



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ**

Διπλωματική Εργασία

***ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΤΗΝ Ε.Ε.: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ***

Ονοματεπώνυμο Φοιτήτριας: ΔΕΛΗΜΙΧΑΛΗ ΤΑΤΙΑΝΑ

Πειραιάς, 2010

Αφιερώνεται στο σύζυγό μου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΙΑ

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Όνοματεπώνυμο Φοιτήτριας: ΔΕΛΗΜΙΧΑΛΗ ΤΑΤΙΑΝΑ

Σημαντικοί όροι: Θαλάσσιες ενδομεταφορές, Απελευθέρωση, Ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών, Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα μελέτη προβάλλεται το ζήτημα της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών, βάσει του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ.3577/92 του Συμβουλίου, από την από την 1^η Ιανουαρίου 1993. Ο Κανονισμός αυτός ανοίγει νέους ορίζοντες για την ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία και με την άρση των εμποδίων των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, γνωστή ως άρση του cabotage, αποτελεί σημαντική εξέλιξη στην πορεία των θαλασσίων ενδομεταφορών, παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν στην αρχή της υιοθέτησης αυτού του νέου νομικού πλαισίου.

Στόχος της εργασίας είναι η ανάδειξη αφενός της κοινής πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με έμφαση στην απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών εντός των Κρατών – Μελών και αφετέρου πώς η χώρα μας προσαρμόστηκε στο νέο νομικό καθεστώς με τροποποίηση της μέχρι τότε κείμενης νομοθεσίας, αλλά με ανάλογες συνέπειες είτε λόγω της καθυστέρησης της εν λόγω προσαρμογής είτε λόγω των νομικών προβλημάτων που ανέκυψαν κατά την εφαρμογή των νέων δεδομένων.

Επιπροσθέτως γίνεται λόγος ιδιαίτερος για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην Ελλάδα και συγκεκριμένα για το Ν.2932/2001 που τις απελευθερώνει, θέτοντας τα πλεονεκτήματα που αυτός επιφέρει αλλά και τις ασυμβατότητες σε σχέση με το κοινοτικό πλαίσιο.

Γενικά, ο υπόψη Κανονισμός αποτελεί τη σοβαρότερη θεσμική παρέμβαση στο χώρο των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός των Κρατών – Μελών και ιδίως για τη χώρα μας της οποίας η εθνική οικονομία στηρίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην εμπορική ναυτιλία.

Αποτέλεσμα της παρούσας είναι να αναδείξει ότι βασικός στόχος εξακολουθεί να παραμένει η ανεμπόδιστη παροχή υπηρεσιών προς όλους τους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αν και η πορεία μέχρι την επίτευξη του σκοπού αυτού μπορεί αρκετές φορές να επιφέρει «αναταράξεις» στο χώρο όσων, φυσικών ή νομικών προσώπων, σχετίζονται με το συγκεκριμένο τομέα.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τον καθηγητή μου κο Φαραντούρη για την συμβολή του στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

Περίληψη

| | |
|---|----|
| Κεφάλαιο 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 1 |
| Κεφάλαιο 2: Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 5 |
| 2.1. Γενικά | 5 |
| 2.2. Οι Χερσαίες Μεταφορές | 7 |
| 2.3. Οι Αεροπορικές Μεταφορές | 9 |
| 2.4. Οι Θαλάσσιες Μεταφορές | 10 |
| Κεφάλαιο 3: ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | 12 |
| 3.1. Η Ιστορική Εξέλιξη των Θαλασσίων Ενδομεταφορών | 12 |
| 3.2. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική στις Θαλάσσιες Ενδομεταφορές | 14 |
| Κεφάλαιο 4: Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΟΔΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ | 23 |
| 4.1. Γενικά | 23 |
| 4.2. Παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - Προσφυγή ενώπιον του Δ.Ε.Κ. κατά της Ελλάδας | 25 |
| 4.3. Οι Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες στην Ελλάδα - Έκδοση και Εφαρμογή του Ν.2932/2001 | 33 |
| 4.3.1. Γενικά..... | 33 |
| 4.3.2. Τι καθιερώνει ο Νόμος 2932/2001..... | 35 |
| 4.3.3. Νομικά προβλήματα του Νόμου 2932/2001 | 39 |
| Κεφάλαιο 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 44 |
| Βιβλιογραφία | 48 |
| Ελληνική (βιβλία και άρθρα) | 48 |
| Ξενόγλωσση (βιβλία και άρθρα) | 50 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ένωση, σε όποια μορφή και αν εκφράζεται ή διατυπώνεται, δηλώνει την ενότητα, την ομοφωνία και κατ' επέκταση την κοινή πορεία, τους κοινούς στόχους, το κοινό όραμα.

Με αυτήν την ελπίδα για την επίτευξη κοινών στόχων και τη χάραξη κοινής και ισχυρής πορείας στην ανθρωπότητα, απολήγουμε σε μία ένωση λαών, πολιτισμών, γλωσσών και νοοτροπιών υπό το πρίσμα ενός σχήματος που περικλείει όλες τις παραπάνω έννοιες. Αυτό το πρίσμα καλείται «Ευρώπη» και αυτή η ένωση καλείται «Ευρωπαϊκή Ένωση».

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί μια ένωση οικονομική, πολιτική, γεωγραφική, πολιτισμική, ιδεολογική. Διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο στο παγκόσμιο γίνεσθαι δομώντας την ενότητά της όχι μόνο μέσα από σχήματα συνθηκών, συμβάσεων, συμφωνιών ή πρωτοκόλλων αλλά και από μια ουσιαστική, βαθιά συνοχή η οποία δημιουργεί έναν ευρωπαϊκό προσανατολισμό διευκρινίζοντας ότι η ένωση αυτή δεν είναι μια οικονομική ή γεωγραφική και μόνο συνάντηση ανθρώπων, αλλά πρωτίστως μια συνάντηση τάσεων, πολιτισμών και ιδεολογιών.

Ήδη από τον 18^ο και 19^ο αιώνα έγιναν θεωρητικές νήξεις και ηγεμονικές ή ουτοπικές προτάσεις για μια ενωμένη Ευρώπη. Εντονότερες και πιο συγκεκριμένες προσπάθειες σε πολιτικό επίπεδο έγιναν κατά το μεσοπόλεμο, χωρίς όμως να φθάσουν ή να πλησιάσουν σε πραγματοποίηση.¹ Οι εξελίξεις μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά και η ένταση του Ψυχρού Πολέμου που ακολούθησε, ως μείζονα πολιτικοϊδεολογική σύγκρουση, έκαναν την ανάγκη για μια ισχυρή και ενωμένη Ευρώπη πιο επιτακτική. Σ' ένα διπολικό πολιτικό πλαίσιο –από τη μια οι Η.Π.Α. και από την άλλη η Ε.Σ.Σ.Δ.- οι πρώτες προτάσεις συσπείρωσης των ευρωπαϊκών χωρών αρχίζουν να διατυπώνονται και οδηγούν σε διεθνείς διακυβερνητικούς οργανισμούς, όπως το Συμβούλιο της Ευρώπης το οποίο δημιουργείται το 1949 και προσδίδει έμφαση στην προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και το οποίο σταδιακά διευρύνεται έτσι ώστε να περιλάβει σχεδόν όλα τα κράτη της Ευρώπης.²

¹ Φατούρος, Α.Α., Πλιάκος, Α.Δ. 2000, *Κεφάλαια Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου*, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα

² Φατούρος, Α.Α., Πλιάκος, Α.Δ. ό.π.

Το 1951 στο Παρίσι, ιδρύεται η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Χάλυβα και Άνθρακα (Ε.Κ.Α.Χ.) απηχώντας τον «νεολειτουργιστικό σχεδιασμό του Jean Monnet» ο οποίος εξέφρασε την άποψη ότι δεν υπάρχει μέλλον για τους Ευρωπαίους χωρίς την ενοποίηση³.

Στη συνέχεια, το 1957 στη Ρώμη υπογράφεται η Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.), γνωστή και ως Συνθήκη της Ρώμης, από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, το Λουξεμβούργο και την Ολλανδία⁴ καθώς και η Συνθήκη περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (Ε.Κ.Α.Ε.), από τα ίδια κράτη. Η Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.) τροποποιείται το 1986 με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (Ε.Ε.Π.) διότι πλέον η Ευρώπη των αρχικώς έξι κρατών δεν επιθυμεί πλέον μόνο την οικονομική ενοποίηση αλλά και την κάλυψη και άλλων τομέων της κοινοτικής δραστηριότητας⁵. Έπειτα υπογράφεται στο Μάαστριχτ το 1992 η ομώνυμη συνθήκη⁶ η οποία αποτελεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με τη Συνθήκη αυτή τροποποιούνται οι Κοινοτικές Συνθήκες, ενώ καταργείται το επίθετο «οικονομική» και έτσι η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) μετονομάζεται σε Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Ε.Κ.) και η Συνθήκη ΕΟΚ σε ΣΕΚ⁷. Με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, ή αλλιώς Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ), η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζεται σε «τρεις πυλώνες». Τον πρώτο πυλώνα αποτελούν οι τρεις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, το δεύτερο η Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφαλείας (ΚΕΠΠΑ) και τον τρίτο η αστυνομική και δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις⁸. Η Συνθήκη του Μάαστριχτ τροποποιείται αργότερα με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ το 1997 και με τη Συνθήκη της Νίκαιας το 2001.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) αποτελεί αδιαμφισβήτητα ένα επιτυχημένο πολιτικό εγχείρημα. Μετά από δύο ολέθριους πολέμους, η Ευρώπη δοκιμάστηκε αλλά και διχάσθηκε. Μια ριζική αλλαγή πορείας και πολιτικής ήταν επιτακτική ανάγκη για να διασφαλισθεί η διαρκής ειρήνη αλλά και η αειφόρος ανάπτυξη. Ο συνεχής διάλογος, η επικοινωνία, η αμερόληπτη συνεργασία αποτέλεσαν στόχους αλλά και μέσα για την επίλυση των διαφορών και την προαγωγή του πολιτισμού και της ευημερίας των Ευρωπαίων πολιτών. Με αυτή τη νέα πνοή η Ευρώπη γνωρίζει την ενότητα, έννοια η οποία ακολουθεί κάθε δράση ανέλιξης. Το ενοποιητικό αυτό εγχείρημα προάσπισε την

³ Φατούρος, Α.Α., Πλιάκος, Α.Δ., ό.π.

⁴ Χλωρού, Α.Γ. 1978, *Η Συνθήκη της Ε.Ο.Κ.*, Νέα Μετάφραση, Εκδόσεις Παπαζήση

⁵ Σκουρής, Β. 2003, *Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, Εκδόσεις Σάκκουλα

⁶ Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, http://europa.eu/abc/treaties/index_el.htm ανακτήθηκε την 22-08-2010

⁷ Σκουρής, Β., ό.π.

⁸ Σκουρής, Β., ό.π.

προστασία αρχών και την κοινωνική συνοχή. Ως επιστέγασμα όλων αυτών των μακροχρόνιων προσπαθειών για το κοινό μέλλον, τα 27 Κράτη – Μέλη κατέληξαν στις 13 Δεκεμβρίου 2007 στην υπογραφή της Συνθήκης της Λισσαβώνας η οποία «εμπλουτίζει σημαντικά το πλαίσιο αρχών και αξιών που διέπει τη λειτουργία της Ένωσης»⁹.

⁹ Επίσημος διαδικτυακός τόπος του Υπουργείου Εξωτερικών, <http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/el-GR/European+Policy/H+Συνθήκη+της+Λισσαβώνας>, ανακτήθηκε την 22-08-2010.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Σκουρής, Β. 2003, *Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, Εκδόσεις Σάκκουλα

Φατούρος, Α.Α., Πλιάκος, Α.Δ. 2000, *Κεφάλαια Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου*, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα

Χλωρού, Α.Γ. 1978, *Η Συνθήκη της Ε.Ο.Κ.*, Νέα Μετάφραση, Εκδόσεις Παπαζήση

Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
http://europa.eu/abc/treaties/index_el.htm, ανακτήθηκε την 22-08-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος του Υπουργείου Εξωτερικών,
<http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/el-GR/European+Policy/H+Συνθήκη+της+Λισσαβόνας>,
ανακτήθηκε την 22-08-2010

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό παράγοντα των σύγχρονων οικονομιών. Εν τούτοις, υπάρχει μια μόνιμη αντιπαράθεση μεταξύ κοινωνίας η οποία αποζητά μεγαλύτερη κινητικότητα και κοινής γνώμης η οποία δεν είναι και τόσο ανεκτική στις καθυστερήσεις και στην κακή ποιότητα ορισμένων μεταφορικών υπηρεσιών¹⁰. Καθώς η απαίτηση για μεταφορά αυξάνεται όλο και περισσότερο, η κοινοτική απάντηση δεν μπορεί να είναι μόνο η αναμόρφωση της εσωτερικής δομής των μεταφορών αλλά και το άνοιγμα των αγορών έτσι ώστε οι εν λόγω μεταφορές να ανταποκρίνονται στην επαύξηση και βιώσιμη ανάπτυξη¹¹.

Ως κοινές πολιτικές ορίζονται αυτές οι οποίες αντικαθιστούν βασικά στοιχεία των εθνικών πολιτικών¹². «Όλες οι κοινές πολιτικές, είτε προσδιορίζονται ως τέτοιες από τις Συνθήκες είτε από τις πρακτικές τους εφαρμογές, βρίσκονται σε συνεχή εξέλιξη. Ξεκινούν σαν απλοί στόχοι που έχουν προσδιορισθεί ειδικά ή γενικά από τις Συνθήκες ή από τα θεσμικά όργανα και αναπτύσσονται βαθμιαία με κοινές ή «κοινοτικές» νομικές πράξεις. Οι κοινές πολιτικές υλοποιούνται, όταν, όπου και στην έκταση που οι κυβερνήσεις, οι οποίες εκπροσωπούν τα Κράτη-Μέλη μιας συμφωνίας ολοκλήρωσης, πιστεύουν ότι τα συμφέροντα των κρατών τους εξυπηρετούνται καλύτερα από αυτές παρά από εθνικές πολιτικές»¹³. Οι κοινές πολιτικές διακρίνονται σε οριζόντιες αλλά και σε τομεακές, που επικεντρώνονται σε ορισμένο μόνο τομέα οικονομίας ενός Κράτους-Μέλους, και μία από αυτές είναι η πολιτική των μεταφορών.

Είναι αδιαμφισβήτητο το ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε μεγάλη ώθηση στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων με το άνοιγμα των εθνικών αγορών και την άρση των φυσικών και τεχνικών φραγμών με απώτερο στόχο την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Συγκεκριμένα, «το άρθρο 70 ΣΕΚ δηλώνει ότι τα Κράτη - Μέλη επιδιώκουν τους στόχους της Συνθήκης σε αυτόν τον τομέα στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών. Αυτό σημαίνει ιδίως ότι εφαρμόζονται κοινοί

¹⁰ White Paper, *European Transport Policy for 2010: time to decide*, European Commission, L-2985 Luxembourg, http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_en.pdf, ανακτήθηκε την 16-07-2010

¹¹ White Paper, ό.π.

¹² Μούσης, Ν. 2005, Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, σελ.

8

¹³ Μούσης, Ν., ό.π., σελ. 8,11

κανόνες στις διεθνείς μεταφορές από ή προς την επικράτεια ή μέσω της επικράτειας ενός ή περισσότερων Κρατών-Μελών»¹⁴.

Πλην του ανοίγματος των αγορών και της διαμόρφωσης δικαιότερων συνθηκών ανταγωνισμού, το πρότυπο της αειφόρου κινητικότητας καθίσταται ολοένα και πιο επιτακτικό τα τελευταία χρόνια. Μέχρι περίπου και τη δεκαετία του '80, οι επιτεύξεις στον τομέα των μεταφορών δεν είχαν αγγίξει τους αναμενόμενους στόχους για την ολοκλήρωση της κοινής ή εσωτερικής αγοράς. Μεταξύ των στόχων περιλαμβανόταν η ανάπτυξη υποδομών μεταφορών, η απλοποίηση των συνοριακών ελέγχων και η βελτίωση της ασφάλειας. Υπό την πίεση όμως των νέων εξελίξεων και της ανάγκης για την ολοκλήρωση αυτή, το 1992 η κοινή πολιτική των μεταφορών αναπτύσσεται σημαντικά προς τρεις κατευθύνσεις: τις χερσαίες μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές και τις θαλάσσιες μεταφορές.

¹⁴ Διαδικτυακός τόπος http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/02/?all=1, ανακτήθηκε την 25-06-2010

2.2. ΟΙ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι χερσαίες μεταφορές περιλαμβάνουν τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η απελευθέρωση των διεθνών οδικών μεταφορών σημειώνει θεαματική κατάκτηση τη δεκαετία του 1990. Οι διασυνοριακές μεταφορές αποτελούν σημαντικό άξονα για την επίτευξη της ολοκλήρωσης της ενιαίας αγοράς της οποίας η απελευθέρωση δείχνει να στηρίζει όχι μόνο τις διεθνείς μεταφορές αλλά και τις εθνικές. Με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 του Συμβουλίου της 26ης Μαρτίου 1992¹⁵, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, ενοποιήθηκε η υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ των Κρατών-Μελών και θεσπίστηκαν οριστικές διατάξεις για την πρόσβαση στην αγορά των διασυνοριακών εμπορευματικών μεταφορών¹⁶. Οι κανόνες αυτοί αφορούν τις μεταφορές οι οποίες έχουν ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού το έδαφος Κράτους-Μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσότερων Κρατών-Μελών. Ενώ μέχρι τότε οι μεταφορές μεταξύ δύο Κρατών - Μελών ήταν δυνατές μόνο βάσει διμερούς συμφωνίας με αποτέλεσμα να υπόκεινται σε περιορισμούς, με τον υπόψη Κανονισμό καταργούνται οι ποσοτικοί περιορισμοί και οι ρυθμίσεις τιμών από 1η Ιανουαρίου 1993¹⁷. Αυτή η καθιέρωση κοινής πολιτικής μεταφορών έχει ως αποτέλεσμα αφ' ενός τη θέσπιση κοινών κανόνων στην πρόσβαση στην αγορά των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στο έδαφος της Κοινότητας και αφ' ετέρου τη συμβολή στην υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών. Συναφώς, η ομοιόμορφη ρύθμιση για την πρόσβαση στην αγορά περιλαμβάνει επίσης την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, με την κατάργηση όλων των περιορισμών που ισχύουν, για τους παρέχοντες τις υπηρεσίες, λόγω ιθαγένειας ή λόγω του ότι είναι εγκατεστημένοι σε Κράτος-Μέλος διαφορετικό από αυτό στο οποίο πρόκειται να παρασχεθεί η υπηρεσία¹⁸.

Αναφορικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η αγορά αυτή άνοιξε περαιτέρω με τις τρεις δέσμες μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στο πλαίσιο των όσων έχουν εξαγγελθεί με τη Λευκή Βίβλο για την πολιτική των μεταφορών και εμπεριέχουν ένα σύνολο Οδηγιών. Ειδικότερα, η Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

¹⁵ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 95 της 9.4.1992, σελ.1

¹⁶ Danklefsen, N. 7/2008, *Χερσαίες μεταφορές: Πρόσβαση στην αγορά*, http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7263_el.htm, ανακτήθηκε την 25-06-2010

¹⁷ Danklefsen, N., ό.π.

¹⁸ Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, <http://eur-lex.europa.eu>, ανακτήθηκε την 25-06-2010

και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων¹⁹ προβλέπει ότι από το 2008 θα παρέχονται δικαιώματα πρόσβασης σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευμάτων μεταφορών²⁰. Με την έγκριση και υλοποίηση των παραπάνω δεσμών μέτρων, έχει σημειωθεί πρόοδος σχετικά με την εξυγίανση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και υποδομών με σκοπό την ενοποίηση του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και το άνοιγμα των εθνικών αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών.

¹⁹ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 220 της 21.6.2004, σελ.58-60

²⁰ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 220 της 21.6.2004, σελ.58-60

2.3. ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Αναφορικά με τις αεροπορικές μεταφορές, μέχρι πρότινος «οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες ήταν κρατικές και ασκούσαν ένα μονοπώλιο ή σχεδόν μονοπώλιο στο εθνικό επίπεδο· θέλοντας να εξαπλώσει πάνω στη γη τα εθνικά χρώματα που έφεραν τα αεροπλάνα του και να εκμεταλλευθεί ορισμένα ειδικά πλεονεκτήματα, κάθε κράτος προστάτευε υπερβολικά την εθνική του εταιρεία»²¹. Ουσιαστικά, η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης έλαβε χώρα σταδιακά, μεταξύ 1987 και 1992, με τρεις δέσμες Κανονισμών²². Με την δημιουργία συγκεκριμένου νομικού πλαισίου στις αεροπορικές μεταφορές, επιδιώκεται, από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης, η διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας, η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στους επιβάτες, η καλύτερη και ταχύτερη αντιμετώπιση των όποιων προβλημάτων που ανακύπτουν, η ανταγωνιστικότητα των τιμών των εισιτηρίων και η μείωση των καθυστερήσεων των πτήσεων. Ως προς τις αεροπορικές μεταφορές, τα μέτρα που εφαρμόστηκαν για την απελευθέρωση των υπηρεσιών συνέβαλαν θετικά στον υγιή ανταγωνισμό. Το άνοιγμα νέων γραμμών, η εισαγωγή νέων υπηρεσιών, ο περιορισμός των μονοπωλίων, ο εκσυγχρονισμός των εθνικών εταιρειών²³ προκειμένου να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες και να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους είναι αρκετά από τα επιτεύγματα της απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών.

²¹ Διαδικτυακός τόπος http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/05/?all=1, ανακτήθηκε την 26-06-2010

²² Μούσης, Ν., ό.π., σελ. 451

²³ Μούσης, Ν., ό.π., σελ. 457

2.4. ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η εσωτερική αγορά των θαλασσίων μεταφορών ολοκληρώνεται στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Για τις θαλάσσιες μεταφορές που εξυπηρετούν περίπου το 85% του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας, τα Κράτη-Μέλη δεσμεύθηκαν στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού και της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις εσωτερικές μεταφορές των Κρατών-Μελών²⁴. Οι αλλαγές που διαμορφώνονται στη διεθνή πραγματικότητα, όπως η αύξηση του εμπορικού στόλου, η παγκοσμιοποίηση των υπηρεσιών, η επιτάχυνση της διαδικασίας αλλαγής σημαίας, καθιστούν αναγκαία την άσκηση κοινής πολιτικής από όλα τα Κράτη – Μέλη. Η απελευθέρωση είναι πλέον γεγονός από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 χωρίς να έχει μειωθεί η ποσότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων καθώς και ο αριθμός των μετακινούμενων επιβατών. Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών, από την 1^η Ιανουαρίου 1993 ανοίγει νέους ορίζοντες για την ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία. Η άρση των εμποδίων των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, γνωστή ως άρση του cabotage, αποτελεί την πλέον σημαντική εξέλιξη στην πορεία των θαλασσίων ενδομεταφορών, παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν αρχικά στην υιοθέτηση αυτού του νέου νομικού πλαισίου.

²⁴ Μούσης, Ν., ό.π., σελ. 457

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Μούσης, Ν. 2005, *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 95 της 9.4.1992

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 220 της 21.6.2004

White Paper, *European Transport Policy for 2010: time to decide*, European Commission, L-2985 Luxembourg, http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_en.pdf, ανακτήθηκε την 16-07-2010

Danklefsen, N. 7/2008, *Χερσαίες μεταφορές: Πρόσβαση στην αγορά*, http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7263_el.htm, ανακτήθηκε την 25-06-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, <http://eur-lex.europa.eu>, ανακτήθηκε την 25-06-2010

Διαδικτυακός τόπος http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/02/?all=1, ανακτήθηκε την 25-06-2010

Διαδικτυακός τόπος http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/05/?all=1, ανακτήθηκε την 26-06-2010

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1. Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αρχικά με τον όρο «μεταφορά» εννοούμε τη μετακίνηση προσώπων ή εμπορευμάτων αλλά και τη μεταφορά που εκτελείται για ιδιωτικούς ή εμπορικούς σκοπούς. Κατά την παρούσα ανάλυση, το ενδιαφέρον θα εστιασθεί στις μεταφορές, προσώπων ή/και εμπορευμάτων, για εμπορικούς λόγους, δηλαδή για λόγους με σκοπό το κέρδος.

Αν και στον 20^ο αιώνα παρατηρείται μια σταθερή διάβρωση της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών, η τάση αυτή προς τον περιορισμό της ελευθερίας δράσης εκ μέρους αυτών που κατείχαν και διαχειρίζονταν πλοία έχει λάβει διάφορες μορφές εκ των οποίων η πιο αμφιλεγόμενη είναι ο προστατευτισμός των θαλασσιών μεταφορών²⁵.

Οι μεταφορικές δραστηριότητες αποτελούν σημαντικό τομέα και παράγοντα ανάπτυξης μιας εθνικής οικονομίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το σημαντικότερο τμήμα στις μεταφορές παγκοσμίως και αποτελούν το 70% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου²⁶. Ενδεικτικά, το 2001, το ποσοστό αυτό για τη χώρα μας αντιστοιχούσε σε εκατόν εξήντα τέσσερα (164) εκατομμύρια μετρικούς τόνους φορτίου, ενώ σε όλους τους ελληνικούς λιμένες κατέπλευσαν πεντακόσιες εξήντα μία (561) χιλιάδες πλοία και διακινήθηκαν πενήντα τρία (53) εκατομμύρια επιβάτες²⁷. Η διακίνηση του εμπορίου μέσω θαλάσσης είναι τόσο ευρεία που ήδη κατέχει ένα πολύ μεγάλο μέρος της διακίνησης του διεθνούς εμπορίου σε σχέση με τους άλλους μεταφορικούς κλάδους. Η επέκταση της ενιαίας αγοράς σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές αλλαγές τόσο στην Ευρώπη όσο και στα Βαλκάνια, η έμφαση που δίνεται στη ναυτιλιακή πολιτική και ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας των θαλασσιών μεταφορών αναδεικνύουν τη σπουδαιότητά των τελευταίων τόσο στην οικονομία όσο και στην εν γένει ανάπτυξη των κρατών. Όλα αυτά επιβάλλουν καλή και οικονομικά προσιτή κυκλοφορία αγαθών και υπηρεσιών που είναι απαραίτητη για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ συγχρόνως στοχεύουν στη διευθέτηση του ευρωπαϊκού χώρου για την προαγωγή της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της Ένωσης. Εξάλλου, πάνω από

²⁵ Farantouris, N.E. 2003, *European Integration & Maritime Transport*, Ant.N.Sakkoulas – Bruylant Publishers, Athens – Bruxelles, σελ.195-196

²⁶ Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr>, ανακτήθηκε την 14-06-2010.

²⁷ Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ό.π.

το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και περίπου το 43% του εσωτερικού της κινείται διά θαλάσσης, άρα οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές έπρεπε να έχουν έναν πιο απελευθερωμένο χαρακτήρα έτσι ώστε όλοι να επωφελούνται της συγκεκριμένης δραστηριότητας²⁸.

²⁸ 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*, http://www.istiee.org/te/papers/N37/01%20Constantinos_1-15_.pdf, ανακτήθηκε την 15-07-2010

3.2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Είναι προφανές ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση προβάλλει, μέσω της χάραξης κοινής πολιτικής, τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας, την ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές, την υλοποίηση ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών²⁹ καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών χωρίς διακρίσεις, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την τόνωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Η εσωτερική αγορά των θαλασσιών μεταφορών ολοκληρώνεται τη δεκαετία του 1990 και έκτοτε λειτουργεί ικανοποιητικά καθότι μόλις το 1986, το Συμβούλιο επιδιώκει την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Κρατών – Μελών και μεταξύ Κρατών – Μελών και τρίτων χωρών³⁰. Στη συνέχεια, το 1992, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών επεκτείνεται στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ) για τους κοινοτικούς εφοπλιστές των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε Κράτος – Μέλος και φέρουν τη σημαία του. Γίνεται λοιπόν σαφές ότι βασική προτεραιότητα που φαίνεται να θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών και ειδικότερα των θαλασσιών ενδομεταφορών είναι η άρση των εμποδίων, γνωστή ως άρση του cabotage, που τίθενται από τα Κράτη – Μέλη σχετικά με τη διεξαγωγή εθνικών μεταφορών από επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλο Κράτος – Μέλος³¹. Επομένως, οι όροι της Συνθήκης δεν αποβλέπουν απλά στην κατάργηση των προϋποθέσεων πρόσβασης για την άσκηση μεταφορικής δραστηριότητας αλλά και στη διαμόρφωση ενιαίων όρων οι οποίοι δεν επιτρέπουν διακρίσεις ανάλογα με την υπηκοότητα ή την έδρα των μεταφορέων³².

Παρά τα πλεονεκτήματά της, η απελευθέρωση των αγορών των θαλασσιών μεταφορών στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών αποτελεί σημείο αντιπαράθεσης στην πολιτική των μεταφορών των τελευταίων τα οποία διαθέτουν το προνόμιο της μεταφοράς προσώπων και αγαθών μεταξύ των λιμένων της επικράτειάς τους³³. «Με τον καθολικό αποκλεισμό ξένων σημαίων και συναφώς του ξένου ανταγωνισμού, η ιδέα που βρίσκεται πίσω από τους περιορισμούς αυτούς είναι πρωτίστως η προαγωγή της εγκαθίδρυσης και ανάπτυξης της εθνικής εμπορικής ναυτιλίας σε μια ορισμένη

²⁹ Μούσης, Ν., ό.π., σελ.470

³⁰ Μούσης, Ν., ό.π., σελ.448

³¹ Σκουρής, Β., ό.π., σελ.671

³² Σκουρής, Β., ό.π., σελ.671

³³ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 264

ζώνη εμπορίου»³⁴. Αυτή η εθνική πολιτική για τους περιορισμούς των θαλασσίων ενδομεταφορών συνδέεται και με γεωγραφικούς όρους αφού, ενδεικτικά, η ύπαρξη μεγάλων ακτογραμμών στην Ιταλία και στη Σουηδία, ή η ιδιόμορφη πολυνησία της Ελλάδας εξηγεί το λόγο για τον οποίο το να εκτελούνται δρομολόγια μεταξύ εθνικών λιμένων επιτρέπεται μόνο σε πλοία εθνικών σημαίων σε αντίθεση με τη γεωγραφική διαμόρφωση της ακτογραμμής του Βελγίου η οποία μας καταδεικνύει το γιατί το cabotage δεν υφίσταται σε αυτή τη χώρα, μιας που σχεδόν όλες οι μεταφορές μεταξύ των βελγικών λιμένων γίνονται δια ξηράς³⁵. Έτσι, είναι λογικό το ότι οι περιορισμοί του cabotage, που αγγίζει την τακτική μεταφορά προσώπων και αγαθών μεταξύ των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών αλλά και την κρουαζιέρα, κυρίως υφίστανται στα μεσογειακά και σκανδιναβικά Κράτη – Μέλη, δηλαδή στη Σουηδία, τη Φινλανδία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ισπανία, την Πορτογαλία και φυσικά την Ελλάδα³⁶.

Είναι προφανές ότι το θέμα της απελευθέρωσης των θαλασσίων ενδομεταφορών γρήγορα διαχώρισε τα βόρεια από τα νότια Κράτη – Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης³⁷. Αποτέλεσμα των συνεχών διαπραγματεύσεων ήταν η υιοθέτηση του Κανονισμού 4055/1986 για την ελευθερία παροχής υπηρεσιών μόνο μεταξύ Κρατών – Μελών και μεταξύ Κρατών – Μελών και τρίτων χωρών. Τα Κράτη – Μέλη του βορρά στα οποία η έννοια του cabotage ήταν σχεδόν ανύπαρκτη συμφώνησαν ότι οι αγορές τους στον τομέα αυτό πρέπει να ανοίξουν έτσι ώστε να γίνουν ανταγωνιστικές. Απεναντίας, τα Κράτη – Μέλη του νότου ήταν ανένδοτα σε ένα άνοιγμα των θαλασσίων αγορών το οποίο θα έπληττε τις εθνικές τους αγορές.

Η ανάγκη της Κοινότητας να βελτιώσει τις συνθήκες των θαλασσίων μεταφορών οδήγησε στην υιοθέτηση μέτρων που σχετίζονταν με την πολιτική ανταγωνισμού, με την άνιση τιμολογιακή πολιτική και τις συνθήκες εργασίας λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την αρχή της κοινωνικής αλληλεγγύης και συνοχής μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών περιοχών³⁸. Έτσι, κατέστη επιτακτική η ανάγκη ουσιαστικής ρύθμισης και κατάληξης σε συμφωνία μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 1992, τελική ημερομηνία ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς. Αν μια τέτοια συμφωνία δεν είχε επιτευχθεί μέχρι τότε, θα υπήρχε ο κίνδυνος το Δικαστήριο, δηλώνοντας ασυμβατότητα μεταξύ εθνικού και ευρωπαϊκού δικαίου, να εισαγάγει απεριόριστη ελευθερία στην παροχή

³⁴ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 265

³⁵ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 266

³⁶ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 266

³⁷ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 267

³⁸ Chlomoudis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π.

θαλασσιών μεταφορικών υπηρεσιών οπουδήποτε στην Ευρωπαϊκή Ένωση³⁹. Με αφορμή το γεγονός αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο μια τροποποιημένη πρόταση Κανονισμού η οποία υιοθετήθηκε το Δεκέμβριο του 1992 ως ο Κανονισμός 3577/1992 του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών - Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-cabotage)⁴⁰.

Η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών υλοποιείται με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/1992 του Συμβουλίου. Πρακτικά, η εφαρμογή αυτής της αρχής που, εν προκειμένω συνιστά την απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών, γνωστή ως άρση του cabotage, σημαίνει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές εντός των Κρατών – Μελών μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να εκτελούνται και από πλοία που φέρουν κοινοτική σημαία. Με άλλα λόγια, άρση του cabotage σημαίνει απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών για τους κοινοτικούς εφοπλιστές⁴¹. Επομένως, σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό, μπορούν να δραστηριοποιούνται μεταξύ των ελληνικών λιμένων, ηπειρωτικών και νησιωτικών, όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κύριο νηολόγιο Κράτους – Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών.

Στις διατάξεις του Κανονισμού ΕΟΚ 3577/92 του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών, από την 1^η Ιανουαρίου 1993 προβλέπεται η εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας τα σκάφη των οποίων είναι νηολογημένα σε Κράτος – Μέλος και φέρουν τη σημαία του. Μπορούμε λοιπόν να ανατρέξουμε σε ορισμένα άρθρα του παραπάνω Κανονισμού ο οποίος δεν είναι ιδιαίτερα μακροσκελής αλλά είναι αρκετά περιεκτικός έτσι ώστε να συμπεριλαμβάνονται όλες οι καινοτόμες διατάξεις για αυτήν την νέα εποχή στην πορεία των θαλασσιών ενδομεταφορών:

«Άρθρο 1

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για

³⁹ Farantouris, N.E., ό.π., σελ.271

⁴⁰ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 272

⁴¹ Σκούντζος, Θ. 2006, *Θεσμοί & Πολιτικές Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ.233

τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.

2. Κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της παραγράφου 1, σύμφωνα με την οποία τα σκάφη οφείλουν να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος μέλος όπου θα είναι τότε νηολογημένα, αναστέλλεται προσωρινά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά-

β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους-

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών-

2. Ως "πλοιοκτήτες της Κοινότητας" νοούνται:

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

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

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

3.

Άρθρο 3

1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

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

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

4. Η Επιτροπή θα εξετάσει εμπεριστατωμένα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά και θα υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο, έκθεση προς το Συμβούλιο.

Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που μπορεί να περιλαμβάνει προσαρμογές των διατάξεων για την επάνδρωση που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 όσον αφορά την εθνικότητα ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο εγκαίρως και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

.....

Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, ενδεχομένως, να λάβει τα αναγκαία μέτρα διασφάλισης μέσα σε 30 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής αίτησης κράτους μέλους. Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία όμως δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη κάθε απόφαση σχετικά με τα μέτρα διασφάλισης.

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει τα ζητούμενα μέτρα, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή.

Εντούτοις, σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν, μονομερώς, τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη οφείλουν να ενημερώσουν πάραυτα την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει με ή χωρίς τροποποιήσεις μέχρι να λάβει την τελική της απόφαση σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης με δική της πρωτοβουλία, έπειτα από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

- υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
- υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,
- τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.

.....

Άρθρο 8

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης που αφορούν το δικαίωμα εγκατάστασης και του παρόντος κανονισμού, κάθε πρόσωπο που παρέχει ήδη υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί, για το σκοπό αυτό, να ασκεί προσωρινά τις δραστηριότητές του στο κράτος μέλος όπου παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που επιβάλλει το κράτος αυτό στους υπηκόους του.

.....

Άρθρο 10

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος»⁴².

Στον Κανονισμό αυτό, διακρίνονται ορισμένα σημεία σημαντικά για τη διενέργεια των θαλασσίων ενδομεταφορών. Αρχικά, στο άρθρο 1, πέραν του ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι κοινοτικοί, τίθεται και ο περιορισμός ότι τα πλοία πρέπει να είναι νηολογημένα και συνεπώς να φέρουν τη σημαία Κράτους-Μέλους, γεγονός που σημαίνει ότι αποκλείονται από την εκτέλεση των μεταφορών αυτών πλοία νηολογημένα σε άλλα, μη κοινοτικά, νηολόγια. Στο σημείο αυτό αξίζει ενδεικτικά να αναφερθεί ότι, στις διαπραγματεύσεις πριν την υιοθέτηση του Κανονισμού, η Ισπανία ισχυρίσθηκε ότι ο περιορισμός της νηολόγησης των πλοίων σε νηολόγια Κράτους-Μέλους, περιλαμβάνει μόνο πλοία νηολογημένα στα μητροπολιτικά εδάφη των Κρατών-Μελών⁴³. Εν τούτοις, τα πλοία νηολογημένα σε δεύτερα ή διεθνή νηολόγια που άπτονται της δικαιοδοσίας των Κρατών-Μελών, δεν πλήττονται από αυτό το ζήτημα⁴⁴.

Ιδιαίτερη εξίσου βαρύτητα προσδίδεται και στο άρθρο 5 του εν λόγω Κανονισμού στο οποίο προβλέπεται η λήψη μέτρων, εκ μέρους της Επιτροπής, σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών λόγω της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών. Σύμφωνα με το άρθρο 2 εδάφιο 5 του Κανονισμού ως σοβαρή διαταραχή είναι η εμφάνιση συγκεκριμένων προβλημάτων της αγοράς τα οποία α) ενδέχεται να οδηγήσουν σε διαρκές πλεόνασμα προσφοράς έναντι της ζήτησης, β) οφείλονται σε δραστηριότητες θαλασσίων ενδομεταφορών ή γ) συνιστούν απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας⁴⁵. Παρά τις διατάξεις αυτές για τη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής των θαλασσίων ενδομεταφορών, δεν είναι σαφές το αν το αίτημα του Κράτους-Μέλους προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να υποβληθεί μόνο σε περίπτωση πραγματικά σοβαρής διαταραχής της αγοράς ή όταν το Κράτος-Μέλος έχει ένα λογικό φόβο ότι μια τέτοια διαταραχή θα προκληθεί από την επερχόμενη απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών στη συγκεκριμένη αγορά.

⁴² Επίσημη Εφημερίδα Ε.Ε. αριθ. L 364 της 12/12/1992 σελ. 0007 - 0010

⁴³ Farantouris, N.E., ό.π., σελ.277

⁴⁴ Farantouris, N.E., ό.π., σελ.278

⁴⁵ Επίσημη Εφημερίδα Ε.Ε. αριθ. L 364 της 12/12/1992 σ. 0007 - 0010

Γενικά όμως, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει οικοδομήσει ένα σεβαστό νομικό πλαίσιο την τελευταία δεκαετία, ιδίως στις μεταφορές. Η κοινοτική νομοθεσία δεν αναπαράγει απλώς τα κείμενα των διεθνών συνθηκών όπως κατά το παρελθόν, αλλά έχει υιοθετήσει συγκεκριμένους κανονισμούς οι οποίοι δεν συμπίπτουν απαραίτητα με τις συστάσεις και συμφωνίες των διεθνών οργανισμών⁴⁶.

Εν κατακλείδι σημειώνεται ότι η απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών αποτελεί αναμφισβήτητο ζήτημα έντονου διαλόγου και μακρόπνοων διαπραγματεύσεων για περίπου μια δεκαετία, ειδικά στην περίπτωση της χώρας μας.

⁴⁶ White Paper, ό.π., σελ. 91

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Μούσης, Ν. 2005, *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

Σκούντζος, Θ. 2006, *Θεσμοί & Πολιτικές Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης

Σκουρής, Β. 2003, *Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, Εκδόσεις Σάκκουλα

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*, http://www.istiee.org/te/papers/N37/01%20Constantinos_1-15_.pdf, ανακτήθηκε την 15-07-2010

Farantouris, N.E. 2003, *European Integration & Maritime Transport*, Ant.N.Sakkoulas – Bruylant Publishers, Athens – Bruxelles

Επίσημη Εφημερίδα Ε.Ε. αριθ. L 364 της 12/12/1992 σελ. 0007 - 0010

White Paper, *European Transport Policy for 2010: time to decide*, European Commission, L-2985 Luxembourg http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_en.pdf, ανακτήθηκε την 16-07-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr>, ανακτήθηκε την 14-06-2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΑΠΕΛΕΥΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

4.1. ΓΕΝΙΚΑ

«Η Ελλάδα περιλαμβάνει πληθώρα νησιών και νησιωτικών συμπλεγμάτων, γεγονός που τη διαφοροποιεί από τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες δεν αντιμετωπίζουν με τόση ένταση το φαινόμενο της νησιωτικότητας. Το φαινόμενο αυτό ... είναι διαρκές, με την έννοια ότι δεν εξαφανίζεται, απλά μεταβάλλει την έντασή του»⁴⁷.

Το σύνθετο ζήτημα της απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν μπορεί παρά να παρουσιάζει δυσχέρειες στην εφαρμογή του αλλά και αμφισβητήσιμες πτυχές⁴⁸. Όταν ιδιαίτερως πρόκειται για Κράτος – Μέλος με αναπτυγμένο τον κλάδο των θαλασσιών ενδομεταφορών, όπως η Ελλάδα, είναι αναμενόμενο ότι οι περίπλοκες πτυχές του Κανονισμού 3577/1992, εντείνονται. Αυτό είναι αποτέλεσμα των συγκρουόμενων συμφερόντων και αντιλήψεων που καλείται το κοινοτικό δίκαιο να εκφράσει μέσω ενός ενιαίου κειμένου – ήτοι του εν λόγω Κανονισμού – γεγονός το οποίο εμφανίζεται και από την ίδια την πρακτική⁴⁹. Απόρροια όλων των παραπάνω είναι πολλές φορές η κατάληξη ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Δ.Ε.Κ.) προκειμένου να αντιμετωπισθούν ενιαία και ομοιόμορφα όλα τα θέματα ερμηνείας αλλά και εφαρμογής της συγκεκριμένης κοινοτικής νομοθεσίας, χωρίς να θίγονται ούτε οι εθνικές πρακτικές ούτε και ο υγιής ανταγωνισμός μεταξύ των Κρατών - Μελών. Ενώπιον του Δ.Ε.Κ. λοιπόν βρέθηκε και η χώρα μας σχετικά με την εφαρμογή του παραπάνω Κανονισμού.

Αρχικά, η Ελλάδα ήταν απρόθυμη στο να επιτρέψει την είσοδο στο εμπόριο μεταξύ ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμένων ή μεταξύ μόνο νησιωτικών λιμένων, επικαλούμενη θέματα άμυνας και τη στρατηγική θέση των νησιών της τα οποία

⁴⁷ Μέργος, Γ., Παπαδασκαλόπουλος, Α., Χριστοφάκης, Ε., *Ολοκληρωμένη, Βιώσιμη και Ισόρροπη Ανάπτυξη των Νησιών, Μελέτες προς τιμήν του Καθηγητού Θ. Σκούντζου, Πανεπιστήμιο Πειραιά*, <http://ira.panteion.gr>, ανακτήθηκε την 27-06-2010

⁴⁸ Χριστοδούλου-Βαρότση, Η., *Κοινοτικό Ναυτικό Δίκαιο, Ζητήματα ερμηνείας και εφαρμογής που άπτονται της απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών (cabotage) με αφορμή την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων C-288/02 (Επιτροπή κ. Ελλάδας της 21^{ης} Οκτωβρίου 2004, Ε.Ν.Δ. – Τόμος 33, σελ.277*

⁴⁹ Χριστοδούλου-Βαρότση, Η., ό.π., σελ.277

γεινιάζουν με την Τουρκία⁵⁰. Επίσης, η χώρα μας διατείνεται ότι η ακτοπλοΐα παρέχει σημαντικές συνδέσεις για τη μεταφορά προσώπων και αγαθών και συμβάλλει στην προαγωγή θαλασσίων υπηρεσιών προσδίδοντας μια εθνική διάσταση στο ζήτημα αιτιολογώντας κατά αυτόν τον τρόπο οποιουσδήποτε εθνικούς περιορισμούς⁵¹. Για την Ελλάδα, η τακτική εξυπηρέτηση νησιών και απόμακρων γεωγραφικών περιοχών θα πρέπει να έχει χαρακτήρα δημόσιας υπηρεσίας και επομένως πρέπει να παραμείνει σε εθνικά χέρια παρά τα κόστη που αυτός ο προστατευτισμός μπορεί να προκαλέσει για τους καταναλωτές των σχετικών υπηρεσιών⁵². Κατά συνέπεια, η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) αποτελεί ζήτημα μείζονος πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής σημασίας αφού η σπουδαιότητα του είναι προφανής για την ελληνική πραγματικότητα των θαλασσίων μεταφορών. Γι' αυτό δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η χώρα μας επωφελήθηκε μεγάλης χρονικά παρέκκλισης η οποία έληξε την 1^η Ιανουαρίου 2004.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) επιχείρησε αρχικά να δώσει ορισμένες διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 με την έκδοση εγκυκλίων που απευθύνονταν προς τις Λιμενικές Αρχές της χώρας. Η ερμηνεία όμως ορισμένων διατάξεων των εγκυκλίων αυτών έφερε την Ελλάδα σε αντιπαράθεση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία διατύπωσε αντίθετη γνώμη ως προς αυτές θεωρώντας ότι συγκρούονται με τις διατάξεις του παραπάνω Κανονισμού.

Συγκεκριμένα, με σκοπό την αποσαφήνιση ορισμένων σημείων και την ενιαία εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού, το Υ.Ε.Ν. εξέδωσε το 1998 τρεις εγκυκλίους σχετικά με α) τη δραστηριοποίηση Φ/Γ – Δ/Ξ πλοίων υπό κοινοτική σημαία στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, β) τη δραστηριοποίηση Επιβατηγών – Τουριστικών (Ε/Γ – Τ/Ρ), Κρουαζιεροπλοίων (Κ/Ζ) υπό κοινοτική σημαία στις εσωτερικές θαλάσσιες περιηγήσεις (κρουαζιέρες), γ) την επάνδρωση Φ/Γ - Δ/Ξ - Κ/Ζ πλοίων υπό κοινοτική σημαία που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο, ορισμένες διατάξεις των παραπάνω εγκυκλίων αποτέλεσαν το «μήλον της έριδος» μεταξύ της ελληνικής και της ευρωπαϊκής πλευράς, με αποτέλεσμα την κατάληξη στο Δ.Ε.Κ. προς άρση των όποιων νομικών αμφιβολιών, όπως αυτές παρατίθενται στη συνέχεια.

⁵⁰ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 270

⁵¹ Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 270

⁵² Farantouris, N.E., ό.π., σελ. 270

4.2. ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ – ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ Δ.Ε.Κ. ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το σύνθετο ζήτημα της απελευθέρωσης των θαλασσίων ενδομεταφορών αποτέλεσε προϊόν ευαίσθητου και μακροχρόνιου πολιτικού χειρισμού στο πλαίσιο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαφώνησε ως προς τον τρόπο με τον οποίο η χώρα μας επιχείρησε την προσαρμογή του εθνικού της δικαίου προς το κοινοτικό με αποτέλεσμα την κατάληξη των δύο μερών (Ελλάδας – Ευρωπαϊκής Επιτροπής) ενώπιον του Δ.Ε.Κ. προκειμένου να επιλυθούν κατά τρόπο οριστικό τα όποια ζητήματα ή αντιπαραθέσεις ανέκυψαν σχετικά με την ερμηνεία και την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92. Η Ελλάδα δεν κατορθώνει να πείσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή περί των απόψεών της με αποτέλεσμα η τελευταία να προσφύγει κατά της πρώτης ενώπιον του Δ.Ε.Κ., αν και ορισμένες μόνο από τις ισχύουσες διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας ήταν αντίθετες με τις κοινοτικό νομικό πλαίσιο.

Βάσει του άρθρου 226 της ΣΕΚ, τον Αύγουστο του 2002, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προσφεύγει κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας η οποία στη νομοθεσία της περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες αντίκεινται στο κοινοτικό δίκαιο. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή αναφέρεται

- Στη μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών ηπειρωτικών λιμένων μόνο με ελληνικά επιβατηγά πλοία και στο δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων με ελληνικά επιβατηγά πλοία άνω των 650 gt στις νησιωτικές ενδομεταφορές⁵³,
- Στην απαίτηση της προσκόμισης σχετικού πιστοποιητικού, από την αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας των κοινοτικών πλοίων, περί της δυνατότητας παροχής υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών των κοινοτικών πλοίων νηολογημένων σε δεύτερα ή διεθνή νηολόγια⁵⁴,
- Στο χαρακτηρισμό της Πελοποννήσου ως νήσου⁵⁵
- Στην εφαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας (ως νομοθεσία κράτους υποδοχής) ως προς τους όρους στελέχωσης των κοινοτικών Δ/Ξ, Φ/Γ, Ε/Γ-Τ/Ρ πλοίων και στην απαίτηση από τους πλοιοκτήτες να υποβάλουν αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για καταμέτρηση των πλοίων τους σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία προκειμένου οι Ελληνικές Αρχές να

⁵³ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic* <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62002J0288:EN:HTML>, ανακτήθηκε 17-07-2010

⁵⁴ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁵⁵ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

υπολογίζουν την οργανική σύνθεση πληρώματος πλοίων με βάση τη συγκεκριμένη καταμέτρηση⁵⁶.

Κατόπιν των παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελληνική Δημοκρατία παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει των άρθρων 1, 3 και 6 του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ.3577/1992 του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ)⁵⁷.

Η Επιτροπή, στο κείμενο της προσφυγής της, αναλύει αρχικά το ισχύον νομικό πλαίσιο, τόσο το ελληνικό όσο και το κοινοτικό. Όσον αφορά στο κοινοτικό δίκαιο, αναφέρεται σε διατάξεις του Κανονισμού 3577/92 και ειδικότερα:

- Στην παράγραφο 1 του άρθρου 1: «Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο».
- Στο άρθρο 2: «1. Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα: α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά-,..... γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ: λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους, λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους. Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών».
- Στο άρθρο 3: «1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός

⁵⁶ Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic, ό.π.

⁵⁷ Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic, ό.π.

αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

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

- Στο άρθρο 6: «1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

- υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,

- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,

- υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,

- τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT».

- Στο άρθρο 9: «Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό».

- Στο άρθρο 10: «Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις».

Ακολούθως η Επιτροπή αναφέρεται στην έκδοση των τριών εγκυκλίων από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προς τις Λιμενικές Αρχές και συγκεκριμένα:

- Στην υπ.αριθμ.1151.65/1/98/04-08-1998 εγκύκλιο περί δραστηριοποίησης Φ/Γ-Δ/Ξ πλοίων υπό κοινοτική σημαία στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα στο ότι η υπόψη εγκύκλιος αναφέρει ότι οι λιμένες της Πελοποννήσου θεωρούνται νησιωτικοί⁵⁸. Επίσης, όπως υπογραμμίζεται από την Επιτροπή, στην ίδια εγκύκλιο σημειώνεται ότι για την εκτέλεση θαλασσίων ενδομεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων, απαιτείται από τον πράκτορα του υπό κοινοτική σημαία πλοίου εγγεγραμμένου σε δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο να αποδείξει ότι το εν λόγω πλοίο μπορεί να εκτελέσει θαλάσσιες ενδομεταφορές στο κράτος τη σημαία του οποίου φέρει⁵⁹.
- Στην υπ.αριθμ. 1151.65/2/98/18-12-1998 εγκύκλιο περί δραστηριοποίησης Ε/Γ-Τ/Ρ και Κ/Ζ υπό κοινοτική σημαία στις εσωτερικές θαλάσσιες περιηγήσεις (κρουαζιέρες), επαναλαμβάνεται η διάταξη της προηγούμενης εγκυκλίου σχετικά με τους λιμένες της Πελοποννήσου καθώς και το ότι
- στη στελέχωση των κοινοτικών Ε/Γ-Τ/Ρ και Κ/Ζ που εκτελούν περιηγήσεις μεταξύ ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμένων εφαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία (ως νομοθεσία του κράτους υποδοχής), ενώ στις περιπτώσεις θαλασσίων περιηγήσεων μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους σημαίας⁶⁰.
- Στην υπ.αριθ. 2311.10/10/98/21-012-1998 εγκύκλιο περί επάνδρωσης Φ/Γ-Δ/Ξ-Κ/Ζ υπό κοινοτική σημαία που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα στην εφαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας σε θέματα επάνδρωσης των υπόψη πλοίων⁶¹.

Κατά την προδικαστική διαδικασία και μετά από μια πρώτη ανταλλαγή απόψεων για την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 από την Ελλάδα μετά την 1^η Ιανουαρίου 1999 και έχοντας υπόψη ότι η τελευταία δεν είχε εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τον Κανονισμό αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποστέλλει το Μάιο του 2000 στην Ελληνική Δημοκρατία προειδοποιητική επιστολή⁶². Θεωρώντας όμως η Επιτροπή την ελληνική απάντηση ανεπαρκή, τον Ιούλιο του 2001 αποστέλλει αιτιολογημένη γνώμη στην οποία ομοίως απαντά η χώρα μας⁶³ και εκ νέου η Επιτροπή δεν ικανοποιείται από την ελληνική απόκριση με αποτέλεσμα να προσφύγει ενώπιον του Δ.Ε.Κ. προς οριστική διευθέτηση του θέματος.

⁵⁸ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁵⁹ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶⁰ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶¹ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶² Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶³ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, με την απαίτηση προσκόμισης σχετικού πιστοποιητικού από τον πράκτορα του υπό κοινοτική σημαία πλοίου εγγεγραμμένου σε δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο περί της δυνατότητας εκτέλεσης θαλασσίων ενδομεταφορών από το πλοίο αυτό, δημιουργείται εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και αυτό συνιστά μέτρο δυσανάλογο του επιδιωκόμενου σκοπού ενώ κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιτευχθεί με ηπιότερα μέσα όπως η προσκόμιση αντιγράφου της νομοθεσίας του κράτους σημαίας του υπόψη πλοίου ή απευθείας επικοινωνία μεταξύ Κρατών – Μελών για τέτοια ζητήματα ή η ενημέρωση μέσω των ανά διετία εκθέσεων της Επιτροπής⁶⁴.

Η Ελληνική Κυβέρνηση σημειώνει ότι σε ορισμένα Κράτη - Μέλη υφίστανται και δεύτερα ή διεθνή νηολόγια των οποίων τα εγγεγραμμένα σε αυτά πλοία δεν νομιμοποιούνται απαραίτητα να εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές εντός των συγκεκριμένων Κρατών-Μελών. Επιπλέον, κατά το άρθρο 1 του Κανονισμού, το κράτος υποδοχής πρέπει από μόνο του να εξασφαλίσει ότι το πλοίο που επιθυμεί να εκτελέσει ενδομεταφορές εντός των υδάτων του παραπάνω κράτους, πληροί τις προϋποθέσεις για αυτό, ενώ η χώρα μας ισχυρίζεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 9, αυτή η διάταξη αναφέρεται στην πληροφόρηση των Κρατών-Μελών προς την Επιτροπή και όχι αντίστροφα⁶⁵. Επανερχόμενη στην ενημέρωση των Κρατών-Μελών μέσω των εκθέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού, η ελληνική πλευρά υπογραμμίζει ότι η έκθεση αυτή δημοσιεύεται περίπου ένα χρόνο μετά τη διετία την οποία καλύπτει, γεγονός που σημαίνει ότι, εν προκειμένω, οι οποιεσδήποτε μεταβολές στη νομοθεσία των Κρατών-Μελών για το θέμα αυτό γνωστοποιούνται με κάποια καθυστέρηση⁶⁶. Επομένως, η προσκόμιση σχετικού πιστοποιητικού αποτελεί ασφαλή λύση για την άμεση και χωρίς επιφυλάξεις ενημέρωση των Κρατών-Μελών στο ζήτημα αυτό σε αντίθεση με τη λύση της προσκόμισης αντιγράφου της νομοθεσίας του Κράτους - Μέλους σε νηολόγιο του οποίου το υπόψη πλοίο είναι εγγεγραμμένο, διαδικασία η οποία αποδεικνύεται πιο σύνθετη αφού το εν λόγω αντίγραφο θα πρέπει να μεταφραστεί από επίσημη Αρχή του κράτους σημαίας πριν την υποβολή του στις αρμόδιες Αρχές του κράτους υποδοχής⁶⁷.

Το Δικαστήριο επαναλαμβάνει τη διάταξη του άρθρου 1 του Κανονισμού η οποία καθιερώνει με σαφήνεια την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών εντός της Κοινότητας. Συμπληρώνει όμως ότι η προσκόμιση του

⁶⁴ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶⁵ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶⁶ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶⁷ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

παραπάνω πιστοποιητικού συνιστά μέτρο ικανό να παρεμποδίσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την παροχή τέτοιων υπηρεσιών και έτσι να καταλήξει σε περιορισμό της ελευθερίας αυτής της παροχής υπηρεσιών⁶⁸. Όσον αφορά στο κατά πόσο αυτός ο περιορισμός είναι υπαρκτός, το Δικαστήριο τονίζει ότι η διατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του Κανονισμού δεν παρέχει από μόνη της οποιαδήποτε ένδειξη σχετικά με το αν ένα πιστοποιητικό μπορεί να ζητηθεί με σκοπό να καθορίσει αν ένα πλοίο συμμορφώνεται με όλους τους όρους για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος σημαίας⁶⁹. Ακόμη είναι αξιοσημείωτο το ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μπορεί να περιορισθεί μόνο με κανόνες που αιτιολογούνται από λόγους γενικότερου συμφέροντος και που είναι εφαρμόσιμοι σε αυτούς που ασκούν μια δραστηριότητα στο κράτος υποδοχής, γεγονός που καταδεικνύει ότι η εθνική νομοθεσία πρέπει να εξασφαλίζει την υλοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού στο μέτρο και στο βαθμό που απαιτείται για αυτό⁷⁰. Εν τούτοις, το Δικαστήριο κρίνει ότι οι εναλλακτικές λύσεις που προτάθηκαν από την Επιτροπή, σχετικά με την ενημέρωση των Κρατών-Μελών για τη νομιμοποίηση ή μη της εκτέλεσης ενδομεταφορών από κοινοτικά πλοία στις ενδομεταφορές άλλου Κράτους-Μέλους, είτε δεν εκπληρώνουν τον επιδιωκόμενο σκοπό είτε αποδεικνύονται περισσότερο σύνθετες με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η ελεύθερη παροχή τέτοιων υπηρεσιών⁷¹. Υπό αυτές λοιπόν τις συνθήκες, η Επιτροπή δεν καταφέρνει να αποδείξει ότι η Ελληνική Δημοκρατία, ζητώντας την προσκόμιση του εν λόγω πιστοποιητικού, δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις της όπως αυτές απορρέουν από τον Κανονισμό.

Στο θέμα της Πελοποννήσου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι Ελληνικές Αρχές λανθασμένα στηρίζονται στην ετυμολογία του ονόματος («νησί του Πέλοπος») και συνεπώς το αντιμετωπίζουν ως νησί και ακολούθως επεκτείνουν την προσωρινή εξαίρεση της παραγράφου 3 του άρθρου 6 του Κανονισμού. Σημειώνει όμως η Επιτροπή, ότι η Πελοπόννησος κατά το παρελθόν συνδεόταν με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα από την οποία χωρίσθηκε από ισθμό ανθρώπινης κατασκευής και επιπλέον επικοινωνεί με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω ενός σιδηροδρομικού δικτύου και μιας εθνικής οδού⁷².

Από την άλλη πλευρά, η Ελληνική Κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι ο Κανονισμός θέτει κριτήρια χαρακτηρισμού μιας περιοχής ως νήσου όχι απαραίτητως γεωγραφικά, όπως

⁶⁸ *Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁶⁹ *Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷⁰ *Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷¹ *Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷² *Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

για παράδειγμα στην περίπτωση της Θέουτα και της Μελίλια, λιμένες του Μαρόκο, που αντιμετωπίζονται ως νησιωτικοί ενώ με γεωγραφικούς όρους είναι ηπειρωτικοί, γεγονός που καθιστά προφανές το ότι ακόμα και ο ίδιος ο Κανονισμός κάνει ανεκτή κάποια παρέκκλιση όταν ορισμένες οικονομίες παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες⁷³.

Στο ζήτημα αυτό, το Δικαστήριο αφ' ενός θεωρεί ότι εφόσον στο κείμενο του Κανονισμού δεν περιλαμβάνεται ο ορισμός της νήσου, τότε θα πρέπει να ανατρέξουμε στην κοινή γνώση και εμπειρία που μας παραπέμπει στο ότι νησί είναι ένα τμήμα ξηράς που περικλείεται από νερό και αφ' ετέρου σημειώνει ότι η Πελοπόννησος είναι χερσόνησος που χωρίζεται από την υπόλοιπη Ελλάδα από ένα ισθμό ανθρώπινης κατασκευής και κατά συνέπεια δεν δύναται να λογισθεί ως νησί⁷⁴. Όσον αφορά στη Θέουτα και τη Μελίλια, αυτές θεωρούνται νησιά ακριβώς επειδή έχουν κατηγοριοποιηθεί ως τέτοια στο άρθρο 2 του Κανονισμού, αν και στην πραγματικότητα δεν είναι, σε αντίθεση με τους λιμένες της Πελοποννήσου που δεν εμπίπτουν στην πιο πάνω κατηγοριοποίηση και κατά συνέπεια δεν μπορούν να τύχουν των προσωρινών εξαιρέσεων με αποτέλεσμα οι ισχυρισμοί της Επιτροπής να είναι αιτιολογημένοι⁷⁵.

Επιπροσθέτως, στο θέμα της στελέχωσης σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία (ως νομοθεσία κράτους υποδοχής) των κοινοτικών Ε/Γ-Τ/Ρ, Κ/Ζ άνω των 650 gt που εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμένων ή μεταξύ νησιωτικών λιμένων, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η διάταξη αυτή της οικείας εγκυκλίου παραβιάζει την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Κανονισμού σύμφωνα με την οποία *«για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής»*. Έτσι κατά την Επιτροπή, είναι προφανές ότι αυτό εφαρμόζεται σε όλα τα Κ/Ζ γραμμής ανεξαρτήτως της διενέργειας ηπειρωτικών ή νησιωτικών ενδομεταφορών⁷⁶.

Η ελληνική αντίληψη για το θέμα μάς υποδεικνύει ότι σύμφωνα με την παράγραφο του ίδιου άρθρου *«για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε*

⁷³ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷⁴ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷⁵ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷⁶ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής)»⁷⁷.

Η άποψη του Δικαστηρίου είναι ότι εφόσον δεν υφίσταται κατηγοριοποίηση των Κ/Ζ γραμμής, τότε η διάταξη αυτή αναφέρεται σε όλα τα Κ/Ζ γραμμής, ανεξαρτήτως της φύσης των θαλασσίων ενδομεταφορών. Επίσης το σημείο της εγκυκλίου στο οποίο διατυπώνεται ότι τα κοινοτικά Ε/Γ-Τ/Ρ, Κ/Ζ άνω των 650 gt που εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμένων ή μεταξύ νησιωτικών λιμένων εφαρμόζουν την ελληνική νομοθεσία (ως νομοθεσία κράτους υποδοχής) στο θέμα της στελέχωσης, έρχεται σε αντίθεση με την παράγραφο 2 του άρθρου 3⁷⁸. Κατά συνέπεια, το ελληνικό κράτος δεν κατορθώνει να αποδείξει ότι τηρεί τα προβλεπόμενα στον υπόψη Κανονισμό.

Συμπερασματικά, το Δικαστήριο καταλήγει στο ότι στο ζήτημα της θεώρησης της Πελοποννήσου ως νήσου και της εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας (ως νομοθεσίας του κράτους υποδοχής) στη στελέχωση των Κ/Ζ γραμμής άνω των 650 gt που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ νησιωτικών λιμένων, η χώρα μας δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τον Κανονισμό 3577/92 και συγκεκριμένα από τα άρθρα 1, 3 και 6 αυτού⁷⁹.

⁷⁷ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷⁸ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

⁷⁹ Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*, ό.π.

4.3. ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ Ν.2932/2001

4.3.1. Γενικά

Με τον όρο «απελευθέρωση» εννοείται η έκθεση της αγοράς των μεταφορών σε ένα πλαίσιο «laissez-faire» ή ελεύθερης αγοράς που επιτυγχάνεται μέσω της μείωσης ή εξάλειψης των ρυθμίσεων που την περιορίζουν, επιτρέποντας κατά αυτόν τον τρόπο στους μεταφορείς να εισέρχονται ή να εξέρχονται από τις αγορές κατά βούληση⁸⁰.

Ο Κανονισμός 3577/92 φέρνει τη μεγάλη ανατροπή στα ελληνικά ναυτιλιακά δεδομένα. Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις δεν αποτελούν πλεονέκτημα μόνο των Ελλήνων πλοιοκτητών, εφοπλιστών ή διαχειριστών, φυσικών ή νομικών προσώπων, αλλά και των κοινοτικών. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές παύουν να συνιστούν αποκλειστικό προτέρημα των πλοίων υπό ελληνική σημαία αλλά και εκείνων υπό σημαία Κράτους – Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η απελευθέρωση των θαλασσιών συγκοινωνιών οδηγεί σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο τοπίο στις θαλάσσιες ενδομεταφορές επιβατών και οχημάτων ενώ συγχρόνως στοχεύει στη βελτίωση των συνθηκών εκμετάλλευσης, στη μείωση ή ακόμα και εξάλειψη μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών τάσεων και στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού και κοινοτικού εμπορικού στόλου.

Αρχικά, από την άμεση εφαρμογή του υπόψη Κανονισμού είχαν εξαιρεθεί η Πορτογαλία, η Γαλλία, η Ιταλία και η Ελλάδα με την τελευταία να έχει ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής του πιο πάνω Κανονισμού, για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, την 1^η Ιανουαρίου 2004 όσον αφορά στις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και στις μεταφορές εκτελούμενες από σκάφη κάτω των 650 GT, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 6 του Κανονισμού. Λόγω όμως των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004 η άρση του cabotage επισπεύθηκε και το Ελληνικό Κοινοβούλιο ψηφίζει το Ν.2932/2001 περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές της χώρας μας. Με το νόμο αυτό αναθεωρείται σχεδόν το σύνολο της ισχύουσας νομοθεσίας που διέπει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες συμβάλλοντας αποφασιστικά στην αναβάθμιση και βελτίωση των υπηρεσιών αυτών και καλύπτοντας επαρκώς αυτές τις συγκοινωνίες στην ελληνική

⁸⁰ Chlomoudis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π.

επικράτεια με γνώμονα την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια και τη συχνότητα. Αυτό καταδεικνύει τη θετική στάση της χώρας μας απέναντι στη συνολική ρύθμιση του θέματος των ενδομεταφορών αφού με την υιοθέτηση του υπόψη νόμου εξασφαλίζεται ήδη από 01-11-2002, ήτοι δεκατέσσερις μήνες νωρίτερα, από το προβλεπόμενο στην προσωρινή εξαίρεση, η καθιέρωση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων καθώς και στις μεταφορές που εκτελούν πλοία χωρητικότητας κάτω των 650 GT.

Με το νόμο αυτό τίθεται το πλαίσιο που θα διέπει την ακτοπλοΐα τον 21^ο αιώνα η οποία είναι συνυφασμένη με την ανάπτυξη και την ευημερία τόσο της ηπειρωτικής όσο βεβαίως και της νησιωτικής Ελλάδας. Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου ακτοπλοϊκού δικτύου και η τακτική σύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα αποτελούν κύριους άξονες της νέας αυτής εποχής χωρίς να αγνοείται η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η δημιουργία συνθηκών υγιούς ελεύθερου ανταγωνισμού στον τομέα αυτό. Δίνεται έμφαση στο συγκοινωνιακό χαρακτήρα των μεταφορών με σκοπό την κάλυψη των αναγκών όλων των ελληνικών νησιών. Ανάμεσα στους στόχους αυτούς έρχονται να προστεθούν και η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας και συνοχής του ελλαδικού χώρου, η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον επιβάτη και το μεταφορέα με το χαμηλότερο δυνατό κόστος στο πλαίσιο του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού. Καθιερώνεται επίσης, η έννοια του δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους τους νησιωτικούς λιμένες, καθότι οι ανάγκες που δημιουργεί το ελληνικό νησιωτικό σύμπλεγμα είναι μοναδικές και παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες.

Ειδικότερα η Πολιτεία διατηρεί τον θεσμικό της ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, παράγοντας άμεσα συνδεδεμένος με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Σε αυτό το νέο περιβάλλον πάγια πολιτική της Ελληνικής Πολιτείας στον τομέα της ακτοπλοΐας είναι η ικανοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας και η διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής, με επαρκείς και αξιόπιστες συνδέσεις των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα σε ετήσια βάση καθώς και η ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας με στόχο την αύξηση της προσφοράς και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό⁸¹.

⁸¹ Επίσημος διαδικτυακός τόπος ΥΠΤΠ-ΥΠΟΙΑΝ, ό.π.

4.3.2. Τι καθιερώνει ο Νόμος 2932/2001

Μετά την έκδοση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ.3577/92 του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές άρχισαν σταδιακά να απελευθερώνονται τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στην Ελλάδα. Ειδικότερα, όσον αφορά στη χώρα μας, οι μόνοι προστατευμένοι τομείς μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2004 ήταν οι τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων καθώς και οι μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 gt. Νωρίτερα της εκπνοής αυτής της προσωρινής εξαίρεσης που έθετε το άρθρο 6 του Κανονισμού, η Ελλάδα εξέδωσε το Ν.2932/2001 με τον οποίο απελευθερώνονται οι πιο πάνω υπηρεσίες από την 1^η Νοεμβρίου 2002.

Είναι γεγονός ότι το επίπεδο ανταγωνισμού στη ναυτιλιακή βιομηχανία, και ιδιαίτερα στα πορθμεία, αποτελεί ζήτημα σφοδρής αντιπαράθεσης μεταξύ όλων των ομάδων συμφερόντων (κυβέρνηση, διαχειριστές, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, χρήστες κ.τ.λ.)⁸². Σημαντικό όμως είναι το να γίνει μια επισκόπηση στις καινοτόμες διατάξεις που εισάγει ο Ν.2932/2001 στα μέχρι τότε ισχύοντα ελληνικά δεδομένα της εμπορικής ναυτιλίας, κάνοντας παράλληλα μια αποτίμηση σε αυτά που προβλέπονται από το νόμο αυτό.

Αρχικά, στο άρθρο πρώτο του νόμου, προβλέπεται ότι από την 1^η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοιοκτήτη Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.) μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ νησιωτικών λιμένων, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη Δ.Σ. «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», που κυρώθηκε με το Ν. 1373/1983 (ΦΕΚ Α' 92), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο Κράτος - Μέλος της Ε.Κ. και φέρουν τη σημαία του⁸³.

Με την απελευθέρωση των θαλασσίων μεταφορών τακτικών γραμμών για κοινοτικούς εφοπλιστές, επιβεβαιώνεται η αρχή της ίσης μεταχείρισης χωρίς να γίνεται διάκριση λόγω ιθαγένειας μεταξύ ημεδαπών και κοινοτικών πλοιοκτητών/εφοπλιστών, φυσικών

⁸² XRTC study on Ferry Competition in the Mediterranean and Black Sea regions, http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&task=view&id=15666&Itemid=33, ανακτήθηκε την 13-07-2010

⁸³ Ν.2932/2001, δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ Α' 145/2001

ή νομικών προσώπων. Με βάση τον υπόψη νόμο και σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/1992, η δρομολόγηση των ακτοπλοϊκών πλοίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι ελεύθερη για τους Έλληνες αλλά και για τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες/εφοπλιστές οι οποίοι δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος της Πολιτείας περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης⁸⁴. Ειδικότερα ο νόμος αυτός αναθεωρεί ένα μεγάλο μέρος των διατάξεων της μέχρι τότε ισχύουσας νομοθεσίας για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, γεγονός που μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στην αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό τέτοιων υπηρεσιών.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου δεύτερου του νόμου το δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών καθορίζεται μέχρι την 31^η Οκτωβρίου κάθε έτους και διακρίνονται σε κατηγορίες οι διάφορες δρομολογιακές γραμμές ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, τη διοικητική της διάρθρωση, τους λιμένες και βεβαίως την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους⁸⁵. Επίσης, στο ίδιο άρθρο, δύναται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας εφόσον ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου τους σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές. Αυτή η πρόβλεψη στο νόμο περιλαμβάνεται προκειμένου να εξυπηρετηθεί το δημόσιο συμφέρον το οποίο συνεπάγεται την κάλυψη των αναγκών του κοινωνικού συνόλου και την προαγωγή της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Επίσης, στην παράγραφο 7 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται ότι όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας (ως νομοθεσία κράτους υποδοχής), κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών και επιπλέον όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν, προκειμένου να ναυτολογηθούν, πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Επιπροσθέτως, στο άρθρο τέταρτου του παραπάνω νόμου, πλοιοκτήτης που επιθυμεί να δρομολογήσει πλοίο υποβάλλει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σχετική δήλωση, στην οποία μεταξύ άλλων αναγράφονται και τα στοιχεία των δρομολογίων.

⁸⁴ Επίσημος διαδικτυακός τόπος ΥΠΤΠ-ΥΠΟΙΑΝ, ό.π.

⁸⁵ Ν.2932/2001, δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ Α' 145/2001

Με αυτόν τον τρόπο καθίσταται δυνατός από την Ελληνική Διοίκηση ο έγκαιρος προγραμματισμός των μεταφορικών αναγκών της χώρας, με έμφαση στο νησιωτικό της τμήμα της οποίας αρκετές φορές η σύνδεση με την ενδοχώρα καλύπτεται μόνο διά θαλάσσης. Η παραπάνω δήλωση ως προς τα δρομολόγια, δύναται μονομερώς (συγκεκριμένα από την πλευρά του Υπουργείου) να τροποποιηθεί όταν δικαιολογημένα οι συνθήκες του λιμένα δεν επιτρέπουν πλέον την εκτέλεση των δρομολογίων ή όταν η συχνότητα των δρομολογίων δεν καλύπτει τις ανάγκες τακτικής παροχής υπηρεσιών⁸⁶.

Στο άρθρο έβδομο, ο νομοθέτης προβλέπει, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων του νόμου αυτού, τις περιπτώσεις έκτακτης δρομολόγησης πλοίου για εκτέλεση ορισμένου ή ορισμένων δρομολογίων όταν πρόκειται για κάλυψη έκτακτων και επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών οι οποίες δεν δύνανται να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία. Ομοίως, τα ήδη δρομολογημένα πλοία δύνανται να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους⁸⁷.

Στο άρθρο όγδοο, προβλέπεται η σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αν για ορισμένη γραμμή ή γραμμές, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, δεν υποβάλλονται δηλώσεις για δρομολόγηση πλοίου ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου ή της ποιότητας παροχής υπηρεσιών⁸⁸. Ουσιαστικά η υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας υποδηλώνει την εξασφάλιση μιας υπηρεσίας η οποία είναι ικανή να ανταποκριθεί στο θέμα της συνέχειας, τακτικότητας και ναύλων που, ως υποχρεώσεις, ενδεχομένως ο μεταφορέας να μην αναλάμβανε αν λάμβανε υπόψη μόνο το οικονομικό συμφέρον⁸⁹. Άρα γίνεται αντιληπτό ότι εξίσου βασικό μέλημα του εθνικού νομοθέτη είναι η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος που θα μπορούσε να ορισθεί ως «η εξασφάλιση τακτικών, αξιόπιστων και προσιτών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθ'όλη τη διάρκεια του έτους ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα κατοικήσιμα νησιά της Ελλάδας, καθώς και σε επιλεγμένες πορθμειακές γραμμές, ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή, η κινητικότητα του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας»⁹⁰. Με αυτή τη ρύθμιση, επιβεβαιώνεται η κρατική υποχρέωση για διασφάλιση στους κατοίκους των νησιών της σύνδεσης με την ενδοχώρα προκειμένου να καθίσταται διαρκώς δυνατή η

⁸⁶ Ν.2932/2001, δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ Α' 145/2001

⁸⁷ Ν.2932/2001, δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ Α' 145/2001

⁸⁸ Ν.2932/2001, δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ Α' 145/2001

⁸⁹ Chlomodis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π.

⁹⁰ Ψαράυτη, Χ.Ν. 2006, *Ελληνική Ακτοπλοία και Cabotage – Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα, σελ.152

κάλυψη των βασικών τους αναγκών. Ακόμη, αναγνωρίζεται η ανάγκη για συνέχεια στις παρεχόμενες υπηρεσίες για εξασφάλιση της εδαφικής συνοχής της χώρας και της ανάπτυξης των νησιών. Εκτός των άλλων, καταδεικνύεται ότι σχεδόν στο σύνολο των γραμμών δεν υφίσταται ισχυρός ανταγωνισμός αλλά ολιγοπωλιακές τάσεις που καθιστούν επιτρεπτή την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας προς αποφυγή δραστηριοποίησης πλοίων μόνο κατά τη θερινή περίοδο. Η πρόβλεψη τέτοιων μέτρων προλαμβάνει το γεγονός ότι για κάποια από τα νησιά, ιδίως για τα πιο πολυπληθή και τουριστικά, υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την εξυπηρέτησή τους και συνεπώς δεν απαιτείται κίνητρο για κάτι τέτοιο⁹¹ σε αντίθεση με τα νησιά εκείνα στα οποία είτε διαμένει μικρότερος αριθμητικά πληθυσμός είτε αποτελούν τουριστικό προορισμό λιγότερων ανθρώπων, συγκριτικά με άλλα νησιά. Από την κοινωνικοοικονομική πλευρά, η εξασφάλιση συχνών και τακτικών συγκοινωνιών προς όλα τα νησιά αναβαθμίζει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων, μειώνει τη σχετική απόσταση και συμβάλλει στην παραμονή των κατοίκων αυτών στον τόπο καταγωγής τους διατηρώντας έτσι την τοπική ταυτότητα, την πολιτισμική κληρονομιά και τις παραδόσεις παράλληλα με την τόνωση του τουρισμού⁹².

Εν ολίγοις, ο νόμος αυτός προδιαγράφει ένα συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο που καθορίζεται με απόφαση του Υ.Ε.Ν., συγκεκριμένες ετήσιες δρομολογιακές περιόδους, δυνατότητα τροποποίησης από πλευράς Υ.Ε.Ν. των δρομολογίων καθώς και δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, ενώ μειώνει το όριο ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων από τα 35 στα 30 έτη⁹³.

⁹¹ Ψαράυτη, Χ.Ν., ό.π., σελ.152

⁹² Chlomodis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π.

⁹³ Ψαράυτη, Χ.Ν., ό.π., σελ.164

4.3.3. Νομικά προβλήματα του Νόμου 2932/2001

Η έκδοση του Ν.2932/2001 δεν έφερε μόνο την επιδιωκόμενη απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών στη χώρα μας αλλά και αμφισβητήσεις σχετικά με τη συμμόρφωσή του προς τις επιταγές του Κανονισμού 3577/92 και την πρακτική εφαρμογή του στην ελληνική πραγματικότητα.

Αρχικά, προ της υιοθέτησης του νέου νόμου, η Ελληνική Κυβέρνηση έλαβε επιστολή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία αφ' ενός εξέφραζε την ικανοποίησή της για τα μέτρα που η χώρα μας έλαβε σχετικά με την απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, αφ' ετέρου έθετε το θέμα της δημιουργίας προβλημάτων εξαιτίας ορισμένων διατάξεων του νέου νόμου σε σχέση με το κοινοτικό δίκαιο⁹⁴. Οι Ελληνικές Αρχές, πριν την έκδοση του νόμου αυτού, ενημερώθηκαν ότι το σχέδιο νόμου δεν συμμορφωνόταν πλήρως με τον Κανονισμό, παρά ταύτα το κείμενο του νόμου παρέμεινε ως είχε μέχρι το 2004, οπότε η Επιτροπή θεώρησε ότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να είναι αποδεκτό⁹⁵.

Την πιο πάνω επιστολή ακολούθησε προειδοποιητική επιστολή το Δεκέμβριο του 2001 στην οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενημέρωνε την Ελληνική Διοίκηση ότι η εθνική νομοθεσία δεν ευθυγραμμίζεται με τον Κανονισμό⁹⁶. Ελλείψει οποιασδήποτε επικείμενης τροποποίησης του Ν.2932/2001 άρχισε η διαδικασία της παράβασης μετά το Φεβρουάριο του 2004 με την Επιτροπή να αποστέλει εκ νέου επιστολή σημειώνοντας ότι:

- Ο νέος νόμος καθιερώνει ένα κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο οι συνδέσεις με τα νησιά υπόκεινται σε περιορισμούς σε ό,τι αφορά τα δρομολόγια, τη συχνότητα και τη διάρκεια της δημόσιας υπηρεσίας σε αντίθεση με την υποχρέωση του Κανονισμού στον οποίο τέτοιες υποχρεώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνο κατά περίπτωση⁹⁷.
- Στο νόμο αυτό θεσπίζεται ότι όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, που σημαίνει ότι το κράτος υποδοχής έχει το δικαίωμα να επιβάλει κανόνες που πρέπει να πληρούνται από τα μέλη πληρώματος που παρέχουν υπηρεσίες νησιωτικού cabotage. Όμως, αυτοί οι κανόνες ενδεχομένως να θέτουν όρια πέραν αυτών που καθιερώνονται από την κοινοτική νομοθεσία

⁹⁴ European Parliament 2004-2009, Committee on Petitions, *Notice to Members*, 21-10-2008, http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/peti/cm/749/749744/749744EN.pdf, ανακτήθηκε την 14-07-2010

⁹⁵ European Parliament 2004-2009, ό.π.

⁹⁶ European Parliament 2004-2009, ό.π.

⁹⁷ European Parliament 2004-2009, ό.π.

σύμφωνα με την οποία μόνο μέλη πληρώματος με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια επιβατών απαιτείται να κατέχουν επαρκή γνώση της γλώσσας που συνήθως μιλούν οι επιβάτες παραπέμποντας έτσι στην Οδηγία 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4^{ης} Απριλίου 2001 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης ναυτικών⁹⁸.

- Ο νόμος αυτός επιβάλλει μέγιστο όριο ηλικίας των πλοίων θαλασσίων ενδομεταφορών (35 έτη) ενώ δεν περιέχεται τέτοια απαίτηση στην Οδηγία 98/18/EK του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία⁹⁹.

Εν συνεχεία, οι Ελληνικές Αρχές στην επιστολή της 3^{ης} Φεβρουαρίου 2004 της Επιτροπής, επισημαίνουν ότι η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας καθιστά απαραίτητη τη συνεχή και αξιόπιστη σύνδεση των νησιών ενώ στο θέμα του μεγίστου ορίου ηλικίας απάντησαν ότι έχουν ληφθεί μέτρα σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 7 της παραπάνω Οδηγίας και στη συνέχεια απέστειλαν, συγκεκριμένα το Δεκέμβριο του 2005, αντίγραφο των τροποποιήσεων του Ν.2932/2001 σχετικά με τις ενδομεταφορές. Η αλληλογραφία μεταξύ της Ελληνικής Διοίκησης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συνεχίστηκε με την τελευταία να προωθεί στην Ελλάδα το Δεκέμβριο του 2005 αιτιολογημένη γνώμη¹⁰⁰. Τον Ιούλιο του 2006 εστάλη και επόμενη αιτιολογημένη γνώμη υπό το φως των τροποποιήσεων της κείμενης νομοθεσίας ενώ την ίδια χρονιά εκδόθηκε από τη χώρα μας μια σειρά από Προεδρικά Διατάγματα που κάλυπταν ορισμένα από τα σημεία αναφοράς της Επιτροπής. Μεταξύ των ετών 2006 και 2008 απελευθερώθηκε το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου στο οποίο υφίσταται και έντονος ανταγωνισμός, με τις Ελληνικές Αρχές να καταδεικνύουν την πρόθεση τους να εναρμονίσουν την εθνική τους νομοθεσία με τις κοινοτικές επιταγές, έχοντας πάντα κατά νουν την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών ιδιαιτέρως μεταξύ των νησιών.

Επιπλέον, στο θέμα της γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, το διακύβευμα είναι η διατήρηση τέτοιων υπηρεσιών προκειμένου να εξυπηρετηθεί το στρατηγικό συμφέρον όλης της χώρας χωρίς να στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός λόγω του κρατικού παρεμβατισμού¹⁰¹. Η Πολιτεία θα πρέπει να συμβιβάσει τις προτιμήσεις των πλοιοκτητών/εφοπλιστών έτσι ώστε να μην θίγονται τα εμπορικά τους συμφέροντα και παράλληλα να διατηρείται η οικονομική και κοινωνική συνοχή της χώρας χωρίς να νοθεύεται ο ανταγωνισμός ο οποίος αποτελεί βασική αρχή όχι μόνο του Κανονισμού 3577/92 αλλά και γενικότερα της πολιτικής ανταγωνισμού της Ένωσης. Ο καθορισμός

⁹⁸ European Parliament 2004-2009, ό.π.

⁹⁹ European Parliament 2004-2009, ό.π.

¹⁰⁰ European Parliament 2004-2009, ό.π.

¹⁰¹ Ψαρούτη, Χ.Ν., ό.π., σελ.152-154

των δρομολογιακών γραμμών από το αρμόδιο Υπουργείο, ιδιαίτερα στο πλαίσιο των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, αντίκειται στο πνεύμα του Κανονισμού περί ελευθερίας του ανταγωνισμού που είναι ακριβώς ο στόχος για τον οποίο δημιουργήθηκε ο υπόψη Κανονισμός, επομένως ο συμβιβασμός μεταξύ των διατάξεων του Κανονισμού και της πρακτικής εφαρμογής συνιστά σημείο «λεπτών και ευέλικτων χειρισμών» από την Ελληνική Πολιτεία¹⁰². Επιπροσθέτως, μεταξύ αυτών που προδιαγράφει ο νόμος αυτός είναι, όπως προαναφέρθηκε, η επιβολή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας η οποία υλοποιείται και με την επιβολή υποχρεωτικών εκπτώσεων και δωρεάν μετακινήσεων για συγκεκριμένες ομάδες πολιτών¹⁰³. Αυτό, είναι σαφές ότι δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία μεριμνά για την τήρηση του Κανονισμού, όχι μόνο σύμφωνα με το γράμμα αλλά και με το πνεύμα αυτού. Από την άλλη πλευρά, «...ο νόμος μπορεί να κινηθεί προς την κατεύθυνση της ουσιαστικής απελευθέρωσης, υπό τη ρητή προϋπόθεση ότι θα εφαρμοσθεί με τον κατάλληλο τρόπο και έτσι η τακτική δρομολόγηση θα είναι σε μεγάλο βαθμό «ελεύθερη» αν στην πράξη το Υ.Ε.Ν. δεν παρεμβαίνει ή έστω παρεμβαίνει σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις»¹⁰⁴.

Ανεξαρτήτως όμως των παραπάνω, θα πρέπει να αναλογισθούμε τη νησιωτική ιδιαιτερότητα της χώρας, αποτελούμενη από ένα πυκνό σύμπλεγμα νησιών καθώς και την ανάγκη για την εξασφάλιση της εξυπηρέτησης αυτών (94 νησιά και 144 λιμάνια), κάτι το οποίο αποτελεί σεβαστή ελληνική προτεραιότητα, σε συνδυασμό με τον κοινωνικό χαρακτήρα των συγκοινωνιακών υπηρεσιών που συνεπάγεται τη διαρκή επικοινωνία, με την ηπειρωτική Ελλάδα, των κατοίκων των νησιών για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους. Αξιοσημείωτη επίσης είναι η ιδιαίτερα έντονη επιχικότητα της επιβατηγού κίνησης, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι αν οι γραμμές του ακτοπλοϊκού δικτύου ήταν εξ ολοκλήρου ελεύθερες, οι πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές πιθανόν να επέλεγαν να δραστηριοποιηθούν μόνο κατά τη θερινή περίοδο η οποία είναι σαφώς πιο επικερδής. Επισημαίνεται επίσης η ενδεχόμενη αναστάτωση στις τοπικές νησιωτικές κοινωνίες αν δεν επιτευχθεί η κάλυψη του μεταφορικού έργου σε όποιες γραμμές αφεθούν ελεύθερες, δεδομένου ότι, από την εμπειρία, για αρκετές νησιωτικές γραμμές ενδεχομένως να μην εκδηλώνεται επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την κάλυψη συγκεκριμένων ακτοπλοϊκών συνδέσεων. Εξάλλου, η παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών θα πρέπει να αντιμετωπισθεί ομοιόμορφα για όλα τα νησιά λαμβάνοντας υπόψη ότι το ζήτημα της νησιωτικότητας στη χώρα μας διαφέρει από

¹⁰² Ψαρούτη, Χ.Ν., ό.π., σελ. 152

¹⁰³ Ψαρούτη, Χ.Ν., ό.π., σελ. 194

¹⁰⁴ Ψαρούτη, Χ.Ν., ό.π., σελ. 194

νησί σε νησί καθότι εξαρτάται από την έκτασή του, την απόσταση από την ενδοχώρα και από άλλους παράγοντες¹⁰⁵.

Γίνεται σαφές ότι το θέμα αυτό συνδέεται άμεσα με την υποχρέωση της Πολιτείας για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας και της κοινωνικής συνοχής για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Η εδαφική συνέχεια ερμηνεύεται ως η νοητή προέκταση των οδικών αρτηριών της χώρας μέσω θαλασσίων διαδρόμων με εκείνους της ηπειρωτικής χώρας ώστε να διασφαλίζονται ίσες δυνατότητες για τους κατοίκους των νησιών προκειμένου να ικανοποιήσουν την ζωτική τους ανάγκη για μετακίνηση. Με βάση τα ανωτέρω είναι προφανές ότι η εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών για την σύνδεση των νησιών μεταξύ τους αλλά και με την ηπειρωτική χώρα αποτελεί δημόσιο συμφέρον για την προστασία του οποίου, η Πολιτεία οφείλει να συγκεράσει τον τρόπο λειτουργίας της εμπορικής δραστηριότητας με τις κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες σε κάθε περίπτωση υπερισχύουν των εθνικών.

¹⁰⁵ Chlomoudis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π., σελ. 12

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Μέργος, Γ., Παπαδασκαλόπουλος, Α., Χριστοφάκης, Ε., *Ολοκληρωμένη, Βιώσιμη και Ισόρροπη Ανάπτυξη των Νησιών, Μελέτες προς τιμήν του Καθηγητού Θ. Σκούντζου, Πανεπιστήμιο Πειραιά*, <http://ira.panteion.gr>, ανακτήθηκε την 27-06-2010

Χριστοδούλου-Βαρότση, Η., *Κοινοτικό Ναυτικό Δίκαιο, Ζητήματα ερμηνείας και εφαρμογής που άπτονται της απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών (cabotage) με αφορμή την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων C-288/02 (Επιτροπή κ. Ελλάδας της 21^{ης} Οκτωβρίου 2004, Ε.Ν.Δ. – Τόμος 33*

Ψαραύτη, Χ.Ν. 2006, *Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage – Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα

Farantouris, N.E. 2003, *European Integration & Maritime Transport*, Ant.N.Sakkoulas – Bruylant Publishers, Athens – Bruxelles

Case C-288/02 Commission of the European Communities v Hellenic Republic
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62002J0288:EN:HTML>, ανακτήθηκε 17-07-2010

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*, http://www.istiee.org/te/papers/N37/01%20Constantinos_1-15_.pdf, ανακτήθηκε την 15-07-2010

XRTC study on Ferry Competition in the Mediterranean and Black Sea regions, http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&task=view&id=15666&Itemid=33, ανακτήθηκε την 13-07-2010

European Parliament 2004-2009, Committee on Petitions, *Notice to Members*, 21-10-2008, http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/peti/cm/749/749744/749744EN.pdf, ανακτήθηκε την 14-07-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος ΥΠΤΠ-ΥΠΟΙΑΝ, <http://www.yen.gr>, ανακτήθηκε την 12-07-2010

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παρούσα μελέτη για την απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών που έφερε ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 με έμφαση στη χώρα μας, μπορούμε να συγκρατήσουμε ορισμένες από τις αρχές που διέπουν τη δομή και λειτουργία του ευρωπαϊκού εποικοδομήματος. Ενδεικτικά, η αρχή της ενδυνάμωσης του κοινωνικού κράτους καταδεικνύει τη μέριμνα για την εδαφική συνέχεια αλλά και την κοινωνική και οικονομική συνοχή μεταξύ όλων των περιοχών εντός των Κρατών-Μελών¹⁰⁶ με σκοπό την ευημερία και την πρόοδο χωρίς γεωγραφικές διακρίσεις. Επίσης, η φιλελεύθερη προσέγγιση κυριαρχεί καθότι λαμβάνονται όλα τα προσήκοντα μέτρα για την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και των ευρωπαϊκών οικονομιών στο πλαίσιο της παγκόσμιας αγοράς¹⁰⁷, χωρίς να παραβλέπεται ότι στο χώρο του ανταγωνισμού, «η εθνική αρμοδιότητα και η κοινοτική αρμοδιότητα είναι αυτόνομες και παράλληλες»¹⁰⁸. Με γνώμονα αυτές τις αρχές, αλλά και άλλες, η Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνει την απόφαση του ανοίγματος των αγορών στο επίπεδο των θαλασσίων μεταφορών με την υιοθέτηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 ο οποίος μαζί με τα πλεονεκτήματα, επιφέρει μια αναπόφευκτη «αναστάτωση» στον τρόπο λειτουργίας του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών των Κρατών – Μελών και συγκεκριμένα αυτών στων οποίων οι εθνικές τους οικονομίες στηρίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό. Στην τελευταία αυτή περίπτωση εμπίπτει και η χώρα μας η οποία λόγω της νησιωτικής της ιδιαιτερότητας έχαιρε προσωρινών εξαιρέσεων μεγάλης χρονικής διάρκειας (12 έτη) μέχρι την εναρμόνισή της με τις διατάξεις του Κανονισμού αυτού.

Κατ' εφαρμογή του παραπάνω Κανονισμού εκδόθηκε ο νόμος 2932/2001 ο οποίος στόχευε στο άνοιγμα της ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς και στην ευθυγράμμιση των υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών με τις διατάξεις του Κανονισμού αυτού¹⁰⁹. Εν τούτοις, αυτή η νομοθετική ρύθμιση θεωρήθηκε ότι συγκρούεται, σε ορισμένα σημεία, με το πνεύμα του εν λόγω Κανονισμού με αποτέλεσμα να ανακύψουν αντιπαραθέσεις¹¹⁰ εκ των οποίων κάποιες επιλύθηκαν μετά από τροποποιήσεις του υπόψη νόμου, κάποιες άλλες κατόπιν διαβουλεύσεων στο πλαίσιο ερμηνείας και εφαρμογής του Κανονισμού ενώ ενδέχεται να υφίστανται και μερικές ακόμα.

¹⁰⁶ Chlomoudis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π.

¹⁰⁷ Chlomoudis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π.

¹⁰⁸ Μούσης, Ν., ό.π., σελ. 299

¹⁰⁹ Chlomoudis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π. σελ.6

¹¹⁰ Chlomoudis, C. I., Pallis, P. L., Papadimitriou, S., Tzannatos, E. S., ό.π., σελ.6

Είναι προφανές ότι η πλήρης απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών, η οποία δεν πέρασε στην ελληνική αγορά «αβρόχοις ποσί», συνέβαλε στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας στον εν λόγω τομέα και κατά συνέπεια στην ενθάρρυνση της ανταγωνιστικότητας σε σχέση με τα λοιπά μεταφορικά μέσα¹¹¹. Έτσι, με τον υπόψη Κανονισμό, το εθνικό εμπόριο των θαλασσίων ενδομεταφορών τίθεται στην ίδια βάση με αυτό των υπολοίπων Κρατών-Μελών, χωρίς βέβαια να αποκλείεται το ενδεχόμενο της μεταστροφής των μεταφορών από την ξηρά στη θάλασσα αν και ακόμη σε μερικά Κράτη - Μέλη το εμπόριο δια ξηράς υπέχει καλύτερη θέση σε σχέση με το θαλάσσιο¹¹². Επιπροσθέτως, η υιοθέτηση του συγκεκριμένου ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου συνδράμει στην ενδυνάμωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών από τα ελληνικά λιμάνια και προάγει την ουσιαστική αναδόμηση του ελληνικού λιμενικού δικτύου¹¹³. Γενικά, ο Κανονισμός αυτός αποτελεί τη σοβαρότερη θεσμική παρέμβαση στην παροχή τέτοιων υπηρεσιών, φέροντας στο προσκήνιο τις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες είναι φιλικότερες προς το περιβάλλον καθότι η ποσότητα ρύπων που απελευθερώνεται ανά μεταφερόμενο επιβάτη είναι μικρότερη σε σχέση με τα λοιπά μεταφορικά μέσα.

Αναλογιζόμενοι το πλαίσιο έκδοσης και εφαρμογής του Κανονισμού 3577/92 οδηγούμαστε στο να επαναφέρουμε στη μνήμη μας τον τρόπο δομής και λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης της οποίας βασική αρχή συνιστά η ισότητα μεταξύ όλων των πολιτών της έτσι ώστε να επωφελούνται ανεμπόδιστα όλων των υπηρεσιών που η Ένωση αυτή μπορεί να τους προσφέρει. Όπως μας αποδεικνύει η ιστορική πραγματικότητα, μετά τους δύο καταστροφικούς παγκόσμιους πολέμους που έλαβαν χώρα στα ευρωπαϊκά εδάφη, κάποιοι εμπνευσμένοι Ευρωπαίοι πολιτικοί αντιλήφθηκαν ότι τα ευρωπαϊκά έθνη ήταν στην ουσία μέρη της ίδιας γεωγραφικής, κοινωνικής, πολιτικής και πολιτισμικής ενότητας η οποία θα μπορούσε να διασφαλίσει την ειρήνη και την ευημερία των πολιτών της μέσα στην ίδια κοινότητα¹¹⁴ συνεκτιμώντας παράλληλα και το ρόλο της επίτευξης πολιτικών στόχων στη δημιουργία του ευρωπαϊκού εποικοδομήματος για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση¹¹⁵. Συνοψίζοντας, μπορούμε να δανεισθούμε την πρόταση του περίτρανου νεολειτουργιστή Ernst Haas

¹¹¹ Report from the Commission to the Council, *Implementation of Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States - 1993-1994*, Brussels, 06.09.1995 COM(95)383 final, σελ.6-7, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0383:FIN:EN:PDF>, ανακτήθηκε την 07-08-2010

¹¹² Report from the Commission to the Council, *ό.π.*, σελ.6-7,

¹¹³ Pallis, A.A. & Vaggelas, G.K., *Port Competitiveness and the EU [Port Services] Directive: the Case of Greek Ports* <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/v7/n2/full/9100132a.html>, ανακτήθηκε την 08-10-2010

¹¹⁴ Μούσης, Ν., *ό.π.*, σελ. 561

¹¹⁵ Gilpin, R. 2005, *Παγκόσμια Πολιτική Οικονομία - Η διεθνής οικονομική τάξη*, Εκδόσεις Ποιότητα, Princeton University Press, Ε' έκδοση, Αθήνα, σελ.420

σύμφωνα με την οποία «θα πρέπει να συνεχιστεί η προσπάθεια βαθμιαίας ολοκλήρωσης αλλά με την επιλογή μιας στρατηγικής η οποία θα ενώνει τους περισσότερους και θα απαλλοτριώνει όσο το δυνατό λιγότερους»¹¹⁶.

¹¹⁶ Ήφαιστος, Π. 2006, Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, Εκδόσεις Ποιότητα, Έκτη Έκδοση, Αθήνα, σελ.270

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Ήφαιστος, Π. 2006, Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, Εκδόσεις Ποιότητα, Έκτη Έκδοση, Αθήνα

Μούσης, Ν. 2005, *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

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*, http://www.istiee.org/te/papers/N37/01%20Constantinos_1-15_.pdf, ανακτήθηκε την 15-07-2010

Gilpin, R. 2005, *Παγκόσμια Πολιτική Οικονομία - Η διεθνής οικονομική τάξη*, Εκδόσεις Ποιότητα, Princeton University Press, Ε' έκδοση, Αθήνα

Pallis, A.A. & Vaggelas, G.K., *Port Competitiveness and the EU [Port Services] Directive: the Case of Greek Ports* <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/v7/n2/full/9100132a.html>, ανακτήθηκε την 08-10-2010

Report from the Commission to the Council, *Implementation of Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States - 1993-1994*, Brussels, 06.09.1995 COM(95)383 final, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0383:FIN:EN:PDF>, ανακτήθηκε την 07-08-2010

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική (Βιβλίο-Άρθρο)

Ήφαιστος, Π. 2006, Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, Εκδόσεις Ποιότητα, Έκτη Έκδοση, Αθήνα

Μούσης, Ν. 2005, *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

Σκούντζος, Θ. 2006, *Θεσμοί & Πολιτικές Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Σκουρής, Β. 2003, *Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, Εκδόσεις Σάκκουλα

Φατούρος, Α.Α., Πλιάκος, Α.Δ. 2000, *Κεφάλαια Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Δικαίου*, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα

Χριστοδούλου-Βαρότση, Η., *Κοινοτικό Ναυτικό Δίκαιο, Ζητήματα ερμηνείας και εφαρμογής που άπτονται της απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών (cabotage) με αφορμή την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων C-288/02 (Επιτροπή κ. Ελλάδας της 21^{ης} Οκτωβρίου 2004, Ε.Ν.Δ. – Τόμος 33*

Χλωρού, Α.Γ. 1978, *Η Συνθήκη της Ε.Ο.Κ.*, Νέα Μετάφραση, Εκδόσεις Παπαζήση

Ψαραύτη, Χ.Ν. 2006, *Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage – Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα

Gilpin, R. 2005, *Παγκόσμια Πολιτική Οικονομία - Η διεθνής οικονομική τάξη*, Εκδόσεις Ποιότητα, Princeton University Press, Ε' έκδοση, Αθήνα

Ελληνική (Ηλεκτρονικές Πηγές)

Μέργος, Γ., Παπαδασκαλόπουλος, Α., Χριστοφάκης, Ε., *Ολοκληρωμένη, Βιώσιμη και Ισόρροπη Ανάπτυξη των Νησιών, Μελέτες προς τιμήν του Καθηγητού Θ. Σκούντζου*, Πανεπιστήμιο Πειραιά, <http://ira.panteion.gr>, ανακτήθηκε την 27-06-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, http://europa.eu/abc/treaties/index_el.htm, ανακτήθηκε την 22-08-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, <http://eur-lex.europa.eu>, ανακτήθηκε την 25-06-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος του Υπουργείου Εξωτερικών, <http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/el-GR/European+Policy/H+Συνθήκη+της+Λισσαβόνας>, ανακτήθηκε την 22-08-2010

Διαδικτυακός τόπος http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/02/?all=1, ανακτήθηκε την 25-06-2010

Διαδικτυακός τόπος http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/05/?all=1, ανακτήθηκε την 26-06-2010

Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr>, ανακτήθηκε την 14-06-2010.

Επίσημος διαδικτυακός τόπος ΥΠΤΠ-ΥΠΟΙΑΝ, <http://www.yen.gr>, ανακτήθηκε την 12-07-2010

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑΣ

Ξενόγλωσση (Βιβλίο-Άρθρο)

Farantouris, N.E. 2003, *European Integration & Maritime Transport*, Ant.N.Sakkoulas – Bruylant Publishers, Athens – Bruxelles

Ξενόγλωσση (Ηλεκτρονικές Πηγές)

Case C-288/02 *Commission of the European Communities v Hellenic Republic*
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62002J0288:EN:HTML>,
ανακτήθηκε 17-07-2010

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*,
http://www.istiee.org/te/papers/N37/01%20Constantinos_1-15_.pdf, ανακτήθηκε την
15-07-2010

Danklefsen, N. 7/2008, *Χερσαίες μεταφορές: Πρόσβαση στην αγορά*,
http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7263_el.htm,
ανακτήθηκε την 25-06-2010

European Parliament 2004-2009, Committee on Petitions, *Notice to Members*, 21-10-2008,
http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/peti/cm/749/749744/749744EN.pdf,
ανακτήθηκε την 14-07-2010

Pallis, A.A. & Vaggelas, G.K., *Port Competitiveness and the EU [Port Services] Directive: the Case of Greek Ports* <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/v7/n2/full/9100132a.html>, ανακτήθηκε την 08-10-2010

Report from the Commission to the Council, *Implementation of Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States - 1993-1994*, Brussels, 06.09.1995 COM(95)383 final,
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0383:FIN:EN:PDF>,
ανακτήθηκε την 07-08-2010

White Paper, *European Transport Policy for 2010: time to decide*, European Commission, L-2985 Luxembourg http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_en.pdf, ανακτήθηκε την 16-07-2010

Επίσημη Εφημερίδα Ε.Ε. αριθ. L 364 της 12/12/1992 σ. 0007 - 0010

XRTC study on Ferry Competition in the Mediterranean and Black Sea regions,
http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&task=view&id=15666&Itemid=33, ανακτήθηκε την 13-07-2010