνων εμπορευμάτων.

3.5.2 ΔΥΤΙΚΕΣ ΝΗΣΟΙ

Οι Δυτικές νήσοι περιλαμβάνουν τα νησιά Clyde & Hebrides, τα οποία επιδοτούνται ήδη από τη 10ετία του 60'', καθώς η διατήρηση των συγκεκριμένων δρομολογίων κρίθηκε οικονομικά μη βιώσιμη για τον τότε και μετέπειτα συνεχιστή φορέα εκμετάλλευσης, την Caledonian MacBrayne²⁹.

²⁷ "Northern Isles lifeline ferry services, Invitation To Tender", Scottish Executive Enterprise Transport and Lifelong Learning Department Transport Division , 4 July 2005

²⁸ Lombard: εταιρεία μίσθωσης που ανήκει στη Royal Bank of Scotland

²⁹ Caledonian MacBrayne: συντομογραφικά θα αποκαλείται CalMac.

Η επιδότηση απευθύνεται στη μεταφορά επιβατών και οχημάτων και δεν συνάπτεται επίσημη σύμβαση. Τα δρομολόγια λειτουργούν βάση εγκρίσεων από τη Κυβέρνηση στην επιχείρηση CalMac. Τα έσοδα του μεταφορέα προέρχονται:

- τα 2/3 από τους ναύλους και
- το 1/3 από τη Κεντρική Κυβέρνηση για τα λειτουργικά έξοδα, το οποίο δίνεται τέσσερις φορές το χρόνο.

Το επίδομα είναι άμεσα συνδεδεμένο με το έλλειμμα που υπολογίζεται από τον επιχειρηματία για την υπηρεσία. Για το έτος 2001 – 2002, η χρηματική αποζημίωση έφτασε στα 21,4εκατομ.£. Η χρονική διάρκεια της εγγύησης είναι εξαετής και η τρέχουσα συμφωνήθηκε για το διάστημα 11/5/2007 – 30/9/2013, όπου προτάθηκε η χρηματική αποζημίωση να υπολογίζεται στις αρχές του έτους και να ταξινομείται σε δώδεκα (12) ισόποσες δόσεις.

Οι ναύλοι υπολογίζονται βάση του συστήματος *C-fares*, όπως καθιερώθηκε το 1994. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό η τιμή τους είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις δαπάνες της εταιρείας και όχι σύμφωνα με την απόσταση – μίλι. Η «εκτίμηση» των ναύλων υπόκεινται σε μέγιστη αύξηση του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ).

Τα σκάφη που χρησιμοποιούνται (29-31 στο σύνολο) ανήκουν στη Cal Mac, μέσω της εταιρείας Vesco. Η Vesco (κατέχει το στόλο της Cal Mac) είναι υπό την ιδιοκτησία του δημοσίου, ιδρύθηκε με σκοπό τη μίσθωση των πλοίων της στις περιοχές αυτές. Ο αυστηρός όρος που υπάρχει είναι, η τιμή της μίσθωσης να είναι όμοια με εκείνης της αγοράς. Ωστόσο οι φορείς εκμετάλλευσης δύναται να χρησιμοποιούν σκάφη δικά τους εάν και εφόσον έχουν μισθωθεί όλα της Vesco.

A. Δρομολόγια

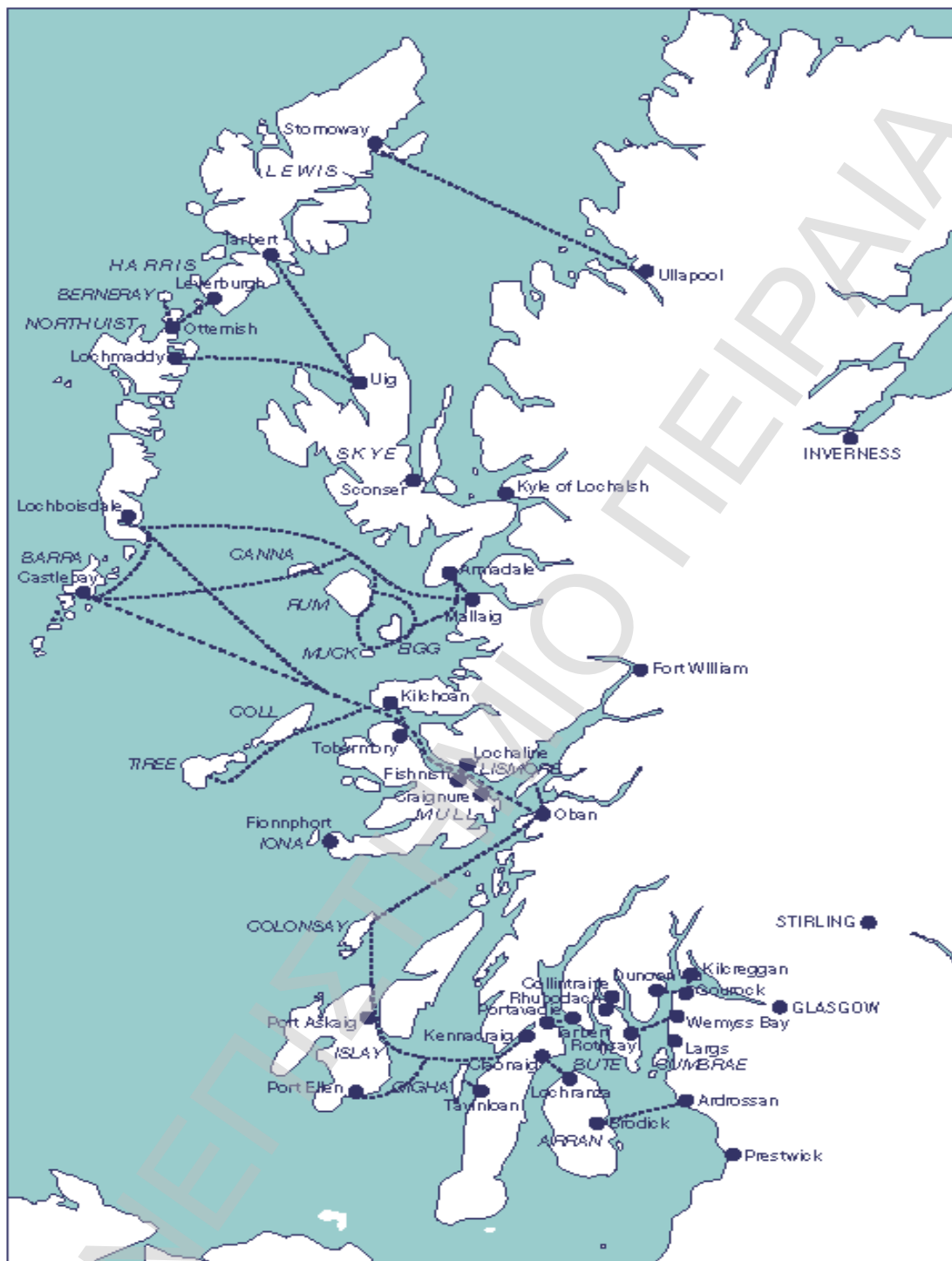
Τα δρομολόγια που επιδοτούνται απαριθμούν στα είκοσι οχτώ (28) εκ των οποίων μόνο τα τέσσερα συνδέουν την ηπειρωτική χώρα και είναι τα ακόλουθα:

- 1) Wemyss Bay – Rothesay (Isle of Bute)
- 2) Ardrossan – Brodick (Isle of Arran)
- 3) Claonaig – Lochranza (Isle of Arran): μόνο για τη θερινή περίοδο
- 4) Large – Cumbrae Slip
- 5) Colintrave – Rhubodach (Isle of Bute)
- 6) Tarbert – Portavadie (το 2002 αποφασίστηκε η λειτουργία της και στη χειμερινή περίοδο)

- 7) Kennacraig – Port Ellen /Port Askaig (Islay)
- 8) Oban – Craignure (Mull)
- 9) Oban – Castlebay (Barra) – Lochboisdale (Uist)
- 10) Mallaig – Armadale (Skye) : η υπηρεσία λειτουργούσε αρχικά μόνο τη θερινή περίοδο, το 2002 εγκρίθηκε η συνέχισή της και για το χειμώνα)
- 11) Ullapool – Stornoway (Lewis)
- 12) Lochaline – Fishnish (Mull)
- 13) Kennacraig – Port Askaig (Islay) – Colonsay – Oban
- 14) Mallaig – Armadale – Small Isles³⁰
- 15) Oban – Coll – Tiree
- 16) Oban – Colonsay
- 17) Tobermory (Mull) – Kilchoan (το δρομολόγιο πραγματοποιείται μόνο το χειμώνα - 2002-)
- 18) Oban – Lismore
- 19) Fionnphort (Mull) – Iona
- 20) Uig (Skye) – Lochmaddy (North Uist)
- 21) Uig – Tarbert (Harris)
- 22) Uig – Tarbert – Lochmaddy (χειμώνα μόνο)
- 23) Tayinloan – Gigha
- 24) Sconser (Skye) – Raasay
- 25) Berneray – Leverburgh (Harris)

³⁰ Small Isles: το σύμπλεγμα των Μικρών Νησιών συμπεριλαμβάνει τα νησιά Canna, Rhum, Muck και Eigg.

Χάρτης 17: Δρομολόγια των μικρών νησιών



3.5.3 GOUROCK – DUNOON

Για την υπηρεσία αυτή συνάπτεται ξεχωριστή σύμβαση και επιδότηση χορηγείται αυστηρά μόνο για τους επιβάτες. Το δρομολόγιο αυτό τέθηκε υπό μορφή Επιδότησης το 1981, παράλληλα με τα νησιά Hebrides και είναι αρκετά περιορισμένο, καθώς προσφέρεται ένα δρομολόγιο ανά ώρα κυρίως στις ώρες αιχμής

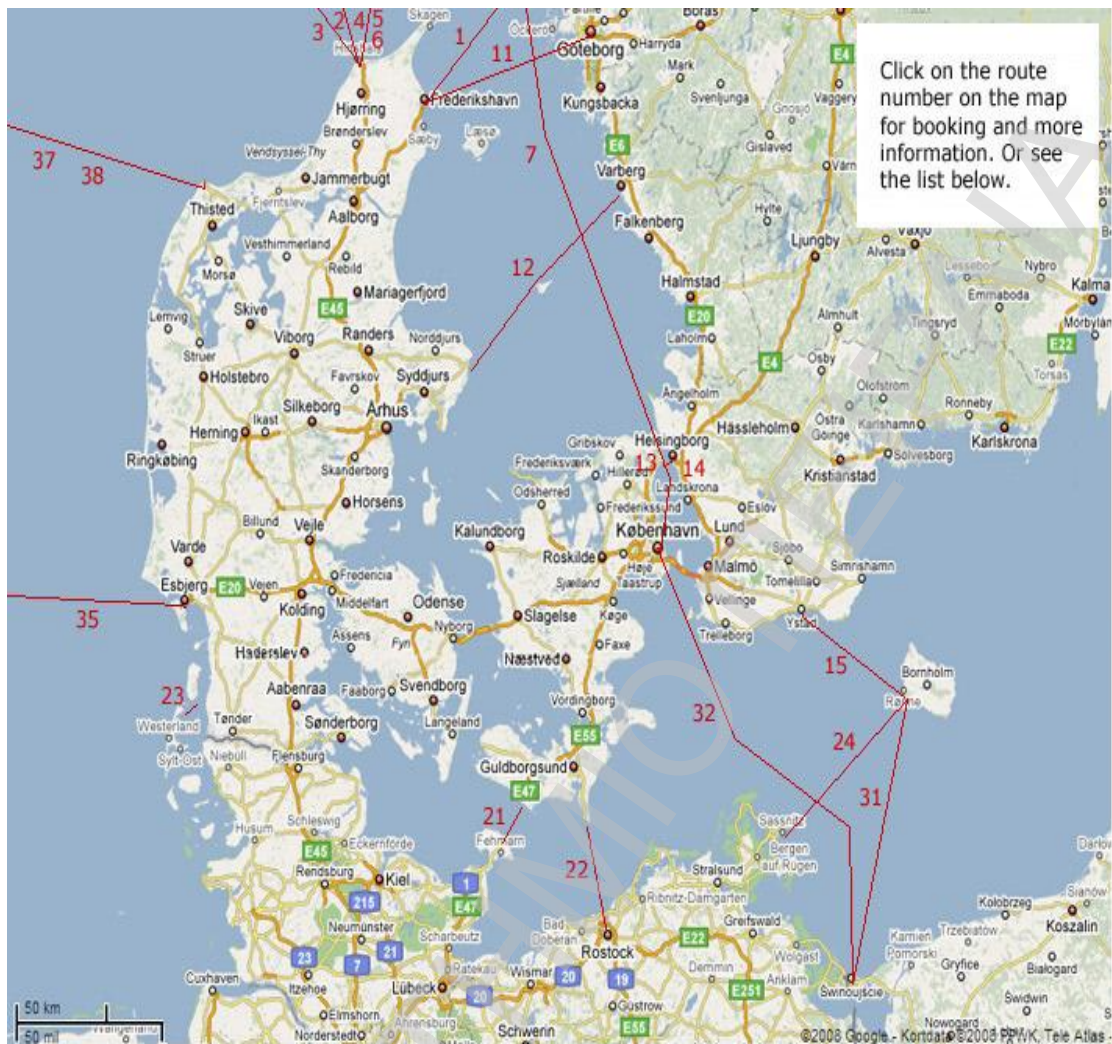
3.6 ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Οι χώρες της Σκανδιναβίας που απασχολούν περιοχές σε καθεστώς Επιδότησης είναι κυρίως η Δανία και η Σουηδία και λιγότερο η Φινλανδία. Σε γενικές γραμμές το μοντέλο που χρησιμοποιείται είναι *Κρατικά σκάφη που τα διαχειρίζεται η Τοπική Αυτοδιοίκηση*. Η διαδικασία που ακολουθείται περιγράφεται στις ακόλουθες παραγράφους.

3.6.1 ΔΑΝΙΑ

Η Δανία αποτελείται από μια μεγάλη Χερσόνησο τη Jylland και πολλά νησιά, που τα πιο ονομαστά είναι η Ζηλανδία, Fynen, Vendyssel – Thy, Lolland, Falster και Bornholm.

Χάρτης 18: Δανία



Επιδοτούμενα δρομολόγια κρίνονται εκείνα που συνδέουν τα μικρά νησιά με την ηπειρωτική χώρα. Στο σύνολο εξυπηρετούνται είκοσι έξι (26) νησιά με είκοσι τέσσερα (24) δρομολόγια και τρία δρομολόγια για τα νησιά Bornholm, Samsø και Als (Fynshavn). Οι γραμμές αυτές δεν προστατεύονται, συνέπεια αυτού είναι να μπορεί να εισέρχεται ο κάθε ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας. Εν τούτοις ανταγωνισμός δεν υφίστανται ή και αν υπάρχει είναι αρκετά περιορισμένος καθώς αναφέρεται έναντι με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Πίνακας 10: Επιδοτούμενα Δρομολόγια – μικρά νησιά/ Χρηματική Αποζημίωση

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΥΨΟΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚ. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ (Κορώνα Δανίας DKK³¹) έτος 2003
1. <i>Anholt – Grenaa</i>	7.213.485,69
2. <i>Tuno – Hu</i>	776.251
3. <i>Fur – Branden</i>	1.604.371
4. <i>Baago – Assens</i>	1.113.200
5. <i>Avernako – Lyo – Faaborg</i>	2.645.930
6. <i>Bjorno – Faaborg</i>	863.353
7. <i>Stryno – Rudkobing</i>	2.350.430
8. <i>Asko – Bandholm</i>	4.507.855,74
9. <i>Barso – Barso Landing</i>	1.225.766 (έτος 2002)
10. <i>Birkholm - Marstral</i>	321.066
11. <i>Skaro / Drejo – Svendborg</i>	3.656.100
12. <i>Hjoro – Svendborg</i>	522.300
13. <i>Hjarno - Snaptum</i>	1.421.000
14. <i>Auro – Aurosund</i>	2.699.501
15. <i>Endelave – Snaptun – Horsens</i>	6.735.537
16. <i>Oro – Holbaek</i>	2.739.143
17. <i>Fejo – Kragenaes</i>	6.285.880 (έτος 2002)
18. <i>Femo – Kragenaes</i>	6.157.508 (έτος 2002)
19. <i>Veno – Kleppen</i>	2.298.488
20. <i>Egholm – Aalborg</i>	1.826.000
21. <i>Sejero – Havnsø</i>	4.601.000
22. <i>Nekselo – Havnsø</i>	628.000
23. <i>Agerso – Stignaes</i>	3.668.000
24. <i>Omo - Stignaes</i>	2.575.000

Η διαδικασία συμμετοχής στις γραμμές αυτές είναι η ακόλουθη · οι περιφερειακές αρχές ή το διοικητικό όργανο του Κράτους καλεί τους επιχειρηματίες για υποβολή προσφορών, έχοντας ορίσει τις ελάχιστες απαιτήσεις που σχετίζονται με το επίπεδο του παρεχόμενου μεταφορικού έργου αλλά και τις προδιαγραφές του

³¹ Ισοτιμία : 1 € = 7,44250 DKK

πλοίου. Στις περισσότερες προσφορές υπάρχει μόνο ένας επιχειρηματίας ή τοπικός φορέας – δήμος.

3.6.1.1 ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Οι συμβάσεις που υπογράφονται έχουν διάρκεια πέντε (5) έτη και κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το ποιος έχει οριστεί ως ρυθμιστής:

1. Μόνο τρεις από τις είκοσι τέσσερις έχουν συναφθεί με το Δανικό Κράτος:

i) Bojden – Fynshav

ii) Samsø – Kalunborg

iii) Bornholm: τα δρομολόγια που έχουν καθιερωθεί είναι

- Ronne – Copenhagen
 - Ronne – Ystad
 - Ronne – Sassnitz (Γερμανία)
- } επιδότηση παρέχεται
& για τις τρεις
γραμμές

Οι συμβάσεις αυτές είναι *Καθαρού Κόστους*, όπου ο μεταφορέας αποσπά τα έσοδα από τα εισιτήρια. Οι συμβάσεις i και ii είναι αρκετά απλοποιημένες καθώς η μόνη απαίτηση από το Κράτος είναι να λαμβάνει κάποιες στατιστικές πληροφορίες, που σχετίζονται με τη ζήτηση και τις τιμές των ναύλων. Η πληροφορία του κόστους των εισιτηρίων χρησιμοποιείται για την εξέταση του πληθωρισμού. Η σύμβαση στις γραμμές Bornholm είναι περισσότερο περίπλοκη, καθώς επιβάλλεται ενημέρωση για την ποιότητα της υπηρεσίας και επιβολή χρηματικής ποινής, στη περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης δρομολογίου που ισοδυναμεί με μείωση της επιδότησης.

2. Οι διαχειριζόμενες σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτές είναι οι συμβάσεις που έχουν υπογραφεί με τα μικρά νησιά και τα δρομολόγια τους αναφέρονται στο πίνακα 10. Οι περισσότερες είναι Μεικτού κόστους.

3.6.1.2 ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ

Το επίδομα προέρχεται από τον κρατικό προϋπολογισμό και καλύπτει τη δωρεάν μεταφορά των μόνιμων κατοίκων των μικρών νησιών. Το ποσό της αποζημίωσης διαχωρίζεται μεταξύ της Κεντρικής, Περιφερειακής και Τοπικής αρχής. Η Κεντρική και Περιφερειακή αρχή καταβάλλουν ένα μέρος του ποσού στη τοπική αρχή, που είναι ο ρυθμιστής και η οποία με τη σειρά της το προσφέρει στο χειριστή.

Η χρηματική αποζημίωση είναι ένα σταθερό ποσό, που υπολογίζεται εξαρτώμενη από τέσσερις παράγοντες:

- i) το πληθυσμό του νησιού,
- ii) την έκτασή του,
- iii) την απόσταση – μίλι και
- iv) το μέγεθος ελλείμματος του χειριστή.

3.6.2 ΣΟΥΗΔΙΑ

Η μόνη υπηρεσία που έχει χαρακτηριστεί ως Επιδοτούμενη είναι, η παρεχόμενη, στο νησί Gotland.

Χάρτης 19: Σουηδία



με δρομολόγια

- i) Visby – Nysanhamn
- ii) Visby – Oskarshamn
- iii) Visby – Oland (μόνο τη θερινή περίοδο)

Το Gotland είναι ένα νησί σε απόσταση 100χλμ. από την ηπειρωτική χώρα με 57.000 μόνιμους κατοίκους (0,7% του πληθυσμού της Σουηδίας) και εξυπηρετείται από τρία πλοία που εκτελούν εβδομαδιαίως πέντε δρομολόγια. Τα δρομολόγια λαμβάνουν επιχορήγηση για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών από το έτος 1971.

Η σύμβαση υπογράφεται έπειτα από υποβαλλόμενη προκήρυξη. Η προηγούμενη σύμβαση είχε διάρκεια δέκα χρόνια και έληξε το 2008. Η επόμενη θα έχει διάρκεια για πέντε χρόνια, εναρμονιζόμενη με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το χρονοδιάγραμμα και η τιμή των εισιτηρίων καθορίζονται από τη Κυβέρνηση.

Πρόκειται για μια σύμβαση *μεικτού κόστους*. Το Κράτος λαμβάνει τα έσοδα από τη κίνηση και εν συνεχεία τα εκταμιεύει στη χρηματική αποζημίωση. Το ύψος της επιδότησης δίνεται με βάση του μεταφερόμενου όγκου και υπολογίζεται σε ετήσια βάση · ο επιχειρηματίας καλύπτει μόνο τα έξοδα για το προσωπικό και για τη συντήρηση των πλοίων. Ενδεικτικά το επίδομα για το έτος 2004 έφτασε τα 240εκατομ SEK³². Η μόνη ελάχιστη απαίτηση, είναι η λειτουργία της υπηρεσίας πέντε ημέρες την εβδομάδα, γεγονός που αποδυναμώνει τον ανταγωνισμό, καθώς αποθαρρύνεται η είσοδος στην αγορά τη θερινή περίοδο.

³² 1 €= 10.023 SEK

3.6.3 ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Η μόνη Επιδοτούμενη γραμμή είναι η διεθνής σύνδεση Φινλανδίας με Σουηδίας, το δρομολόγιο γίνεται μεταξύ των λιμανιών Helsinki – Stockholm.

Χάρτης 20: Δρομολόγια Helsinki – Stockholm



Το συμβόλαιο που συνάπτεται είναι τριετές και είναι μεταξύ της Φινλανδικής Αρχής και ενός ιδιωτικού φορέα – Passenger Express³³. Η χρηματοδότηση προέρχεται κυρίως από τη Φινλανδία και ορισμένες φορές συνεισφέρουν κάποιες τοπικές αρχές της Σουηδίας. Το ύψος της επιδότησης ορίζεται ετησίως, χαρακτηριστικά στη σύμβαση του 2003 – 2006, υπολογίστηκε στο 1 εκατομ. € για το κάθε έτος.

Μια επιπλέον μορφή επιδότησης που καθιερώνεται στη Φινλανδία είναι ο μηχανισμός ΦΠΑ και προσφέρει φορολογική απαλλαγή μέσω του μειωμένου ΦΠΑ.

Η σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα θεωρείται ζωτικής σημασίας. Το γεγονός ότι η διαχείριση τους πραγματοποιείται εξολοκλήρου από τη Κεντρική Κυβέρνηση και δεν καθίστανται διαδικασία δημοπράτησης, έχει ως αποτέλεσμα να μην συμπεριλαμβάνονται στα Επιδοτούμενα δρομολόγια και ούτε υπόκεινται υπό καθεστώς «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

³³ Passenger Express: είναι Φινλανδική εταιρεία που λειτουργεί υπό Σουηδική σημαία.

3.7 ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Επιδοτούμενες είναι οι υπηρεσίες που λειτουργούν στο δυτικό αρχιπέλαγος Wadden και συγκεκριμένα τα νησιά που τοποθετούνται στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας, τα επονομαζόμενα Wadden ή Frisian νήσοι.

Χάρτης 21: Frisian Islands



Τα δρομολόγια που διεξάγονται αναφέρονται στο πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 11: Επιδοτούμενες Συνδέσεις

<i>ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΧΩΡΑ</i>	<i>ΔΥΤΙΚΑ ΝΗΣΙΑ FRISIAN</i>
1. Lauwersoog	Schiermonnikoog
2. Holwerd	Ameland
3. Harlingen	Terschelling
4. Harlingen	Vlieland
5. Den Helder	Texel

Ο Ρυθμιστής είναι το Υπουργείο Μεταφορών. Η διαδικασία συμμετοχής στην αγορά δεν υπόκειται σε διαγωνισμό και δεν απαιτείται χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης, κατ' επέκταση αυτού δεν υπογράφεται συμβόλαιο παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η μόνη συμφωνία που έχει συναφθεί από το 1985, είναι για τη λειτουργία των γραμμών με λιμάνι αναχώρησης της πόλης Harlingen, οι συμμετέχοντες αυτής είναι η Κεντρική κυβέρνηση, οι τοπικές αρχές και ο φορέας εκμετάλλευσης (Doeksen). Ως ελάχιστη απαίτηση είναι η συνεχής δρομολόγηση πλοίου ανεξαρτήτως ζήτησης και οι επιχειρηματίες δύναται ελεύθερα να καθορίσει τους ναύλους.

Αποζημίωση σε απόδοση ποσού δεν προσφέρεται, η μόνη, αν θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε, «επιδότηση» που δίνεται ως αντάλλαγμα είναι η αποκλειστική δωρεάν χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων και η απόσταση χρόνου (½ ώρα) άφιξης και αναχώρησης των επιδοτούμενων γραμμών από τα υπόλοιπα δρομολόγια.

Η είσοδος στην αγορά στις μη οικονομικά βιώσιμες θαλάσσιες υπηρεσίες είναι ελεύθερη, εν τούτοις ανταγωνισμός δεν εκδηλώνεται, αυτό συμβαίνει για τους εξής παρακάτω λόγους:

- i) Υψηλές δαπάνες, καθώς απαιτούνται ειδικά πλοία με συγκεκριμένες προδιαγραφές.
- ii) Απαγορεύεται στις νεοεισερχόμενες γραμμές να παρεμποδίζουν την ομαλή λειτουργία των ήδη υπαρχόντων, λόγω της φύσης των λιμενικών προβλημάτων. Αυτό σημαίνει ότι οφείλουν να τηρούν ένα περιθώριο χρόνου, της τάξης της μισής ώρας, από τη προγραμματιζόμενη ώρα άφιξης και αναχώρησης.

3.8 ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Η Ιρλανδία είναι το τρίτο μεγαλύτερο νησί της Ευρώπης, τοποθετείται γεωγραφικά βορειοδυτικά της Ευρώπης, περιτριγυρισμένη από πλειάδα νησιών και βραχονησίδων.

Χάρτης 22: Ιρλανδία



Για τα νησιά αυτά παρέχονται στο σύνολο 14 επιδοτούμενα δρομολόγια για επιβάτες και εμπορεύματα, ήδη από τη 10ετία 80', ρυθμιστής των υπηρεσιών έχει οριστεί το Τμήμα Κοινότητας Κελτικών και Αγροτικών Υποθέσεων. Το μοντέλο που χρησιμοποιείται είναι παρόμοιο με της Σκανδιναβίας, *Κρατικά σκάφη που διατίθενται για μίσθωση στους ιδιώτες.*

A. Διαδικασία εισόδου στις Επιδοτούμενες γραμμές & σύναψη συμβολαίου

Η συμμετοχή στη συγκεκριμένη αγορά επιτυγχάνεται έπειτα από απλή εκδήλωση ενδιαφέροντος και δεν απαιτείται επίσημη υποβολή προσφοράς. Η σύμβαση αποτελεί ουσιαστικά μια «*Συμφωνία Επιπέδου*» ανάμεσα στο ρυθμιστή και τον φορέα εκμετάλλευσης. Η χρηματική αποζημίωση, που δίνεται μηνιαίως, είναι προσυμφωνημένη, δίχως τη δυνατότητα μεταβολής ώστε να αντικατοπτρίζεται το ύψος του κόστους, βασίζεται στις καθαρές δαπάνες και ισούται με τη διαφορά της τιμής των εισιτηρίων από τις εκπτώσεις. Στη μόνη περίπτωση που επέρχεται μείωση του επιδόματος είναι σε ματαίωση δρομολογίου, αν και υπάρχει μελλοντική πρόβλεψη αυτή να μην επιβάλλεται στη περίπτωση που πραγματοποιείται χωρίς υπαιτιότητα του φορέα εκμετάλλευσης.

Ιστορικά η διάρκεια των συμβάσεων ήταν τρία χρόνια, έπειτα καθιερώθηκε στα πέντε έτη. Οι προσφορές γίνονται είτε μεμονωμένα για το κάθε νησί είτε σε ομάδες, ώστε να αποφεύγεται η Σταυροειδής επιδότηση (νησιά Aran).

3.9 ΜΑΛΤΑ

Η Μάλτα είναι μία ομάδα νήσων στο ομώνυμο αρχιπέλαγος στη κεντρική Μεσόγειο που αποτελείται από επτά νησιά. Μόνο τα τρία από αυτά κατοικούνται, η Μάλτα, το Γκόζο και το Κομίνο.

Χάρτης 23: Αρχιπέλαγος Μάλτας



Επιδοτούμενη γραμμή έχει χαρακτηριστεί η επιβατική, οχηματαγωγό και εμπορευματική μεταφορά ανάμεσα στη Μάλτα και το Γκόζο. Τα δρομολόγια είναι μεταξύ των λιμανιών που αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 12: Επιδοτούμενες Γραμμές

<i>ΓΚΟΖΟ</i>	<i>ΜΑΛΤΑ</i>	<i>ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ</i>
Mgarr	Cirkewwa (επιβατική & οχηματαγωγό μεταφορά)	Τακτικά δρομολόγια & προσθήκη νυχτερινών τις ημέρες Παρασκευή και Σάββατο
Mgarr	Sa Maison (φορτία)	Μια φορά ημερησίως

Χάρτης 24: Δρομολόγια Γκόζο – Μάλτα



Οι υπηρεσίες προσφέρονται από την εταιρεία Gozo Channel Shipping Ltd³⁴, στη βάση εξαετούς σύμβασης που είχε έναρξη τον Απρίλιο του 2004 και υπογράφηκε με τον Ρυθμιστή, που είναι η Ναυτιλιακή αρχή της Μάλτας. Μέχρι τη περίοδο εκείνη η λειτουργία της υπηρεσίας δεν πραγματοποιούνταν μέσω των συμβάσεων. Η προσφορά δεν δημοπρατήθηκε, αλλά δόθηκε αποκλειστικά στον ιδιωτικό φορέα. Θεωρείται καθαρού κόστους και η αποζημίωση καλύπτει τη διαφορά της χαμηλότερης τιμής του ναύλου του κάτοικου στη Γκόζο από την υψηλότερη του Μαλτέζου. Το επίδομα δίνεται σε τρίμηνη βάση, χαρακτηριστικά τους πέντε πρώτους μήνες της σύμβασης η επιδότηση ήταν στα 700.000Lm³⁵.

Το μοντέλο που ισχύει είναι *Κρατικά σκάφη που μισθώνονται στην εταιρεία.*

³⁴ Gozo Channel Ltd: είναι θυγατρική της Κυβέρνησης της Μάλτας

³⁵ Lm: συντομογραφία της Μαλτέζικης Λίρας · αντικαταστάθηκε από το Euro το 2007 με ισοτιμία 1€= 0,4293 Lm

3.10 ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα είναι χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης, στο νοτιότερο άκρο της Βαλκανικής Χερσονήσου, στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου. Περικλείεται από το Ιόνιο, το Αιγαίο και το Λιβυκό πέλαγος

Χάρτης 25: Ελλαδική Νησιωτική Περιφέρεια



Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά θεωρείται μια από τις μεγαλύτερες στο κόσμο και σε αυτό συντρέχει ο μεγάλος αριθμός νησιών που την αποτελούν. Λειτουργεί ως μέσο διασύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική χώρα ή με μεγαλύτερα νησιά (π.χ. Κρήτη – Κύθηρα / Κρήτη – Κάσος), στηρίζοντας ένα από τους σημαντικότερους πυλώνες της χώρας, το τουρισμό. Ωστόσο συχνά εμποδίζεται από τη μεταβαλλόμενη Ζήτηση, η οποία εξαρτάται από παράγοντες όπως:

- η έντονη εποχικότητα,
- μεταβλητό κόστος λειτουργίας των υπηρεσιών και
- παρουσία γραμμών με αρκετά χαμηλή επιβατική κίνηση που υπόκεινται στην άμεση κοινωνική ανάγκη εξυπηρέτησής τους. Μόλις το ¼ των γραμμών έχουν χαρακτηριστεί ως «επιδοτούμενες» .

Το φαινόμενο που επικρατεί για τις επιδοτούμενες γραμμές είναι η διατήρηση της Κρατικής παρέμβασης, παρουσιάζεται όπως είδαμε και παραπάνω και σε άλλες χώρες αλλά όχι με την ίδια έκταση, γεγονός που πολλές φορές δίνει το χαρακτηρισμό της «υποτιθέμενης» αδιαφανούς προκήρυξης, ως «φωτογραφική».

Παρακάτω θα αναφερθούμε αναλυτικά στη διαδικασία συμμετοχής στις εν λόγω γραμμές.

3.10.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ) είναι ο «Ρυθμιστής» του ακτοπλοϊκού δικτύου που καθορίζεται μέχρι τη 31 Οκτωβρίου κάθε έτους. Εάν δεν υποβληθούν δηλώσεις για δρομολόγηση πλοίου μέχρι τη 31 Ιανουαρίου ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, προκηρύσσεται δημόσιος, διεθνής, μειοδοτικός διαγωνισμός για σύναψη σύμβασης με σκοπό την επιδοτούμενη εξυπηρέτηση της γραμμής από το μειοδότη. Η πρόσκληση γίνεται το αργότερο μέχρι τη 30 Απριλίου και δύναται να επαναληφθεί σε περίπτωση που ο μειοδοτικός διαγωνισμός κηρυχτεί «άγονος».

Η εξαγγελία των διαγωνισμών γίνεται με Προεδρικό Διάταγμα, (ισχύον Π.Δ. 118/2007) και βάση των όρων αυτού οφείλεται να εξαγγέλλεται μια προκήρυξη. Από τους όρους που εμπεριέχονται στο διάταγμα θα αναφερθούμε σε δύο που έχουν ιδιαίτερη σημασία:

- α) Απαραίτητη προϋπόθεση για να λάβει μέρος κάποιος στο διαγωνισμό είναι να μην χρωστάει χρήματα στο Κράτος και στα Ασφαλιστικά ταμεία³⁶.
- β) Για να συμμετάσχει ο κάθε ενδιαφερόμενος φορέας θα πρέπει να καταβάλλει εγγυητική επιστολή τραπεζικής ορισμένου ποσού και εάν κατακυρωθεί ο διαγωνισμός υπέρ του, νέα εγγυητική επιστολή ίση με το 0,10% του συνολικού μισθώματος για όλη τη χρονική διάρκεια της σύμβασης που αναφέρεται ως «εγγυητικής καλής εκτέλεσης»³⁷.

Στη πρόσκληση υποβολής προσφορών αναγράφονται:

- τα δρομολόγια,
- τα χρονοδιαγράμματα,
- τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά των πλοίων,
- οι τυχόν συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορές,
- ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης,
- οι κυρώσεις σε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίων και
- τα απαραίτητα δικαιολογητικά συμμετοχής, όπως πιστοποιητικό αξιοπλοΐας.

Ένα διαφορετικό δικαιολογητικό, συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες, που πρέπει να προσκομιστεί από τις εταιρείες είναι η θεώρηση του *μετοχολογίου*. Επιπλέον προσφέρεται από τον πλοιοκτήτη *Εγγυητική επιστολή* ίσης τουλάχιστον με ποσοστό 5% επί της προϋπολογιζόμενης μίσθωσης της πρώτης περιόδου, που επιστρέφεται ένα μήνα μετά τη λήξη των δρομολογιακών υποχρεώσεων. Σε περίπτωση απόκλισης του αναδόχου από τις υποχρεώσεις θα καταπέσει – ολικώς ή μερικώς – στο Δημόσιο.

³⁶ Π.Δ 118/2007, άρθρο 6, §1β ii

³⁷ Ο.π, άρθρο 6, §1^α.

3.10.2 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Οι συμβάσεις είναι με διάρκεια ενός μέχρι δώδεκα ετών. Η χρονική διάρκεια της σύμβασης καθορίζεται ανάλογα της Κατηγορίας του πλοίου³⁸. Έτσι έχουμε τις εξής συμβάσεις:

- i) Σύμβαση ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας με διάρκεια από δύο (2) μέχρι δώδεκα (12)³⁹ έτη. Υπογράφεται από τις εταιρείες που έχουν στη κυριότητα τους *Πλοία Κατηγορίας 1 και 2*.
- ii) Σύμβαση ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας με διάρκεια από δύο (2) μέχρι τέσσερα (4) έτη. Στη σύμβαση αυτή συμμετέχουν τα *Πλοία Κατηγορίας 3*.
- iii) Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που δεν μπορεί να είναι κατώτερη των πέντε (5) χρόνων⁴⁰. Συμμετέχοντες σε αυτήν τα *Πλοία Κατηγορίας 4*.
- iv) Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για ένα (1) ή για δύο (2) έτη για τα *πλοία Κατηγορίας 5*.

Σε όλες τις παραπάνω συμβάσεις γίνεται αναπροσαρμογή του ετήσιου μισθώματος⁴¹ σύμφωνα με τη μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή και τη Ρήτρα Καυσίμου⁴². Η συμμετοχή συγκεκριμένης Κατηγορίας Πλοίου για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια δεν είναι αποκλειστική, για παράδειγμα ένα πλοίο ηλικίας άνω των δέκα (10) ετών με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά μπορεί να συνάψει οχταετή ή δωδεκαετή σύμβαση με ρήτρα υποχρεωτικής αλλαγής του πλοίου μετά τη λήξη της τριετίας.

³⁸ Τα πλοία ολικού μήκους άνω των 100μέτρων ή $75 \leq 100$ μέτρων ή μικρότερα των 75 μέτρων ταξινομούνται σε : α) *Πλοία Κατηγορίας 1*. Έχουν ηλικία μέχρι πέντε ετών και ταχύτητα τουλάχιστον 22 ή 19 ή 16 κόμβους αντίστοιχα, β) *Πλοία Κατηγορίας 2*. Η ηλικία τους κυμαίνεται από έξι μέχρι δώδεκα έτη με ταχύτητα τουλάχιστον 22 ή 19 ή 16 κόμβους αντίστοιχα, γ) *Πλοία Κατηγορίας 3*. Η ηλικία τους είναι μέχρι 20 ετών και η ταχύτητα τους τουλάχιστον 19 ή 17 ή 15 κόμβους αντίστοιχα, δ) *Πλοία Κατηγορίας 4*. Πλοία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ηλικίας και ταχύτητας της κατηγορίας 1 και 2, αλλά έχουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά και ε) *Πλοία Κατηγορίας 5*. Κάθε πλοίο που δεν ανήκει σε καμία από τις παραπάνω κατηγορίες.

³⁹ Δωδεκαετή σύμβαση μπορεί να υπογραφεί βάση COM(2003)595, “Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ερμηνεία του κανονισμού 3577/92”.

⁴⁰ Άρθρου 8, ν. 2932/01 όπως έχει τροποποιηθεί με το άρθρο 19, ν. 3409/05.

⁴¹ Ο τύπος που χρησιμοποιείται είναι: Νέο Μίσθωμα = Παλιό Μίσθωμα * $(100 + \text{ΜΔΤΚ} + \text{ΡΚ})/100$

⁴² Το μίσθωμα αυξομειώνεται βάση της Ρήτρας Καυσίμου που αφορά το καύσιμο που χρησιμοποιεί το πλοίο, σύμφωνα με τη ποσοστιαία μεταβολή της τιμής καυσίμου σταθμισμένη με συντελεστή 0,30 αφαιρούμενη της ποσοστιαίας μεταβολής του επίσημου ΔΤΚ. Ο τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό είναι $\text{ΡΚ} = [(\text{ΣΤΚ}_{i,t} - \text{ΣΤΚ}_{i,t-1}) / \text{ΣΤΚ}_{i,t-1}] * 100 * 0,30 - \text{ΜΔΤΚ}$

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται είναι:

- Συχνότητα δρομολογίων.
- Απαιτούμενη λειτουργία γραμμής για τουλάχιστον δέκα (10) μήνες.
- Διάθεση του πλοίου για επιπλέον δύο μέχρι τέσσερις μήνες, ωστόσο διεξαχθεί εκ νέου διαγωνισμός.
- Η μέγιστη τιμή ναύλου ορίζεται για την οικονομική θέση.
- Το πλοίο να μην ξεπερνάει την ηλικία των τριάντα (30) ετών⁴³, εκτός κι αν αυτά έχουν συμμορφωθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης της Στοκχόλμης⁴⁴.
- Είσπραξη του ποσοστού τρία τοις εκατό (3%) επί του καθαρού ναύλου μεταφοράς επιβατών και οχημάτων και την απόδοση αυτού στο Δημόσιο · ο λεγόμενος *Επίναυλος*.

Στις νέες συμβάσεις λαμβάνεται επιπλέον υπόψη :

- Η ταχύτητα του πλοίου.
- Η ηλικία ναυπήγησης του πλοίου και
- Οι προσφερόμενες υπηρεσίες.

Σε περίπτωση έκπτωσης του αναδόχου διενεργείται νέος διαγωνισμός μίσθωσης της γραμμής εις βάρος του έκπτωτου, με συνέπεια να υποχρεώνεται να καταβάλει στο Δημόσιο αποζημίωση, ίση με τη διαφορά του χαμηλότερου μισθώματος που είχε προσφερθεί σε αυτόν και του τυχόν υψηλότερου που θα επιτευχθεί στο νέο διαγωνισμό.

Ανταγωνισμός εμφανίζεται κυρίως στο στάδιο της υποβολής προσφοράς αν και συνήθως οι υποβαλλόμενοι δεν ξεπερνούν τους δύο (2). Όμως ο ανταγωνισμός μηδενίζεται - «εξοστρακίζεται» - όταν κατοχυρώνεται το δρομολόγιο, καθώς σε κάθε σύνδεση επιλέγεται μόνο ένα πλοίο, οπότε επόμενος μειοδότης δεν υπάρχει. Συνέπεια του παραπάνω είναι το κράτος να εξαλείφει το ισχυρότερο όπλο του για αναβάθμιση της κάθε γραμμής.

⁴³ Μέχρι το τέλος του 2007 το όριο ηλικίας ήταν στα 35 χρόνια.

⁴⁴ Νόμος 2003/25/EK καταργεί τα όρια ηλικίας του πλοίου.

3.10.3 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Η επιδότηση προσφέρεται από τις εισφορές της Ευρωπαϊκή Ένωση και τον κρατικό προϋπολογισμό, που επικουρείται από τον επίνευλο επιβατών και οχημάτων (3%) και το Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων – Κ.Α.Ε.Ο. – (6,5%). Αναφορικά με τον επίνευλο επισημαίνουμε ότι είμαστε η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που χρεώνεται και γενικότερα η μόνη που οι επιδοτούμενες γραμμές της, αποζημιώνονται από τους ιδίους επιβάτες.

Το μίσθωμα⁴⁵ υπολογίζεται με βάση την απόσταση – ναυτικό μίλι και τον αριθμό των δρομολογίων⁴⁶.

Ενδεικτικά στο παρακάτω πίνακα αναφέρονται τα ποσά επιδότησης που δόθηκαν από το έτος 2003 μέχρι και σήμερα.

Πίνακας 13: Ποσό Χρηματικής Αποζημίωσης

<i>ΕΤΟΣ</i>	<i>ΠΟΣΟ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ (σε εκατομ.)</i>	<i>ΑΡΙΘΜ.ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ</i>
2003	25.2 €	50
2004	25 €	50
2005	41 €	55
2006	45 €	55
2007	50 €	84
2008	70 €	85
2009 – 2010 (εκτίμηση)	άνω των 110 €	84

Πηγή: Στατιστικά στοιχεία YEN.

Σύμφωνα με το παλιό καθεστώς, αρμόδιο όργανο για την πληρωμή της επιδότησης ήταν ο Λογαριασμός Αγώνων Συγκοινωνιών (Λ.Α.Σ.), ο οποίος καταργήθηκε το έτος 2008. Σύμφωνα με το νέο καθεστώς πληρωμών, η αποζημίωση εισπράττεται από την Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου και το YENANΠ, μηνιαίως. Για την απόδοση του ποσού απαιτείται περισσότερη γραφειοκρατία, καθώς τα δικαιολογητικά είναι αρκετά, δημιουργώντας έτσι μικρότερη ευελιξία στο χρόνο

⁴⁵ Στο Μίσθωμα έχει ήδη συμπεριληφθεί το ΦΠΑ και οι νόμιμες κρατήσεις.

⁴⁶ Τύπος υπολογισμού επιδότησης : μίλι × αρθ. Δρομολογίων = €

απόδοσης με αποτέλεσμα το ποσό να δίνεται σε χρονικό περιθώριο μεγαλύτερο του ενός μήνα.

3.10.4 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Τα Δρομολόγια που είναι υπό καθεστώς υποχρέωσης δημόσιας προσφοράς αριθμούν περίπου στα εβδομήντα (70) με ογδόντα (80). Στο Παράρτημα Α αναγράφονται κάποια από αυτά, όπως κατοχυρώθηκαν μετά από την προκήρυξη της 11^{ης} Μαρτίου 2009.

Οι επιδοτούμενες γραμμές, στον Ελλαδικό χώρο, αφορούν περισσότερο τη σύνδεση των μικρών νησιών με μεγαλύτερα παρά με την ηπειρωτική χώρα ή το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Οι περισσότερες συνδέσεις αποτελούνται από δύο τμήματα :

- i) το πρώτο τμήμα υπόκειται στους όρους της ελεύθερης – ανταγωνιστικής αγοράς και περιλαμβάνει το δρομολόγιο από Πειραιά με το αμέσως επόμενο νησί, π.χ. στη γραμμή των Κυκλάδων (βλ. δρομολόγιο 11, Παράρτημα Α) και
- ii) το δεύτερο τμήμα υπόκειται στους κανονισμούς που διέπουν τις Επιδοτούμενες συνδέσεις και είναι εκείνοι «της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας». Η αφετηρία από το Κεντρικό λιμάνι του Πειραιά σπάνια επιδοτείται καθώς χαρακτηρίζεται «εμπορική», ωστόσο η επιδότηση εμφανίζεται στην επέκτασή της. Στον παρακάτω πίνακα θα περιγράψουμε μια σύνδεση με επιδότηση *Πειραιάς με μικρό νησί*:

Πίνακας 14: Επιδοτούμενα δρομολόγια με λιμάνι αναχώρησης τον Πειραιά

<i>α/α</i>	<i>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ</i>	<i>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗ</i>	<i>ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ/ ΕΠΙΔΟΜΑ</i>
1α	Πειραιάς – Κύθηρα – Αντικύθηρα – Ρέθυμνο / Καστέλι. Σύμβαση οχταετής (8).	Ενός δρομολογίου την εβδομάδα και επιστροφή	Lane με το Ε/Γ – Ο/Γ «Βιτσέντζος Κορνάρος» έναντι μισθώματος τριάντα επτά χιλ. τετρακοσίων ευρώ (37.400€)
1β	Πειραιάς – Κύθηρα – Καστέλι/ Ρέθυμνο	Ενός δρομολογίου την εβδομάδα και επιστροφή	Lane με το Ε/Γ – Ο/Γ «Βιτσέντζος Κορνάρος» έναντι μισθώματος τριάντα επτά χιλ. τετρακοσίων ευρώ (37.400€)
1γ	Γύθειο – Κύθηρα – Αντικύθηρα – Καστέλι	Ενός δρομολογίου την εβδομάδα και επιστροφή	Lane με το Ε/Γ – Ο/Γ «Βιτσέντζος Κορνάρος» έναντι μισθώματος εννέα χιλ. εξακοσίων ευρώ (9.600€)
1δ	Καστέλι/Ρέθυμνο – Αντικύθηρα – Κύθηρα – Γύθειο	Ενός δρομολογίου την εβδομάδα και επιστροφή	Lane με το Ε/Γ – Ο/Γ «Βιτσέντζος Κορνάρος» έναντι μισθώματος έντεκα χιλ. εκατό ευρώ (11.100€)
1 ^ε	Καλαμάτα – Κύθηρα – Καστέλι/ Ρέθυμνο με διάρκεια από 15/06/09 – 13/09/09	Ενός δρομολογίου την εβδομάδα και επιστροφή	Lane με το Ε/Γ – Ο/Γ «Βιτσέντζος Κορνάρος» έναντι μισθώματος δεκαπέντε χιλ.τετρακοσίων ευρώ (15.400€)
2	Πειραιάς – Μήλος – Φολέγανδρος – Σίκινος – Τοξ – Θήρα	Δύο δρομολόγια την εβδομάδα με επιστροφή	Η εταιρεία Lane ζητάει διετής σύμβαση

Πηγή: YEN

Διαχρονικά οι εταιρείες που πρωταγωνιστούσαν στα επιδοτούμενα δρομολόγια ήταν η G.A Ferries, η SAOS και η NEL Lines με «γέρικα πλοία», καθώς απουσίαζε το ενδιαφέρον για συμμετοχή από εφοπλιστές με σύγχρονα πλοία. Το ενδιαφέρον ξεκίνησε να παρουσιάζεται, με την εφαρμογή του νόμου 2832/2001, το έτος 2003

καθώς αυξήθηκαν τα κονδύλια για τις εν λόγω γραμμές. Το YEN, στη προσπάθεια του να εκσυγχρονισθεί ο ακτοπλοϊκός στόλος, έκανε περισσότερο απαιτητικές ορισμένες διαδικασίες (π.χ. για τη συμμετοχή στις προκηρύξεις στα δικαιολογητικά που ζητούνται δεν αρκεί η υπεύθυνη δήλωση, αλλά η προσκόμιση πιστοποιητικού) και έδωσε ώθηση για νέα πλοία, αφού οι επιδοτήσεις δίνονται όχι μόνο κατά γραμμή αλλά και κατά τύπου πλοίου · προσφέρεται αυξημένη επιδότηση όταν μια εταιρεία δρομολογεί πλοίο ηλικίας μέχρι και έξι ετών. Έτσι στους τελευταίους διαγωνισμούς συμμετέχουν πλέον «νέοι παίκτες» με «πρωταγωνιστικό ρόλο» όπως η Blue Star Ferries, Hellenic Seaways και η ANEK A.E μαζί με τη θυγατρική της ΛΑΝΕ, αφήνοντας την G.A Ferries και της SAOS να αποκτούν ελάχιστα δρομολόγια. Οι νέες συμβάσεις που ζητούνται να υπογραφούν έχουν διάρκεια τρία ή οχτώ ή δώδεκα έτη, δίχως όμως να αποφεύγεται το μοντέλο της μονοετούς ή διετούς σύμβασης.

Πίνακας 15: Εταιρείες που ζητάνε μακροχρόνια Σύμβαση

ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
Blue Star Ferries	(Πειραιάς – Πάρος) – Νάξος – Ηρακλειά – Σχοινούσα – Κουφονήσια – Κατάπολα και επιστροφή	Σύμβαση για δέκα (10) έτη. Πλοίο Blue Star Naxos
Blue Star Ferries	(Πειραιάς – Πάρος) – Νάξος – Δονούσα – Αιγιάλη – Αστυπάλαια και επιστροφή	Σύμβαση για δέκα (10) έτη. Πλοίο Blue Star Naxos
NEA	Λαύριο – Αγ. Ευστράτιος – Λήμνος και επιστροφή	Σύμβαση για δώδεκα (12) έτη. Πλοίο Ταξιάρχης
NEA	Λαύριο / Ραφήνα – Ψαρά – Μεστά Χίου και επιστροφή	Σύμβαση για δώδεκα (12) έτη. Πλοίο Παναγιά Θαλασσινή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΕΝ ΚΑΤΑΚΛΕΙΔΙ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο τρόπος συμμετοχής στις Επιδοτούμενες γραμμές που χρησιμοποιείται από τις Ευρωπαϊκές χώρες παρουσιάζει ποικιλομορφία. Στις περισσότερες αναθέσεις, η διαδικασία διαγωνισμού εξακολουθεί να απαιτείται από τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την κατανομή των δημοσίων κεφαλαίων στο ναυτιλιακό τομέα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, από τη μια να δίνεται κίνητρο στο μεταφορέα στο να παρέχει όλο και πιο βελτιωμένες υπηρεσίες, από την άλλη όμως δημιουργείται μια διαδικασία που είναι σύνθετη, άρα περισσότερο γραφειοκρατική και χρονοβόρα, γεγονός που δημιουργεί δυσκολίες στη λειτουργία των υπηρεσιών για τα μικρά νησιά.

Στις γραμμές με υψηλότερο ανταγωνισμό, η μακροχρόνια διαδικασία συνηθίζεται να είναι συνέπεια της προστριβής για το ύψος της προσφερόμενης χρηματικής αποζημίωσης,

Στη περίπτωση των μικρών νησιών, καθώς αυτά συνηθίζεται να επιλέγονται από τοπικούς φορείς, προκειμένου να αποφευχθεί η καθυστέρηση της έναρξης της σύνδεσης, η επιλογή του κατάλληλου φορέα θα μπορούσε να επιτελούνταν από μια απλή πρόσκληση ενδιαφέροντος. Αυτό παρουσιάζεται στη Σκωτία για τις Δυτικές Νήσους και όπως θα μπορούσε να καθίστανται για την Ελλάδα σε γραμμές όπως:

i) Νεάπολη Βοιών – Κύθηρα – Αντικύθηρα , ii) Χώρα Σφακιών – Γαύδος iii) Κύμη – Σκύρος.

Στο πίνακα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε τις διαφορές, αλλά και τις ομοιότητες μεταξύ των Χωρών ως προς τα μοντέλα που επιλέγουν για την «ομαλή λειτουργία» των επιδοτούμενων γραμμών.

Πίνακας 16: Διαδικασία / Είδος Σύμβασης και Αποδέκτης Επιδότησης

ΧΩΡΑ	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ / ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΑΠΟΔΕΚΤΗΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ
ΓΑΛΛΙΑ	i) Κλειστές Διαδρομές: μοντέλο «Υποχρέωση δημόσιας Υπηρεσίας». Μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας υπογράφεται Σύμβαση Καθαρού Κόστους	Επιβάτες και Εμπορεύματα
	ii) Ανοιχτές διαδρομές: δεν απαιτείται σύμβαση και η επιδότηση λαμβάνει τη μορφή Κοινωνικής βοήθειας	Επιβάτες (απευθείας επιδότηση)
ΙΣΠΑΝΙΑ	i) Χωρίς Σύμβαση, απλή εκδήλωση ενδιαφέροντος	Επιβάτες
	ii) Μοντέλο «Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας», Σύμβαση Καθαρού Κόστους	
ΙΤΑΛΙΑ	Μοντέλο «Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας». Μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας υπογράφεται Σύμβαση <i>Μεικτού Κόστους</i>	Επιβάτες / Εμπορεύματα και Επικίνδυνα αγαθά
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	Δεν υπογράφεται Σύμβαση	Εμπορεύματα. Δεν υπάρχουν στοιχεία για επιβάτες
ΣΚΩΤΙΑ (μοντέλο :Κρατικά σκάφη που μισθώνονται στις εταιρείες)	i) Μοντέλο «Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας». Σύμβαση Καθαρού Κόστους	Επιβάτες και Οχήματα. Στις μελλοντικές συμβάσεις προβλέπεται να επιδοτείται η μεταφορά Ζώων και Εμπορευμάτων.
	ii) Με εγγυητική επιστολή που δίνεται στη κρατική επιχείρηση CalMac.	

ΔΑΝΙΑ <i>(μοντέλο: Κρατικά σκάφη που τα διαχειρίζεται το ίδιο το Κράτος ή κοινοπραξία εταιρειών με το κράτος ή οι τοπικοί φορείς).</i>	i) Μοντέλο «Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας». α) Συμβάσεις Καθαρού Κόστους: έχουν συναφθεί με το Δανικό Κράτος και απαριθμούν στις τρεις (3)	Επιβάτες
	ii) Συμβάσεις <i>Μεικτού Κόστους</i> : διαχειριζόμενες σε περιφερειακό επίπεδο	
ΣΟΥΗΔΙΑ <i>(μοντέλο :Κρατικά σκάφη που μισθώνονται στις εταιρείες)</i>	Μοντέλο «Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας». Σύμβαση <i>Μεικτού Κόστους</i>	Επιβάτες και Εμπορεύματα
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ <i>(μοντέλο: Κρατικά σκάφη που τα διαχειρίζεται το ίδιο το Κράτος</i>	i) Η διαχείριση, στη σύνδεση των νησιών, πραγματοποιείται εξ' ολοκλήρου από τη Κεντρική Κυβέρνηση. Δεν υπογράφεται Σύμβαση	–
	ii) Μοντέλο «Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας». Διεθνής Σύμβαση στη σύνδεση Φινλανδίας με Σουηδίας (φορέας εκμετάλλευσης μια ιδιωτική εταιρεία)	Δεν υπάρχουν στοιχεία.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Δεν ακολουθείται Διαγωνιστική διαδικασία. Το μόνο που συνάπτεται είναι ένα είδος «συμφωνίας» (ήδη από το έτος 1985).	«ελεύθερη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων»
ΙΡΛΑΝΔΙΑ <i>(μοντέλο :Κρατικά σκάφη που μισθώνονται στις εταιρείες</i>	Σύμβαση Καθαρού Κόστους με απλή εκδήλωση ενδιαφέροντος (όχι επίσημη πρόσκληση)	Επιβάτες και Επικίνδυνα φορτία

ΜΑΛΤΑ (μοντέλο :Κρατικά σκάφη που μισθώνονται στις εταιρείες	Σύμβαση Καθαρού Κόστους δίχως δημοπρασία	Επιβάτες / Οχήματα και Εμπορεύματα
ΕΛΛΑΔΑ	Μέσω Διαγωνιστικής Διαδικασίας συνάπτεται Σύμβαση Καθαρού Κόστους	Επιβάτες / Οχήματα και Εμπορεύματα

Έτσι διαπιστώνουμε οι περισσότερες να είναι εναρμονισμένες με του κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να επιβάλλουν δημοπρασία, είτε σε όλο το ακτοπλοϊκό δίκτυο περί επιδοτούμενων γραμμών είτε εν μέρει.

Η συνηθέστερη Σύμβαση, που επιλέγεται από το Ρυθμιστή, είναι του Καθαρού Κόστους, η οποία υπολογίζεται βάση «εκτίμησης των δαπανών» και λειτουργεί περισσότερο υπέρ του Κράτους παρά των επιχειρήσεων που φέρουν τα έσοδα κινδύνου. Μια Σύμβαση Μεικτού κόστους καλύπτει τα πραγματικά λειτουργικά έξοδα και δεν επηρεάζεται από τις συνθήκες ανταγωνισμού. Ένα κίνητρο για τις εταιρείες θα ήταν να συνάπτονταν Συμβάσεις της δεύτερης κατηγορίας, όπως συμβαίνει στην Ιταλία και στις Σκανδιναβικές χώρες, ώστε να εξαλείφονται οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι καθώς λειτουργούν αποτρεπτικά ή ως αντί – κίνητρο σε αγορές μη εμπορικές.

Μια ακόμη διαφορά που εντοπίζεται, είναι το ύψος της χρηματικής αποζημίωσης που προσφέρεται. Όπως έχουμε προαναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο, ένα μέρος του μισθώματος πηγάει από Κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα οποία υπάρχει ανισομερή κατανομή, που εν τέλει δεν οφείλεται στη κλίμακα νησιωτικής περιφέρειας. Για παράδειγμα, χώρες με λιγότερα εξυπηρετούμενα νησιά τους παρέχονται μεγαλύτερες χρηματικά επιδοτήσεις, συγκριτικά με αυτές που έχουν περισσότερα. Μία πρόταση θα ήταν να υπάρχει μεγαλύτερη ποσόστωση των Κονδυλίων και επίσης μια κοινή πολιτική στις Μεσογειακές χώρες που περικλείονται από εκατοντάδες νησιά.

Επίσης, σε πολλές μη εμπορικές συνδέσεις δεν παρουσιάζονται ικανοποιητικές προσφορές, με αποτέλεσμα να ακολουθείται η διαδικασία της απευθείας ανάθεσης. Οι Ρυθμιστές, προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο αυτό, καταφεύγουν στο να τις

ενσωματώνουν σε δρομολόγια στα οποία υπάρχει ζήτηση. Ένα επιπλέον κίνητρο πρόκλησης ενδιαφέροντος θα ήταν, να δίνονται μεγαλύτερα μισθώματα.

Όσον αφορά στη διαδικασία, που ακολουθείται για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό και μετέπειτα τη συνέχεια της σύμβασης, είναι συχνά σύνθετη και απαιτεί χρονική διάρκεια. Παράδειγμα αυτού, είναι να δούμε για την Ελλάδα οι έλεγχοι που γίνονται και ο αριθμός των υπογραφών που χρειάζονται ώστε να παραληφθεί το μίσθωμα στο φορέα εκμετάλλευσης :

Έλεγχοι: τα δικαιολογητικά που προσκομίζονται μηνιαίως ελέγχονται από τις παρακάτω υπηρεσίες και με την ακόλουθη σειρά,

- i. Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών (Δ.Θ.Σ),
- ii. Διεύθυνση Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) Α΄ ΥΕΝΑΝΠ,
- iii. Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών (δεύτερος έλεγχος από την ίδια υπηρεσία),
- iv. Διεύθυνση Οικονομικής Υπηρεσίας (δεύτερος έλεγχος από την ίδια υπηρεσία),
- v. Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.)

Υπογραφές: μετά τους ελέγχους ακολουθούν οι υπογραφές από τον

- Διευθυντή του Δ.Θ.Σ.
- Διευθυντή της Δ.Ο.Υ.
- Υπαρχηγό του Λιμενικού Σώματος,
- Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος,
- Υφυπουργό,
- Υπουργό,
- Διευθυντή της Υ.Δ.Ο.(δεύτερη υπογραφή),
- Αρμόδιο της Υ.Δ.Ε. και από
- την Επιτροπή της Υ.Δ.Ε.

Συνολικά πέντε (5) έλεγχοι και εννέα (9) υπογραφές ώστε να είναι η εταιρεία ενήμερη φορολογικά και ασφαλιστικά.

Προκειμένου να μειωθεί η χρονική απόσταση, που έχει αντίκτυπο στους πολίτες, ενεργό ρόλο θα μπορούσε να διαδραματίσει η χρήση του internet. Δηλαδή, ύπαρξη σύνδεσης online με τα ασφαλιστικά ταμεία, όπως και με τις διάφορες υπηρεσίες που αφορούν στο αν έχει καταβληθεί ο επόλιτος από τις εταιρείες, έτσι ώστε να επιταχύνεται η καταβολή του μισθώματος.

Η συνειδητοποίηση για τις επιδοτούμενες γραμμές ή όπως έχει καθιερωθεί να χαρακτηρίζονται, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, για τις υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος έχει ήδη γίνει. Αυτό που χρειάζεται να επιτευχθεί, είναι να ληφθούν δραστικά μέτρα για την βέλτιστη λειτουργία τους από τους Κοινοτικούς φορείς και από τους ναυτιλιακούς φορείς.

Ας ελπίσουμε η κατάληξη της δράσης αυτής να μην κηρυχτεί ως «άγονη» και οι Επιδοτούμενες γραμμές να μην γίνουν «άγονες».

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Δουβής, Ευθύμιος Α., « Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και οι άγονες γραμμές : ένα πρόβλημα το οποίο αναζητά την καλύτερη λύση μεταξύ δημοσίου συμφέροντος και βέλτιστης παρεχόμενης ποιότητας, στα πλαίσια ενός απελευθερωμένου οικονομικού περιβάλλοντος. Η περίπτωση της Ελλάδας» Διατριβή Πανεπιστήμιο Πειραιώς(2006).
- Κ.Χλωμούδης – Μ.Λεκάκου – Κ.Πάνου, *Μεταφορές αρτηρίες ζωής για τα νησιά*, εκδ. Παπαζήσης , 2007.
- Χ. Ψαραύτης, *Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage: κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυση τους*, Ίδρυμα Ευγενίδου,2006.
- Σοφία Σπάθη, «*Σύγκριση των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών επιβατικών μετακινήσεων στις γραμμές εσωτερικού: οικονομετρική εκτίμηση της ζήτησης*» Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 2005.
- Νόμος 2932/2001, «*Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις*», ΦΕΚ Α' 145, 27.6.2001.
- Π.Δ. 118/2007 «*Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου*», 10/07/2007.
- Νομοθετικό διάταγμα υπ'αρθ.194/98 (10 Ιουλίου 1998) και τροποποίηση αυτού από το υπ'αρθ.331/99 (20 Αυγούστου 1999), Portugal.
- Alan Rehrifisch, “*Transport in Scotland Subject Profile*”, Scottish Parliament Information Centre, Μάιος 2007.
- Angela.S.Bergantino – Etienne Billette de Villemeur – Annalisa Vinella, “*A model of Partial Regulation in the maritime Ferry Industry*”, Working Paper N.10, Southern Europe Research in Economic Studies S.E.R.I.E.S, 2007.
- Chamber of Commerce and Industry of Ajaccio and South Corsica, “*A summary of the Corsican/Continental France Maritime Territorial Continuity*”, 2007.
- Chlomoudis C.I., Pallis P.L. , Papadimitriou S., Tzannatos E. S., “*The liberalisation of maritime transport and the island regions in EU. Evidence from Greece*”, European Transport \ Trasporti Europei n. 37 (2007): 1-15.
- Chris Garbutt, “*Clyde and Hebrides Ferry Services. Invitation to Tender*”, Γλασκώβη, 2006.

- Dundas and Wilson CS LLP, “*Agreement between The Scottish Ministers and Northlink Ferries Limited*”, 2006.
- Dundas and Wilson CS LLP, “*Public Service Contract between the Scottish Ministers and Shetland Line 1984 Limited*”, 2008.
- Grahame Allen, “*The Private Finance Initiative (PFI)*”, Research Paper01/117, Economic Policy and Statistics Section House of Commons Library, 2001.
- Henrik Eybye Nielsen Chief Consultant, “*Maritime Transport and PSO seen from the Region of Bornholm*”, 2007.
- “*Highlands and Islands Shipping Services Act 1960*”, 1960 Chapter 318.
- John McLaughlin, “*Italy to make case for Tirrenia subsidy extension*”, www.lloydslist.com, Genoa, 2008.
- Neil M. Kay, “*The Proposed Tendering of Clyde and Hebrides Ferry Services: Problems and an Alternative Proposal*”, Γλασκώβη, 2005.
- Renewal of The Scottish Government, “*Orkney and Shetland ferry contract (06.07.2006)*”, 2007.
- Scottish Executive Enterprise Transport and Lifelong Department Transport, “*Northern Isles Lifeline Ferries Services. Invitation to Tender*”, 2005.
- Steer Davies Gleave “*Research and Advice on Risk Management in Relation to the Subsidy of Ferry Services*”, The Scottish Executive Enterprise, Transport & Lifelong Learning Department, 2005.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ & ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

- « *Περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών*», (ΕΟΚ. αρθ.1191/69), Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 156 της 28/06/1969, σ. 0001 – 0007.
- « *Για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών*»(ΕΟΚ. αρθ.1893/91), Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 169, 29/06/1991, σ. 0001 – 0003.

- *«Για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών [θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ (ΕΟΚ αρθ. 3577/92)], Εφημερίδα αρθ. L 364, 12/12/1992, σ.0007-0010.*
- *Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωση, άρθρα 16 & 86, Επίσημη Εφημερίδα, αρθ. C115, 09/05/2008.*
- *Πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου «σχετικά με τις δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στο τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών επιβατών», COM(2000)7 της 26/07.2000.*
- *Ανακοίνωση της επιτροπής προς το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών «Λευκό βιβλίο σχετικά με τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας», COM(2000)374 της 12/05/2004.*
- *Ανακοίνωση της Επιτροπής «για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας», COM(2000)580 της 20/09/2000.*
- *Έκθεση προς το Συμβούλιο του LAEKEN «Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας», COM(2001)598 τελικό της 17/10/2001.*
- *«Τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα)(1999- 2000)», COM(2002)203 της 24/04/2002.*
- *«Ερμηνεία του κανονισμού 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)», COM(2003)595, της 22/12/2003.*
- *«Πράσινο βιβλίο για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας», COM(2003)270 της 21/05/2003.*
- *«Πρόσκληση υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 §2 της Συνθήκης της Ε.Ε, σχετικά με την ενίσχυση της εταιρείας Tirrenia Di Navigazione», 1999/C306/02.*
- *“On the State Aid – implemented by Spain in favour of the maritime transport sector”, C (2000)2447.*

- «Απόφαση της Επιτροπής της 21^{ης} Ιουνίου 2001 όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε η Ιταλία στη ναυτιλιακή επιχείρηση *Tirrenia di Navigazione*», 2001/851/EK.
- «Απόφαση της Επιτροπής της 9^{ης} Ιουλίου 2003 σχετικά με την προβλεπόμενη ανυλοποιηθεί από τη Γαλλία αναδιαρθρωτική ενίσχυση υπέρ της *SNCF*», 2004/166/EK.
- «Απόφαση της Επιτροπής της 16^{ης} Μαρτίου 2004, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις ναυτιλιακές εταιρείες του Ομίλου εταιρειών *Tirrenia*», 2005/163/EK.

ΠΡΟΚΗΡΥΞΕΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

- «Προκήρυξη επαναληπτικού μειοδοτικού διαγωνισμού για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών για το έτος 01/11/2008 – 31/10/2020», (10/09/2008).
- «Προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών από 01/11/09 – 31/10/2010 ή μέχρι στις 31/10/2021,(28/05/2009).
- Προκήρυξη επαναληπτικού μειοδοτικού διαγωνισμού για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι 31/10/2009, (29/05/2009).
- Προκήρυξη μειοδοτικού ως και επαναληπτικού διαγωνισμού για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας για το διάστημα 01/11/2009 μέχρι και 31/10/2010, (02/06/2009).
- «Κατακύρωση αποτελεσμάτων ανοικτού, δημόσιου, διεθνή, μειοδοτικού ως και επαναληπτικού διαγωνισμού της 11^{ης} Μαρτίου 2009 για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη συμβάσεως ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας δώδεκα (12) ετών», (08/07/2009).
- «Προκήρυξη και Επανάληψη Μειοδοτικού Διαγωνισμού για την Εξυπηρέτηση

Δρομολογιακών Γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας Διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών», (10/07/2009).

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

- www.commissiondesiles.org/gotland maritime transport
- <http://en.wikipedia.org>
- <http://europa.eu>
- www.eurisles.com
- www.europeansmallislands.com
- www.europedia.moussis.eu
- www.lloydslist.com
- www.scotland.gov.uk
- www.scottish.parliament.uk
- www.trans-inst.org
- www.yen.gr
- www.ypai.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

«Μειοδότες Δημόσιου Μειοδοτικού Διαγωνισμού 11^{ης} Μαρτίου 2009 εξυπηρέτησης δεκατριών δρομολογιακών γραμμών με Σύμβαση Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας».

Επιδοτούμενα Δρομολόγια

<i>α/α</i>	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ & ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ-ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ & ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ
1	Κατ.4 Από 01/09/2009 έως 31/10/2011	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα.	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ – Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ν.Μυτ. 35 έναντι μισθώματος τριάντα πέντε χιλιάδων ευρώ (35.000,00€).
2	Κατ.4 Από 01/09/2009 έως 31/10/2011	ΚΑΒΑΛΑ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ – Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ν.Μυτ. 35 έναντι μισθώματος είκοσι εννέα χιλιάδων ευρώ (29.000,00€).
3	Κατ.4 Από 01/09/2009 έως 31/10/2011 Για τις γραμμές με Α/Α 1,2,3 θα υπογραφεί μία ενιαία σύμβαση.	ΚΑΒΑΛΑ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα.	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ – Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ν.Μυτ. 35 έναντι μισθώματος τριάντα χιλιάδων ευρώ (30.000,00€) .
4	Κατ.5 Από 01/09/2009 έως 31/10/2010	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα για οκτώ (8) μήνες το χρόνο έως 31/10 εκάστου έτους.	ΑΝΕΚ Α.Ε. με τα Ε/Γ – Ο/Γ «ΠΡΕΒΕΛΗΣ» Ν.Ρεθύμνου 06 και «ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ» Ν.Αγ. Νικολάου 07 έναντι μισθώματος εβδομήντα οκτώ χιλιάδων, εννιακοσίων ενενήντα οκτώ ευρώ (78.998,00€).
5	Κατ.5	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ-	Α.Ν.Ε. Καλύμνου με το

	Από 01/09/2009 έως 31/10/2010	ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ και επιστροφή. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων του Αγαθονησίου από και προς Πυθαγόρειο	Ε/Γ – Ο/Γ “Ν. ΚΑΛΥΜΝΟΣ” Ν.Κ. 02 έναντι μισθώματος δύο χιλιάδων τετρακοσίων ενενήντα ευρώ (2.490,00€).
6	Κατ.1 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΡΟΔΟΣ-ΚΩΣ- ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ- ΛΕΙΨΟΙ- ΠΑΤΜΟΣ ή ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ και επιστροφή. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα κατά τη χειμερινή περίοδο 1/11 έως 31/3 και ένα (1) τη θερινή περίοδο 1/ 4 έως 31/10 εκάστου έτους, με υποχρέωση εκτέλεσης ενός επιπλέον ελεύθερου δρομολογίου την θερινή περίοδο. Κατά την εκτέλεση των δύο δρομολογίων σε ένα τουλάχιστον την εβδομάδα θα γίνεται προσέγγιση στο Αγαθονήσι αντί της Πάτμου. Δωρεάν μετακίνηση κατά την εκτέλεση όλων των δρομολογίων, των κατοίκων των Λειψών και Αγαθονησίου από και προς Λέρο	Κοινοπραξία «ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ» με το Ε/Γ- Ο/Γ-Κ/Τ «ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΠΡΑΪΝΤ» Ν.Ρ 46 έναντι μισθώματος είκοσι μίας χιλιάδων επτακοσίων ευρώ (21.700,00€).
7	Κατ.1 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ- ΤΗΛΟΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ και επιστροφή. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα κατά τη χειμερινή περίοδο 1/11 έως 31/3 και ένα (1) τη θερινή περίοδο 1/ 4 έως 31/10 εκάστου έτους με υποχρέωση εκτέλεσης ενός επιπλέον ελεύθερου δρομολογίου την θερινή περίοδο. Δωρεάν μετακίνηση κατά την εκτέλεση όλων των δρομολογίων, των κατοίκων της Χάλκης και Τήλου	Κοινοπραξία «ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ» με το Ε/Γ-Ο/Γ-Κ/Τ «ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΠΡΑΪΝΤ» Ν.Ρ 46 έναντι μισθώματος δέκα τεσσάρων χιλιάδων εννιακοσίων ευρώ (14.900,00€).

		από και προς Ρόδο και της Νισύρου από και προς Κω	
8	Κατ.5 Από 01/09/2009 έως 31/10/2010	ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα όλο το χρόνο τα οποία να είναι συνέχεια δρομολογίων ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟΥ-ΘΗΡΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Κάσου από και προς Κάρπαθο	ΑΝΕΚ Α.Ε. με τα Ε/Γ – Ο/Γ «ΠΡΕΒΕΛΗΣ» Ν.Ρεθύμνου 06 και «ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ» Ν.Αγ. Νικολάου 07 έναντι μισθώματος σαράντα μίας χιλιάδων, επτακοσίων πενήντα ευρώ (41.750,00€) .
9	Κατ.5 Από 01/09/2009 έως 31/10/2010	ΘΗΡΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα σε συνέχεια δρομολογίων ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑΣ. Προσέγγιση στη νήσο Ανάφη κατά μετάβαση και επιστροφή και στα δύο δρομολόγια Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Κάσου από και προς Κάρπαθο και της Χάλκης από και προς Ρόδο	ΑΝΕΚ Α.Ε. με τα Ε/Γ – Ο/Γ «ΠΡΕΒΕΛΗΣ» Ν.Ρεθύμνου 06 και «ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ» Ν.Αγ. Νικολάου 07 έναντι μισθώματος σαράντα τριών χιλιάδων, εννιακοσίων πενήντα ευρώ (43.950,00€).
10 ^α	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα κάθε Πέμπτη και Παρασκευή βραδινή ώρα από Σύρο, διανυκτέρευση στην Άνδρο και επιστροφή πρωινή ώρα από Άνδρο	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ» Ν.Μοτ.38 έναντι μισθώματος οκτώ χιλιάδων τριακοσίων εβδομήντα επτά ευρώ (8.377,00€) .
10 ^β	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ-ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή. Το τμήμα ΚΕΑ –ΛΑΥΡΙΟ δεν επιδοτείται. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα με αναχώρηση από Σύρο Τετάρτη απόγευμα και επιστροφή Πέμπτη	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ» Ν.Μοτ.38 έναντι μισθώματος δέκα τριών χιλιάδων εξακοσίων πενήντα εννέα ευρώ

		από Λαύριο	(13.659,00€).
10γ	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα κάθε Δευτέρα. Το δρομολόγιο ανά 15νήμερο θα εκτελείται ως εξής: ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Δονούσας, Κουφονησίου, Σχοινούσας και Ηράκλειας από και προς Νάξο	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Π» Ν.Μπτ.38 έναντι μισθώματος είκοσι τριών χιλιάδων εκατόν είκοσι εννέα ευρώ (23.129,00€).
10δ	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ και επιστροφή. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα κάθε Τρίτη και Σάββατο από Σύρο, διανυκτέρευση στην Ανάφη και επιστροφή την επομένη. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Φολεγάνδρου και Σικίνου από και προς Ίο και της Ανάφης και Θηρασιάς από και προς Θήρα	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Π» Ν.Μπτ.38 , έναντι μισθώματος είκοσι επτά χιλιάδων πεντακόσια ένα ευρώ (27.501,00€).
11 ^α	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ-ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή. Το τμήμα ΚΕΑ-ΛΑΥΡΙΟ δεν επιδοτείται. Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι» Ν.Μπτ. 37 έναντι μισθώματος δεκατριών χιλιάδων εξακόσια πενήντα εννέα ευρώ (13.659,00€).

11β	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα κάθε Παρασκευή από Σύρο, επιστροφή Σάββατο από Μήλο. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Σικίνου και Φολεγάνδρου από και προς Το και της Κιμώλου από και προς Μήλο	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι» Ν.Μυτ. 37 έναντι μισθώματος είκοσι επτά χιλιάδων πεντακόσια τριάντα επτά ευρώ (27.537,00€).
11γ	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή. Τρία (3) δρομολόγια την εβδομάδα. Το ένα (1) χωρίς προσέγγιση στην Πάρο. Τα δρομολόγια θα εκτελούνται κάθε Τρίτη, Τετάρτη και Κυριακή. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Κιμώλου από και προς Μήλο	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι» Ν.Μυτ. 37 έναντι μισθώματος είκοσι τριών χιλιάδων εκατόν είκοσι εννέα ευρώ (23.129,00€).
11δ	Κατ.2 Από 01/09/2009 έως 31/10/2020	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα με αναχώρηση από Σύρο Τετάρτη απόγευμα και από Άνδρο Πέμπτη πρωί.	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. με το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι» Ν.Μυτ. 37 έναντι μισθώματος οκτώ χιλιάδων τριακόσια εβδομήντα επτά ευρώ (8.377,00€).
12 ^α	Κατ.3 Από 01/09/2009 έως 31/10/2012	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα	ΑΝΕΚ Α.Ε. με το Ε/Γ - Ο/Γ - Τ/Χ «HIGH SPEED I⁴⁷» Ν.Π. 10484 έναντι μισθώματος επτά χιλιάδων, τετρακόσια σαράντα εννέα ευρώ (7.449,00€).
12β	Κατ.3 Από 01/09/2009 έως 31/10/2012	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ-ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή. Το τμήμα ΚΕΑ -ΛΑΥΡΙΟ	ΑΝΕΚ Α.Ε. με το Ε/Γ - Ο/Γ - Τ/Χ «HIGH SPEED Ι» Ν.Π.

⁴⁷ Ενώ η προκήρυξη έγινε με συμμετοχή του πλοίου "Highspeed I" εν τέλει δρομολογήθηκε το "Άρτεμις"

		<p>δεν επιδοτείται. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα</p>	<p>10484 έναντι μισθώματος δώδεκα χιλιάδων, τετρακόσια σαράντα ευρώ (12.440,00€).</p>
12γ	<p>Κατ.3 Από 01/09/2009 έως 31/10/2012</p>	<p>ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ Δύο (2) δρομολόγια την εβδομάδα. Το ένα (1) δρομολόγιο θα εκτελείται ως εξής: ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Δονούσας, Κουφονησίου, Σχοινούσας και Ηράκλειας από και προς Νάξο</p>	<p>ΑΝΕΚ Α.Ε. με το Ε/Γ – Ο/Γ - Τ/Χ «HIGH SPEED I» Ν.Π. 10484 έναντι μισθώματος είκοσι μια χιλιάδων, εκατόν σαράντα εννέα ευρώ (21.149,00€).</p>
12δ	<p>Κατ.3 Από 01/09/2009 έως 31/10/2012</p>	<p>ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Φολεγάνδρου και Σικίνου από και προς Ίο και της Ανάφης και Θηρασιάς από και προς Θήρα</p>	<p>ΑΝΕΚ Α.Ε. με το Ε/Γ – Ο/Γ - Τ/Χ «HIGH SPEED I» Ν.Π. 10484 έναντι μισθώματος είκοσι πέντε χιλιάδων, εκατόν ενενήντα ευρώ (25.190,00€).</p>
12ε	<p>Κατ.3 Από 01/09/2009 έως 31/10/2012</p>	<p>ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή. Ένα (1) δρομολόγιο την εβδομάδα. Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων της Σικίνου, Φολεγάνδρου και από και προς Ίο και της Κιμώλου από και προς Μήλο</p>	<p>ΑΝΕΚ Α.Ε. με το Ε/Γ – Ο/Γ - Τ/Χ «HIGH SPEED I» Ν.Π. 10484 έναντι μισθώματος είκοσι επτά χιλιάδων, οκτακόσια πενήντα ευρώ (27.850,00€).</p>

13	<p>Κατ.5 Από 01/09/2009 έως 31/10/2010</p>	<p>ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή Έξι (6) δρομολόγια την εβδομάδα Επιπλέον δύο (2) δρομολόγια το μήνα για μεταφορά καυσίμων και οχημάτων φορτίων Δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων του Αγίου Ευστρατίου από και προς Μύρινα Λήμνου</p>	<p>ΑΙΟΛΙΣ Ν.Ε. με το Ε/Γ – Ο/Γ «ΑΙΟΛΙΣ» Ν.Μ 32 έναντι μισθώματος δύο χιλιάδων, επτακόσια ευρώ (2.700,00€). Στη νέα προκήρυξη του Μαΐου η ΝΕΛ ζητάει 12ετής σύμβαση, η ενώ SAOS διετής.</p>
----	--	---	---

Πηγή: ΥΕΝ.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ