

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΑΝΤΙΤΡΟΥΣΤ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ, Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ  
CONFERENCES ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ**

Ευγενία Α. Μπέρτου

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2010

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη .....	7
Abstract.....	8
<b>1. Ναυτιλιακή Βιομηχανία, Ναυτιλία Γραμμών - Βασικές Έννοιες</b> ...	<b>9</b>
<b>2. Ναυτιλία Γραμμών</b> .....	<b>11</b>
2.1. Χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Γραμμών (Liner Shipping Industry)	11
2.1.1. Φορτίο Ναυτιλίας Γραμμών .....	11
2.1.2. Το συμβόλαιο μεταφοράς στη ναυτιλία γραμμών .....	12
2.1.3. Τύποι Πλοίων.....	17
2.1.4. Συχνότητα και Κανονικότητα Δρομολογίων.....	17
2.1.5. Υψηλό Σταθερό Κόστος λειτουργίας εταιρειών Ναυτιλίας Γραμμών	18
2.1.6. Η Ναυτιλία γραμμών είναι εντάσεως κεφαλαίου .....	18
2.1.7. Οι Πελάτες της Ναυτιλίας Γραμμών .....	18
2.1.7.1.Οι Απευθείας πελάτες (Direct Accounts) .....	19
2.1.7.2.Οι Ευκαιριακοί πελάτες (Spot Market Customers) .....	19
2.1.7.3.Οι Διαμεταφορείς (Freight Forwarders) .....	20
2.1.8. Προσδιοριστικοί Παράγοντες ζήτησης για την επιλογή των υπηρεσιών μιας εταιρείας ναυτιλίας γραμμών .....	20
2.2. Το «Εργοστάσιο» της ναυτιλίας γραμμών.....	21
2.3. Οι Μεγαλύτερες Διαχειρίστριες εταιρείες Γραμμών Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων.....	24
<b>3. Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών Και Διεθνές Περιβάλλον</b> .....	<b>25</b>
3.1. Το Διεθνές Περιβάλλον .....	28
3.2. Η δομή της αγοράς των τακτικών γραμμών .....	31
3.3. Η Διεθνής Τάση Αναθεώρησης Κανόνων Ανταγωνισμού .....	32
3.3.1. Εξελίξεις σε άλλες Γεωγραφικές Περιοχές.....	35
<b>4. Ευρωπαϊκή Πολιτική Για Τη Ρύθμιση Του Ανταγωνισμού Στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών</b> .....	<b>37</b>
4.1. Ειδικό Νομοθετικό καθεστώς για τα consortia – κοινοπραξίες.....	38
4.2. Ο Κανονισμός 4056/86 στην Πράξη .....	38
4.3. Η Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86.....	40

4.3.1	Λευκή βίβλος για την Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86.....	40
4.3.2	Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την αναθεώρηση.....	44
4.3.3	Θέσεις των εμπλεκόμενων φορέων .....	45
4.3.4	Η Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου .....	46
<b>5.</b>	<b>Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις (Conferences) Στη Ναυτιλία Γραμμών, ELAA Και Ευρωπαϊκή Επιτροπή .....</b>	<b>49</b>
5.1.	Εισαγωγή στην έννοια των Διασκέψεων .....	49
5.2.	Είδη ναυτιλιακών Διασκέψεων.....	50
5.2.1.	Ανοικτές διασκέψεις .....	50
5.2.2.	Κλειστές Διασκέψεις .....	50
5.2.3.	Κλειστές Διασκέψεις με παράλληλη ρύθμιση.....	52
5.2.4.	Συμφωνία κοινοπραξίας μεταξύ των μετεχόντων της διάσκεψης μεταφορέων (freight pool) .....	52
5.2.5.	Κοινοπραξίες (Consortium) και Συμμαχίες (Alliances) .....	53
5.3.	European Liner Affair Association (ELAA).....	59
5.4.	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission).....	60
<b>6.</b>	<b>Κανόνες Συμπεριφοράς Συμφώνα Με Το Νόμο Της Ευρωπαϊκής Ένωσης Για Τον Ελεύθερο Ανταγωνισμό.....</b>	<b>61</b>
6.1.	«Οι κανόνες του παιχνιδιού άλλαξαν» .....	61
6.2.	Οι βασικοί κανόνες .....	62
6.2.1.	Οριζόντιες και κάθετες σχέσεις μεταξύ των εταιρειών .....	63
6.2.1.1.	Οριζόντια εναντίον Κάθετης σχέσης: Παράδειγμα καθορισμού τιμών .....	64
6.2.1.2.	Ο ανταγωνιστής μιας εταιρείας μπορεί να είναι και πελάτης της .....	66
6.3.	Νομικό Πλαίσιο και αλλαγές που τέθηκαν σε ισχύ από τις 18 Οκτωβρίου 2008 (Legal Background and Changes) .....	67
6.3.1.	Οι νόμοι περί ανταγωνισμού είναι αυστηροί (Antitrust laws have teeth) .....	69
6.4.	Πρόσφατα παραδείγματα διερεύνησης καρτέλ στην Ευρωπαϊκή Ένωση και Παγκοσμίως .....	72
6.4.1.	Οι πιο πρόσφατες έρευνες.....	72
6.4.2.	Παραδείγματα σε σχέση με τον καθορισμό των τιμών των επίναυλων .....	73

6.4.3.	Παραδείγματα σε σχέση με τον καθορισμό τιμολογίων.....	75
6.5.	Κατευθυντήριες Γραμμές (The Guidelines) .....	75
6.5.1.	Η βάση δεδομένων του ELAA σε σχέση με τον όγκο.....	76
6.6.	Επιτρέπονται οι συμμαχίες και οι κοινοπραξίες (Consortia & Alliances Still Allowed).....	77
6.7.	Συναντήσεις μεταξύ των μεταφορέων (Meetings Involving Carriers).....	78
6.8.	Ανταλλαγή Πληροφοριών (Information Exchange).....	83
6.9.	Καθορισμός τιμών (Price fixing).....	86
6.10.	Ηλεκτρονική αλληλογραφία (E- mails).....	91
6.11.	Ενδοεταιρικές συζητήσεις (Internal Discussions) .....	98
6.12.	Οι πράκτορες (Agents).....	100
6.13.	Κοινοπραξία και Συμμαχίες (Consortia and Alliance Partners) .....	104
6.14.	Οι Πελάτες και άλλες πηγές πληροφόρησης (Customers and other Sources of Information).....	105
<b>7.</b>	<b>Επιπτώσεις της Κατάργησης των Conferences στη Ναυτιλία Γραμμών .....</b>	<b>107</b>
7.1.	Επιπτώσεις στη δομή της αγοράς και στη διαθεσιμότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών .....	107
7.2.	Επιπτώσεις στις τιμές και τις τάσεις της αγοράς .....	107
7.3.	Ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης .....	108
7.4.	Άλλα θέματα.....	109
<b>8.</b>	<b>Επίλογος.....</b>	<b>110</b>
	Βιβλιογραφία .....	117
	Παράρτημα .....	121

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κα. Καραμπέτσου Χριστίνα (Επιβλέπουσα)
- κα. Βαλμά Ερασμία
- κος Πελαγίδης Θεόδωρος

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

**Αφιερωμένη  
στην οικογένεια μου  
και στον Νίκο.**

**Ευχαριστίες  
στην επιβλέπουσα καθηγήτρια  
κα. Καραμπέτσου Χριστίνα  
καθώς επίσης και στον διευθυντή του προγράμματος  
κ. Θαλασσινό Ελευθέριο**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως σκοπό να παρουσιάσει, να περιγράψει και να αναλύσει την κατάσταση, όσον αφορά την απελευθέρωση του ανταγωνισμού στη ναυτιλία γραμμών μέσω της κατάργησης των συνδιασκέψεων και την ταυτόχρονη εφαρμογή των επιταγών της λευκής βίβλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέσα από την ανάλυση της συγκεκριμένης αγοράς και των χαρακτηριστικών της, την μελέτη των κανονισμών και των νόμων περί ανταγωνισμού που τη διέπουν, την προσδιορίζουν και την οριοθετούν τις τελευταίες δεκαετίες, καταλήγουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα, τα οποία αφορούν τόσο το παρόν, όσο και το μέλλον της συγκεκριμένης αγοράς.

**Λέξεις κλειδιά:** Ναυτιλία Γραμμών, συνδιασκέψεις, ELAA



## ABSTRACT

The present dissertation has the intention to examine, analyze and demonstrate in all the perspectives the liner shipping industry, after the implementation of White Book rules and regulations of E.U. and at the same time the liberation of competition through the annulment of conferences and their power in directing the market conditions.

Throughout the analysis of liner shipping industry and its special characteristics and the examining of the relevant ruling regulations concerning competition we can reach in exceptionally useful conclusions, regarding the present of that specific market and the future as well.

**Key words:** Liner Shipping, Conferences, ELAA

## 1. Ναυτιλιακή Βιομηχανία, Ναυτιλία Γραμμών - Βασικές Έννοιες

Η **Εμπορική Ναυτιλία** είναι ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την εκτέλεση των υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης. Η **Ναυτιλιακή αγορά** δεν είναι ενιαία, αλλά ένα σύνολο από ξεχωριστές αγορές που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, τον τύπο του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό. Ωστόσο, υπό μία έννοια και κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορεί να θεωρηθεί ως μια ενιαία οικονομική μονάδα<sup>1</sup>. Σύμφωνα με το “Rochdale Report” του 1970 ένας πλήρης και διαχρονικός ορισμός της **Ναυτιλιακής Βιομηχανίας** παρουσιάζεται παρακάτω:

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

Στον παραπάνω ορισμό αναγνωρίζονται οι οικονομικές και εμπορικές διαφορές ανάμεσα στα διαφορετικά τμήματα της ναυτιλιακής αγοράς (shipping market). Επί παραδείγματι, η ναυτιλία γραμμών (liner shipping) παρέχει ένα τελείως διαφορετικό

---

<sup>1</sup> Οικονομική μονάδα είναι κάθε οργανωμένος συνδυασμός των συντελεστών της παραγωγής, ο οποίος αποβλέπει στην παραγωγή αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών με σκοπό την κάλυψη ανθρωπίνων αναγκών.

τύπο υπηρεσιών, μεταφέρει διαφορετικό τύπο φορτίων και έχει διαφορετική οικονομική δομή από τη ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping).

Η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μια ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται τόσο στη αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk market) όσο και στην αγορά γραμμών (liner market). Ακόμη, πολλά πλοία είναι σχεδιασμένα για να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές, κυρίως επειδή σε περιπτώσεις ύφεσης της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να μεταφέρουν τα πλοία τους από μια αγορά σε άλλη προσδοκώντας ότι θα περιορίσουν τον κίνδυνο ζημιάς. Με τον τρόπο αυτό μια ενδεχόμενη ανισοροπία προσφοράς/ζήτησης πλοίων σε ένα τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς, είναι πιθανό να επηρεάζει αντίστοιχα την ισορροπία και τους ναύλους σε ένα άλλο τμήμα.

Επιπροσθέτως αναγνωρίζεται ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η επίδραση που ασκούν σε αυτήν οι οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και άλλες εξελίξεις σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Η ναυτιλιακή αγορά δέχεται πολλές επιρροές από εξωγενείς παράγοντες.

## 2. Ναυτιλία Γραμμών

Όταν ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ δύο ή περισσότερων γεωγραφικών τόπων το δικαιολογεί, αναπτύσσεται συνήθως μια τακτική γραμμή (liner service) εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα στους τόπους αυτούς. Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου και προκαθορισμένα ναυλολόγια (freight tariffs). Μέχρι και πρόσφατα στις περισσότερες γραμμές πολλοί ανεξάρτητοι μεταφορείς ένωναν τα συμφέροντα τους σχηματίζοντας μεγάλα τραστ, γνωστά και ως "Liner conferences" (συνδιασκέψεις), τα οποία καθόριζαν τις προδιαγραφές των προσφερόμενων υπηρεσιών και τα αντίστοιχα ναυλολόγια.

### 2.1 Χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Γραμμών (Liner Shipping Industry)

Η Ναυτιλία γραμμών παρέχει τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ανάμεσα σε συγκεκριμένα λιμάνια με προκαθορισμένο πρόγραμμα. Το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η χρήση εμπορευματοκιβωτίων, η οποία προσδίδει ομοιογένεια στο φορτίο.

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Γραμμών.

#### 2.1.1. Φορτίο Ναυτιλίας Γραμμών

Το γενικό φορτίο αποτελείται από ανεξάρτητες παρτίδες μικρότερες των 2000-3000 τόνων, οι οποίες δεν συμπληρώνουν τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρονται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες. Επίσης συνήθως είναι έτοιμα για τον τελικό καταναλωτή και αποτελούν μικρές παρτίδες υψηλής αξίας. Οι πιο σημαντικές κατηγορίες γενικού φορτίου είναι:

- Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (loose cargo ή break bulk cargo) : κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων κ.λ.π., τα οποία στοιβάζονται και φορτοεκφορτώνονται ως ανεξάρτητες παρτίδες.

- Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο (containerized cargo): κάθε είδους φορτίο που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια, οι συνήθεις διαστάσεις των οποίων είναι 8 πόδια πλάτος, 8,5 πόδια ύψος και 20,30 ή 40 πόδια μήκος (20dv, 40dv, 40hq)
- Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo): κάθε φορτίο συσκευασμένο και μοναδοποιημένο σε παλέτες για εύκολη στοιβασία και γρήγορο χειρισμό
- Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo): Μικρές παρτίδες υγρού φορτίου που μεταφέρονται σε δεξαμενές (tanks), δοχεία (containers) ή βαρέλια (drums)
- Κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo): ευπαθή προϊόντα, όπως π.χ. φρούτα ή τρόφιμα, τα οποία μεταφέρονται παγωμένα ή κατεψυγμένα σε κατάλληλα πλοία-ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία (reefer containers)
- Βαριά και δυσκίνητα φορτία (heavy & awkward cargo): βαριά, ογκώδη και δυσκίνητα προϊόντα, δύσκολα στη φορτοεκφόρτωση και στοιβασία τους.

#### 2.1.2. Το συμβόλαιο μεταφοράς στη ναυτιλία γραμμών

Σε αντίθεση με την tramp ναυτιλία, της οποίας το κύριο συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο (charter party), σε αυτόν τον τομέα της ναυτιλίας το ισχύον συμβόλαιο, είναι η φορτωτική (B/L, Bill of Lading).

Τα κύρια χαρακτηριστικά της φορτωτικής είναι τα ακόλουθα:

- Είναι τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου (a document of title). Ο κάτοχος της φορτωτικής έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει τα αγαθά στο λιμάνι παράδοσης του φορτίου ή να μεταβιβάσει (με οπισθογράφιση της φορτωτικής) σε τρίτον τα αγαθά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους.
- Αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς των αγαθών (a prima facie evidence of the contract of carriage). Η φορτωτική περιλαμβάνει τους όρους συμφωνίας μεταφοράς.
- Απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από τον μεταφορέα για μεταφορά (a receipt for cargo shipped). Η φορτωτική περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν το φορτίο που έχει παραληφθεί προς μεταφορά, δηλαδή στοιχεία για την ποιότητα, το βάρος, την ποσότητα του κ.λ.π.

Οι συμβαλλόμενοι επιλέγουν συνήθως τυποποιημένες μορφές φορτωτικών (standard forms of bills of lading) ως βάση των συμφωνιών τους. Η **BIMCO** παίζει σπουδαίο ρόλο στη δημιουργία έτοιμων εντύπων και έχει συντάξει ένα μεγάλο αριθμό φορτωτικών. Οι έντυπες φόρμες βρίσκονται στην κατοχή των πρακτόρων και των πλοιοκτητών. Η φορτωτική εκδίδεται σε τρία πρωτότυπα αντίγραφα με το ίδιο ακριβώς περιεχόμενο και ημερομηνία, τα οποία παραδίδονται στους φορτωτές. Από το πρωτότυπο της φορτωτικής μερικές φορές δημιουργούνται αντίγραφα στα οποία αναγράφεται ότι είναι μη διαπραγματεύσιμα. Ο πράκτορας στο λιμάνι φόρτωσης εκδίδει το δηλωτικό φορτίου (manifest of the cargo), το οποίο περιλαμβάνει τα χαρακτηριστικά του φορτίου καθώς και τα στοιχεία των φορτωτών.

Η φορτωτική υπογράφεται από τον πλοίαρχο, ο οποίος βεβαιώνει την παραλαβή του φορτίου που περιγράφεται στη φορτωτική και τη φόρτωση του στο πλοίο. Εάν το πλοίο πρέπει να αποπλεύσει αμέσως μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, τότε ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να εξουσιοδοτήσει γραπτώς τον πράκτορα να υπογράψει αυτός τη φορτωτική για λογαριασμό του και στην συνέχεια να την παραδώσει στους φορτωτές.

Κάθε θαλάσσια φορτωτική περιλαμβάνει στοιχεία που αφορούν :

- Το όνομα του μεταφορέα, πράκτορας ή NVOCC<sup>2</sup> (name of the carrier)
- Το όνομα του φορτωτή, συνήθως εξαγωγέα του φορτίου (name of the shipper)
- Το όνομα του πλοίου μεταφοράς του φορτίου (vessel's name)
- Την ακριβή περιγραφή του φορτίου που παραλήφθηκε (description of the cargo). Έτσι η φορτωτική περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με την ποιότητα, την ποσότητα, το βάρος και τον όγκο του φορτίου.

---

<sup>2</sup> Non Vessel Operating Common Carrier = Είναι ο διαμεταφορέας, που δεν έχει πλοίο στην κατοχή του αλλά λειτουργεί σαν μεταφορέας, εκδίδοντας τις δικές του φορτωτικές και αναλαμβάνει την ευθύνη για τις φορτώσεις.

- Τα σημεία και τους αριθμούς (marks and numbers), τα οποία καθορίζουν το φορτίο.
- Το λιμάνι φόρτωσης (port of loading)
- Το λιμάνι εκφόρτωσης (port of discharge)
- Το ναύλο και τον τρόπο πληρωμής του (freight charges), αν είναι Freight Prepaid (ναύλος προπληρωμένος) ή Freight collect (ναύλος που πληρώνεται στο λιμάνι εκφόρτωσης)
- Το όνομα του παραλήπτη του φορτίου (name of consignee)
- Τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς (the terms of the Contract of Carriage)
- Την ημερομηνία παραλαβής των εμπορευμάτων για φόρτωση ή / και την ημερομηνία φόρτωσης τους στο πλοίο (received cargo date and or loading date)
- Το όνομα και τη διεύθυνση του υπό ειδοποίηση μέρους (notify party), το οποίο ειδοποιείται κατά την άφιξη του φορτίου
- Τον αριθμό των πρωτότυπων φορτωτικών που εκδόθηκαν (number of bill of lading)
- Την υπογραφή του πλοιάρχου ή του πράκτορα (signature)

Εάν το περιεχόμενο της φορτωτικής γίνει αποδεκτό από το φορτωτή, τότε αποστέλλει τα αντίτυπα της φορτωτικής που κατέχει στον παραλήπτη του φορτίου, είτε μέσω του τραπεζικού συστήματος εάν έχει ανοιχθεί “letter of credit”, είτε μέσω “courier”. Ο τελευταίος είναι ο νόμιμος δικαιούχος του φορτίου και μπορεί να παραλάβει τα αγαθά στο λιμάνι εκφόρτωσής τους. Αν η φορτωτική είναι ονομαστική, νομιμοποιείται για την παραλαβή των εμπορευμάτων ο ονομαστικά αναφερόμενος παραλήπτης. Αν η φορτωτική είναι εις διαταγή, νομιμοποιείται ο κομιστής της στον οποίο μεταβιβάστηκε αυτή με οπισθογράφηση.

Αν ο κομιστής της φορτωτικής δεν εμφανίζει τη φορτωτική, είτε γιατί η φορτωτική χάθηκε, είτε γιατί καθυστέρησε, τότε ο μεταφορέας ή ο πλοίαρχος δικαιούται να αρνηθεί να παραδώσει τα αγαθά.

Εάν δυο πρόσωπα έχουν από μια φορτωτική και απαιτούν την παραλαβή των αγαθών στο λιμάνι προορισμού, τότε ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να μην παραδώσει τα αγαθά σε κανέναν και να ζητήσει από το δικαστήριο διορισμό μεσεγγυούχου. Τα αγαθά αποθηκεύονται μέχρι το δικαστήριο να κρίνει ποιος είναι ο τελικός δικαιούχος τους.

Μετά την παράδοση του φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης, ο παραλήπτης του φορτίου υποχρεούται να παραδώσει τη φορτωτική με έγγραφη δήλωση του ότι έγινε η παραλαβή του εμπορεύματος. Όταν πραγματοποιείται η εξόφληση της φορτωτικής με το αντίτυπο που έχει ο δικαιούχος του φορτίου, τα άλλα αντίτυπα καθίστανται ανίσχυρα.

Η ναυτιλιακή πρακτική έχει καθιερώσει τα εξής είδη φορτωτικών :

- Clean Bill of Lading (ή unclaused Bill of lading). Όταν το φορτίο που φορτώθηκε στο πλοίο είναι της σωστής ποιότητας και ποσότητας, τότε εκδίδεται «καθαρή φορτωτική».
- Received for shipment Bill of Lading (custody bill of lading). Στην αγορά γραμμών και ειδικότερα στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, αυτός ο τύπος φορτωτικής εκδίδεται τη στιγμή που το φορτίο είναι έτοιμο προς φόρτωση επί του πλοίου.
- Shipped Bill of Lading. Η φορτωτική αυτή εκδίδεται μετά τη φόρτωση όλου του φορτίου επί του πλοίου και εάν έχει εκδοθεί προηγουμένως “received for shipment bill of lading”, τότε η τελευταία παύει να ισχύει.
- Direct Bill of Lading. Η φορτωτική αυτή καλύπτει τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης με ένα πλοίο, απευθείας από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης.
- Transshipment Bill of Lading. Αυτή η φορτωτική εκδίδεται συνήθως όταν το φορτίο δεν πρόκειται να μεταφερθεί απευθείας από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι προορισμού, αλλά πρόκειται να μεταφορτωθεί σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι με έξοδα του πλοιοκτήτη.
- Through Bill of Lading. Αυτός ο τύπος φορτωτικής εκδίδεται όταν η μεταφορά του φορτίου γίνει με τη μεσολάβηση πολλών μεταφορέων, όπου ο



καθένας χωριστά εκδίδει τα δικά του έγγραφα. Η ευθύνη για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου κατανέμεται ανάμεσα στους μεταφορείς.

- Combined transport Bill of Lading. Η φορτωτική αυτή εκδίδεται σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς, όπου χρησιμοποιούνται διαδοχικά περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα. Η φορτωτική αυτή χρησιμοποιείται συνήθως στο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων.
- Groupage Bill of Lading. Οι διαμεσολαβητικοί πράκτορες προώθησης του φορτίου (forwarding agents) συγκεντρώνουν συνήθως τα εμπορεύματα που αποστέλλουν διάφοροι αποστολείς σε διάφορους παραλήπτες της ίδιας περιοχής/χώρας και τα μεταφέρουν σε μια αποστολή. Ο πλοιοκτήτης σε αυτή την περίπτωση εκδίδει “groupage bill of lading” και ο διαμεσολαβητικός πράκτορας εκδίδει σε κάθε φορτωτή μια βεβαίωση φόρτωσης, την επονομαζόμενη “house bill of lading”.
- Open Bill of Lading. Σε αυτό το τύπο φορτωτικής δεν αναφέρεται καθόλου το όνομα ενός παραλήπτη. Αποτελεί σπάνια μορφή φορτωτικής γιατί μοιάζει με επιταγή ανοικτού ποσού (blank cheque).
- Named Bill of Lading. Η φορτωτική αυτή είναι ονομαστική γιατί εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη του φορτίου. Όταν η φορτωτική είναι ονομαστική, τότε ο νόμιμος δικαιούχος του φορτίου είναι ο αναφερόμενος παραλήπτης. Εάν δεν περιλαμβάνονται οι όροι “to order”, “to order or assigns” ή παραπλήσιοι, τότε η φορτωτική δεν είναι μεταβιβάσιμη.
- Order Bill of Lading. Η φορτωτική αυτή εκδίδεται εις διαταγή του παραλήπτη του φορτίου, ώστε να μεταβιβασθεί από αυτόν με οπισθογράφηση. Εάν η φορτωτική είναι εις διαταγή, νόμιμος δικαιούχος του φορτίου είναι ο κομιστής της, στον οποίο μεταβιβάστηκε από τον αναγραφόμενο παραλήπτη με οπισθογράφηση.
- Negotiable Bill of Lading. Η φορτωτική είναι διαπραγματεύσιμη όταν περιλαμβάνονται σε αυτήν εκφράσεις όπως “to a named consignee or to his order or assigns”, “or him or their assigns”, “bearer” ή “to order or assigns”.
- Non Negotiable Bill of Lading. Η φορτωτική που δεν περιλαμβάνει τις λέξεις “to order” ή “to order or assigns” δεν είναι διαπραγματεύσιμη. Αυτό σημαίνει

ότι ο παραλήπτης δεν μπορεί να μεταβιβάσει την κυριότητα των αγαθών μεταβιβάζοντας τη φορτωτική.

- Sea waybill (Straight Bill of Lading). Η φορτωτική αυτή χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό ειδικά στην αγορά γραμμών (liner trade) και έχει δύο λειτουργίες. Αποτελεί απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από τον πλοιοκτήτη για μεταφορά (a receipt of the cargo) και απόδειξη της συμφωνίας μεταφοράς των αγαθών (evidence of a contract of carriage). Ωστόσο, σε αντίθεση με τα άλλα είδη φορτωτικής, δεν αποτελεί τίτλο ιδιοκτησίας του φορτίου.
- Liner Bill of Lading. Η φορτωτική αυτή εκδίδεται στην αγορά γραμμών και αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των αγαθών, για αυτό το λόγο περιλαμβάνει όλες τις λεπτομέρειες και τους όρους μεταφοράς.

### 2.1.3. Τύποι Πλοίων

Οι κυριότεροι τύποι πλοίων σε αυτήν την αγορά είναι τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (container vessels), τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multipurpose vessels) και τέλος τα πλοία RO-RO (Roll-on/Roll off) ή LO-LO (Lift on/Lift off), τα οποία είναι συνήθως σύγχρονα και γρήγορα. Τα πλοία της αγοράς γραμμών, επίσης μπορούν να διακριθούν στα πλοία που εκτελούν ποντοπόρα δρομολόγια στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως (deep-sea liner services), π.χ. Ευρώπη - Απω Ανατολή και στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανάμεσα σε λιμάνια μικρότερης εμπορικής κίνησης εντός μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής (feeder services), π.χ. στη Μεσόγειο Θάλασσα ή τη Μαύρη Θάλασσα.

### 2.1.4. Συχνότητα και Κανονικότητα Δρομολογίων

Η συγκεκριμένη ναυτιλιακή αγορά διακρίνεται για τη χρονική ακρίβεια στις αναχωρήσεις και αφίξεις των πλοίων από και προς τους εμπορευματικούς σταθμούς. Τόσο λόγω της υψηλής αξίας των φορτίων που μεταφέρονται όσο και των υψηλών απαιτήσεων που προκύπτουν από τους παραλήπτες – ιδιοκτήτες των φορτίων. Για τον παραπάνω λόγο τα δρομολόγια προκαθορίζονται και ανακοινώνονται αρκετούς μήνες πριν.

Το επίπεδο της συχνότητας και η ακρίβεια της τήρησης των δρομολογίων είναι τα στοιχεία εκείνα τα οποία συμβάλλουν στην αξιοπιστία μιας ναυτιλιακής εταιρείας γραμμών.

#### *2.1.5. Υψηλό Σταθερό Κόστος λειτουργίας εταιρειών Ναυτιλίας Γραμμών*

Για να τηρηθεί η ακρίβεια και η τακτικότητα των δρομολογίων, τα πλοία μεταφοράς ε/κ αναχωρούν με το οποιοδήποτε επίπεδο πληρότητας χώρων έχουν τη δεδομένη στιγμή της αναχώρησής τους και υποχρεούνται να ταξιδεύουν με υψηλές ταχύτητες πράγμα το οποίο μεταφράζεται σε υψηλές καταναλώσεις καυσίμων.

Επιπροσθέτως απαιτείται μεγάλη οργάνωση στη στεριά για την επεξεργασία της αποστολής των φορτίων και τη δημιουργία και συντήρηση δικτύου και προγράμματος δρομολογίων.

Τέλος είναι απαραίτητη η διατήρηση δαπανηρού δικτύου πρακτορείων – αντιπροσώπων σε παγκόσμιο επίπεδο.

#### *2.1.6. Η Ναυτιλία γραμμών είναι εντάσεως κεφαλαίου*

Η ναυτιλία γραμμών είναι εντάσεως κεφαλαίου, τόσο λόγω των υπερσύγχρονων και ιδιαίτερα ακριβών στην κατασκευή πλοίων όσο και λόγω των εξειδικευμένων container terminals, τα οποία εξοπλίζονται με μηχανήματα που εξυπηρετούν τη διακίνηση και χειρισμό των εμπορευματοκιβωτίων.

#### *2.1.7. Οι πελάτες της Ναυτιλίας γραμμών*

Οι εταιρείες Γραμμών, που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες, έχουν κυρίως τρεις κατηγορίες πελατών: τους διαμεταφορείς (freight forwarders), τους απευθείας πελάτες (direct accounts) και τους ευκαιριακούς πελάτες (spot market customers).

#### 2.1.7.1 Οι Απευθείας πελάτες (Direct Accounts):

Αυτοί οι λογαριασμοί πελατών χαρακτηρίζονται από ετήσια συμβόλαια, με τα οποία οι εταιρείες γραμμών δεσμεύονται να κρατήσουν σταθερές τιμές με αντάλλαγμα ένα συγκεκριμένο και σταθερό επίπεδο όγκου φορτίου. Οι συμφωνίες αυτές συνήθως αφορούν τα “trade routes” μεταξύ ‘Απω Ανατολής και Ευρώπης. Οι απευθείας πελάτες με μεγάλο όγκο φορτίου είναι συνήθως πολύ καλοί γνώστες των τιμών, των συνθηκών και της έκτασης της αγοράς, δηλαδή είναι επαγγελματίες οι οποίοι γνωρίζουν τι διαπραγματεύσεις διαδραματίζονται στην αγορά. Αυτοί οι πελάτες κάνουν “tenders”<sup>3</sup>. Τα tenders συζητούνται μεταξύ του πελάτη και της κάθε μια γραμμής χωριστά και έτσι σχηματίζεται η τιμή της αγοράς. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που δεν εξασφάλισαν το συμβόλαιο συνεργασίας στις επόμενες πλέον διαπραγματεύσεις με τον επόμενο απευθείας πελάτη θα αναπροσαρμόσουν την τιμή τους.

#### 2.1.7.2 Οι Ευκαιριακοί πελάτες (Spot Market Customers):

Όπως φανερώνει η ονομασία τους πρόκειται για πελάτες, οι οποίοι βάση των εμπορικών αναγκών τους αναζητούν σε μη τακτά χρονικά διαστήματα τον πιο “ελκυστικό” μεταφορέα, σχετικά με την τιμή και το χρόνο παράδοσης. Για αυτό προσεγγίζουν τη γραμμή με την οποία συνεργάζονται συνήθως και ψάχνουν για να φορτώσουν συγκεκριμένα πακέτα φορτίων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οι πελάτες της “Spot market” γενικότερα και ειδικότερα στη ναυτιλία γραμμών είναι εκ φύσεως ευμετάβλητοι δεδομένου της μεγάλης ευαισθησίας τους στην κατάσταση που δημιουργείται από τη ζήτηση και την προσφορά σε πραγματικό χρόνο. Σε επίπεδα χαμηλής πληρότητας οι μεταφορείς προσφέρουν χαμηλές τιμές, χαμηλότερες ακόμα και από το οριακό κόστος. Αντιθέτως αν τα επίπεδα πληρότητας των πλοίων είναι υψηλά οι τιμές αυξάνονται αφού ο μεταφορέας γνωρίζει τη σημαντικότητα των ελάχιστων διαθέσιμων χώρων.

---

<sup>3</sup> Tender είναι ένας μειοδοτικός διαγωνισμός προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς από ένα λιμάνι σε ένα άλλο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο και για συγκεκριμένο όγκο φορτίου.

### 2.1.7.3 Οι Διαμεταφορείς (Freight Forwarder)

Συνήθως συνάπτουν τριμηνιαίες συμφωνίες ναύλων με τις γραμμές. Το σημαντικότερο για αυτούς είναι η πρόβλεψη της ζήτησης και της προσφοράς για τους επόμενους τρεις μήνες. Ένας από τους παράγοντες που λαμβάνουν υπόψη τους είναι το ιστορικό της κατάστασης της αγοράς μέσα στην οποία δραστηριοποιούνται.

### *2.1.8. Προσδιοριστικοί Παράγοντες Ζήτησης για την επιλογή των υπηρεσιών μιας εταιρείας ναυτιλίας γραμμών.*

Η ζήτηση για τις θαλάσσιες υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλία γραμμών εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως :

- Ο θαλάσσιος ναύλος: Θαλάσσιος ναύλος είναι η χρέωση για τη μεταφορά ενός container από το λιμάνι φόρτωσης μέχρι το λιμάνι εκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένων και κάποιων επιπρόσθετων εξόδων όπως τα Έξοδα φορτοεκφόρτωσης στο τερματικό (Terminal Handling Charges).
- Συχνότητα αναχωρήσεων: Η θαλάσσια μεταφορά είναι πλέον ένα από τα στάδια της συνολικής παραγωγικής διαδικασίας και ένας κρίκος της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι συχνές αναχωρήσεις προσφέρουν στον παραγωγό ή στον κατασκευαστή τη δυνατότητα να εξυπηρετούν γρηγορότερα τις ξαφνικές παραγγελίες και να μειώσουν τα επίπεδα των αποθεμάτων τους.
- Ο χρόνος ταξιδιού από πόρτα σε πόρτα: Στις περιπτώσεις των μακρινών ταξιδιών και ειδικότερα στις περιπτώσεις των προϊόντων υψηλής αξίας, ο χρόνος ταξιδιού παίζει πολύ μεγάλο ρόλο στην κατάρτιση καταλόγου των εταιρειών αφού πρέπει να αναγράφονται οι ημερομηνίες παράδοσης.
- Αξιοπιστία τήρησης του προγράμματος: Στις εμπορικές διαδρομές ανοικτών θαλασσών, η υπηρεσία της ναυτιλίας γραμμών είναι ο μοναδικός άμεσος σύνδεσμος του εξαγωγέα με τον πελάτη του για αυτό και οι πιο πολλοί φορτωτές αξιολογούν την αξιοπιστία της υπηρεσίας. Η προσκόλληση στην τήρηση των προγραμματισμένων

δρομολογίων και η συνέπεια της παραλαβής και της τήρησης των χρόνων παράδοσης είναι πάρα πολύ σημαντικά στοιχεία.

- **Αξιοπιστία της Διοίκησης:** Οι φορτωτές αξιολογούν την σύντομη και συνεπής διοίκηση. Η ικανότητα να παρέχει η γραμμή έγκαιρες και ακριβής προσφορές, σωστά έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων και των φορτωτικών και των δηλωτικών, έγκαιρα σημειώματα άφιξης των εμπορευμάτων, σωστά τιμολόγια και η σύντομη επίλυση των όποιων προβλημάτων όταν προκύψουν είναι πολύ σημαντικά στοιχεία τα οποία λαμβάνει ο πελάτης υπόψη του κατά την αξιολόγηση των επιδόσεων της γραμμής.
- **Επαγγελματισμός:** Οι φορτωτές χρειάζεται να ξέρουν ότι μπορούν να βασιστούν στις υπηρεσίες της εταιρείας γραμμών. Η γνώση του ανθρώπου που επικοινωνεί με τους φορτωτές σχετικά με το αντικείμενο της δουλειάς παίζει σημαντικό ρόλο, για να μπορέσει να ενισχυθεί η πεποίθηση του φορτωτή ότι το φορτίο του θα διακινηθεί και θα φορτωθεί σωστά, αποτελεσματικά και με ακρίβεια. Η επαγγελματική γνώση της δουλειάς συνεπάγεται και μικρότερη πιθανότητα στο να προκύψουν σοβαρά προβλήματα.
- **Διαθεσιμότητα χώρου:** Η ικανότητα της παροχής της μεταφορικής υπηρεσίας ακόμα και όταν η ειδοποίηση για τη φόρτωση γίνεται τελευταία στιγμή, συνεκτιμάται ιδιαίτερα από τους επαγγελματίες που δεν μπορούν να προγραμματίσουν τις φορτώσεις τους εκ των προτέρων.

Οι περισσότεροι φορτωτές ψάχνουν για τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό των παραπάνω παραγόντων αν και δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο μοντέλο προτιμήσεων που να ισχύει για όλους τους φορτωτές.

## **2.2 Το “Εργοστάσιο” της Ναυτιλίας Γραμμών.**

Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων απασχολούνται κυρίως σε γραμμές που συνδέουν τις υψηλά βιομηχανοποιημένες περιοχές της υφηλίου, οι οποίες διαθέτουν προηγμένα συστήματα μεταφοράς στην ενδοχώρα, τόσο στον τόπο εξαγωγής όσο και στον τόπο

εισαγωγής του φορτίου. Η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων (containers) απαιτεί μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου σε ειδικά εξοπλισμένα πλοία, καθώς επίσης σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια και την ενδοχώρα. Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων συνήθως τα διαχειρίζονται μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη αγορά τακτικών γραμμών. Οι εταιρείες αυτές σχηματίζουν τις περισσότερες φορές διάφορες μορφές συνεργασίας, όπως π.χ. “joint ventures”, “consortia”, “pools”, “trusts”, “conferences” για λόγους αντιμετώπισης του υψηλού κόστους επένδυσης και των αναγκών των πελατών που απαιτούν ολοένα και αυξανόμενη ποιότητα υπηρεσιών (value-added services), αλλά και για λόγους “marketing”.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να διακριθούν στους ακόλουθους τρεις βασικούς τύπους:

- **“fully cellular container ships”**: Είναι πλοία αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία φορτώνονται με τη βοήθεια κάθετων οδηγών (guides) μέσα στα αμπάρια. Οι οδηγοί αυτοί σχηματίζουν «κελιά» (cells) ώστε να τοποθετούνται με ακρίβεια τα εμπορευματοκιβώτια μέσα στο αμπάρι και να περιορίζεται στο ελάχιστο ο μη χρησιμοποιούμενος χώρος. Επίσης, εμπορευματοκιβώτια φορτώνονται συνήθως και στο κατάστρωμα του πλοίου με τη βοήθεια αντίστοιχων οδηγών.
- **“cellular ships with Ro/Ro capability”**: Είναι πλοία που έχουν δυνατότητες μεταφοράς τροχοφόρων φορτίων αλλά και εμπορευματοκιβωτίων, διαθέτοντας εξοπλισμό “roll on, roll off” για τα πρώτα και “lift on, lift off” για τα δεύτερα.
- **“multi-purpose container ships”**: Είναι πλοία που μπορούν να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, γενικό φορτίο ή break bulk φορτίο στο ένα σκέλος μιας διαδρομής και άλλες μορφές φορτίου, κυρίως χήδυν ή τροχοφόρα, κατά την επιστροφή.

Το μέγεθος ενός εξειδικευμένου πλοίου εμπορευματοκιβωτίων μετράται σε TEU (Twenty – Foot Equivalent Units), δηλαδή σε εμπορευματοκιβώτια 20 ποδών. Αυτά τα πλοία είναι σχεδιασμένα για να μεταφέρουν αποκλειστικά εμπορευματοκιβώτια.

Για αυτό το λόγο, το σχέδιο τους είναι προσαρμοσμένο στις προκαθορισμένες (στάνταρ) διαστάσεις εμπορευματοκιβωτίων, διαθέτοντας πλατιά ανοίγματα αμπαριών (wide hatches) και οδηγούς κυψελών (cell guides) στα αμπάρια και στο κατάστρωμα.

Τα σχέδια και τα μεγέθη των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να διακριθούν σε “γενιές” (generations), οι οποίες αντανakλούν την αναπτυσσόμενη τεχνολογία με την πάροδο των χρόνων. Καθώς ο παγκόσμιος στόλος ωρίμασε και αυξήθηκε σε μέγεθος ξεπερνώντας τα 2.000 πλοία, διαχωρίστηκε σε συγκεκριμένες κατηγορίες μεγεθών. Ο κάθε τομέας έχει τη δική του θέση και το δικό του ρόλο μέσα στην αγορά. Τα μικρότερα πλοία της αγοράς, με μέγεθος κάτω των 1000 TEU, είναι γνωστά ως “Feeder” (0-499 TEU) και “Feedermax” (500-999 TEU) και απασχολούνται σε κοντινές αποστάσεις, συχνά ακτοπλοϊκές συνδέοντας τα μεγάλα εμπορευματικά κέντρα μιας περιφέρειας με τα δευτερεύοντα μικρότερα λιμάνια της. Τα μεγαλύτερα πλοία της αγοράς, άνω των 2000 TEU, χρησιμοποιούνται στις γραμμές μακρινών αποστάσεων και ξοδεύουν το 80% του χρόνου τους στη θάλασσα. Διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, τα “Sub-panamax” (2000-2999 TEU), τα “Panamax” (3000-3999 TEU) και τα “Post-panamax” (άνω των 4000 TEU). Ανάμεσα στα μικρά και τα μεγάλα πλοία, υπάρχει ένας σημαντικός στόλος πλοίων μεσαίου μεγέθους, των επονομαζόμενων “Handy” (1000-1999 TEU), τα οποία είναι τόσο ευέλικτα ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο σε ενδοπεριφερειακές γραμμές κοντινών αποστάσεων όσο και στις μεγαλύτερες γραμμές Βορρά – Νότου, όπου οι περιορισμοί των λιμανιών και ο όγκος του φορτίου δεν επιτρέπουν τη χρήση των μεγαλύτερων πλοίων.

Η παγκόσμια τάση είναι προς τη δημιουργία ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων τα οποία προσφέρουν οικονομίες κλίμακας. Σήμερα, υπάρχουν πλοία εμπορευματοκιβωτίων που μπορούν να μεταφέρουν ακόμη και 10.000 TEU, ενώ στο κοντινό μέλλον είναι πολύ πιθανό να κατασκευαστούν πλοία μεταφορικής ικανότητας 12.000 TEU. Αξίζει ακόμα να σημειωθεί ότι υπάρχει θετική συσχέτιση ανάμεσα στο μέγεθος και την ταχύτητα των πλοίων, καθώς τα μικρότερα πλοία απασχολούνται σε κοντινές αποστάσεις, όπου οι υψηλές ταχύτητες φέρνουν λιγότερα οικονομικά οφέλη. Θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου που



φέρουν τα πλοία συσχετίζεται με το μέγεθος τους. Τα περισσότερα από τα μικρά πλοία φέρουν το δικό τους εξοπλισμό, ενώ τα μεγαλύτερα βασίζονται αποκλειστικά στις εγκαταστάσεις της ξηράς.

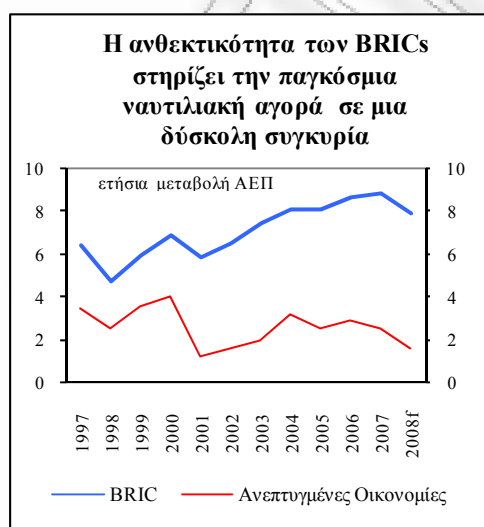
### **2.3 Οι Μεγαλύτερες Διαχειρίστριες εταιρείες Γραμμών Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων**

Παρακάτω αναφέρονται ονομαστικά μερικές από τις μεγαλύτερες Διαχειρίστριες εταιρείας γραμμών πλοίων: Maersk Sealand, Evergreen, COSCO, NOL/ APL, NYK, MSC, HMM, Hanjin, Hapag-Loyd, Mitsui Osk, Yangming, OOCL, K Line, UASC, ZIM, CP Ships, MISK, PIL, CMA – CGM, CSX, Wan Hai, Norasia, Hamburg-Sud, RCL.

### 3. Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών Και Διεθνές Περιβάλλον

Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών διαχωρίζεται σε δύο μεγάλες και διακριτές αγορές (α) τη liner ναυτιλία, δηλαδή τη ναυτιλία τακτικών γραμμών και (β) τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp services), τα οποία εκτελούν μη προγραμματισμένα δρομολόγια. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών ήταν οργανωμένη από το 1975 και μέχρι τον Οκτώβρη του 2008, με βάση το σύστημα των ναυτιλιακών διασκέψεων (liner conferences), όπου οι πλοιοκτήτες συγκεντρώνονταν και συμφωνούσαν συλλογικά τους ναύλους. Η ναυτιλία γραμμών μεταφέρει το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων.

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών αποτελεί ζωτικό παράγοντα της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται στο 20% περίπου της αξίας των εξαγωγών της ΕΕ. Οι τρεις μεγαλύτερες παγκοσμίως εταιρείες τακτικών γραμμών είναι ευρωπαϊκές (Czerny & Mitusch, 2005). Τα δρομολόγια που συνδέουν Ασία με Ευρώπη, καθώς και εκείνα που συνδέουν την Ασία με την Αμερική αποτελούν τους σημαντικότερους εμπορικούς δρόμους. Επιπλέον η συνεχής ανάπτυξη του εμπορίου από την Ασία προς την Αμερική και την Ευρώπη και η πρόβλεψη διατήρησης της ανάπτυξης αυτής, συμβάλλουν στην ανάλογη εξέλιξη στις αντίστοιχες διαδρομές. Την περίοδο 1997 – 2006 η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου αγαθών ανήλθε κατά μέσο όρο σε 6.9% ετησίως, η δε ζήτηση για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων είχε υπερβεί την προσφορά, παρά την αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου περίπου κατά 10.6% ετησίως (2000-2004).

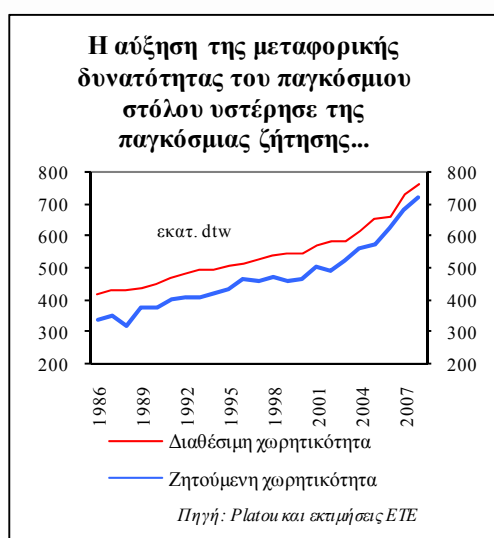


Την τετραετία 2004 – 2008 η αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών διένυσε μία από τις ιστορικά καλύτερες περιόδους της. Η ισχυρή διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα (κυρίως μεταλλεύματα, άνθρακα, τρόφιμα αλλά και πετρέλαιο), πρωτίστως από τις οικονομίες των BRICs (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα), το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο ενδιάμεσων και τελικών αγαθών και ο υψηλός βαθμός

μακροοικονομικής σταθερότητας διεθνώς οδήγησαν σε άνθηση του παγκόσμιου

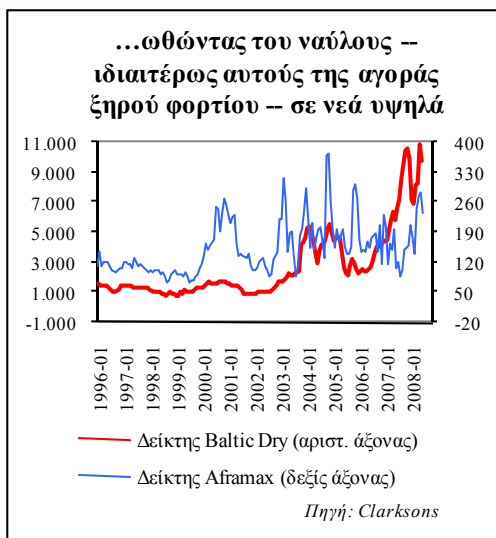
εμπορίου διά θαλάσσης (με μέσο ρυθμό που υπερέβη το 8,3% ετησίως, σε όγκο, συγκριτικά με ένα μέσο ρυθμό πραγματικής οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως της τάξης του 4,4%).

Παράλληλα, στο σκέλος της προσφοράς, η αργή προσαρμογή της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, η οποία υστέρησε σημαντικά της ζήτησης, σε συνδυασμό με φαινόμενα συνωστισμού και καθυστέρησης των παραδόσεων στα λιμάνια ώθησαν υψηλότερα τους ναύλους. Ως εκ τούτου, το επίπεδο των ναύλων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 45% τη τετραετία 2004-2008 και διαμορφώθηκε το 2007 σε επίπεδα κατά 180% υψηλότερα σε σχέση με τις αρχές του 2004 και κατά 260% υψηλότερα από το μ.ο. δεκαετίας.



Συγκεκριμένα, η αγορά ξηρού φορτίου, όπως και αυτή των εμπορευματοκιβωτίων, επέδειξε αξιοσημείωτο δυναμισμό, με τους ναύλους να κινούνται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, καθώς είναι πολύ περισσότερο εξαρτώμενη από την πορεία των οικονομιών των BRICs, οι οποίες σχετίζονται με το 52% περίπου των εμπορευμάτων που διακινούνται παγκοσμίως (συγκριτικά με 35% στις αρχές της δεκαετίας). Ο υψηλός ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης αυτών των

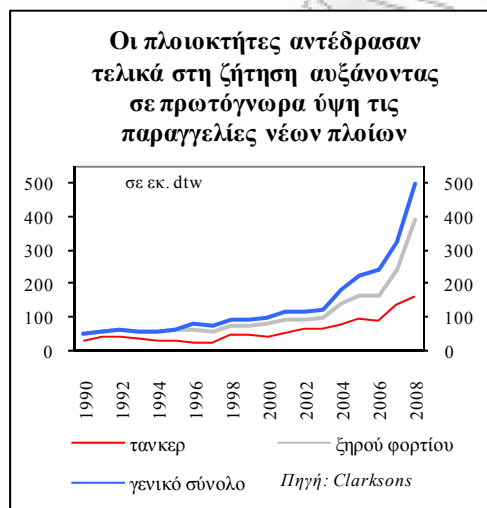
χωρών (ο οποίος ήταν υπερτριπλάσιος του αντίστοιχου των ανεπτυγμένων οικονομιών κατά την τελευταία τετραετία) αποτέλεσε τη βασική κινητήρια δύναμη πίσω από την ισχυρή αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου ξηρού φορτίου τα τελευταία χρόνια.



Οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων - που ήταν σε καθοδική τροχιά από τις αρχές του 2005 έως τα μέσα του 2007 - έχουν αυξηθεί σημαντικά φθάνοντας στο δεύτερο τρίμηνο του 2008 σε νέα ιστορικά υψηλά επίπεδα. Βασικοί λόγοι για αυτή την ανάκαμψη είναι η ισχυρή αύξηση των τιμών του πετρελαίου (με τις οποίες οι ναύλοι εμφανίζουν εμπειρικά υψηλή συσχέτιση λόγω της θετικής τους σχέσης με την αξία του

μεταφερόμενου φορτίου καθώς και λόγω αυξημένου μεταφορικού κόστους) καθώς και η μειωμένη διαθεσιμότητα πλοίων βραχυπρόθεσμα (εξαιτίας της συμφόρησης των λιμανιών, της αυξημένης ζήτησης χωρητικότητας σε δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων καθώς και των πολυάριθμων αποσύρσεων δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος για μετατροπή τους σε πλοία ξηρού φορτίου το 2007).

### **Η σημαντική εισροή νέας χωρητικότητας κατά τη διετία 2009-2010 θα θέσει σε δοκιμασία την επάρκεια της ζήτησης**

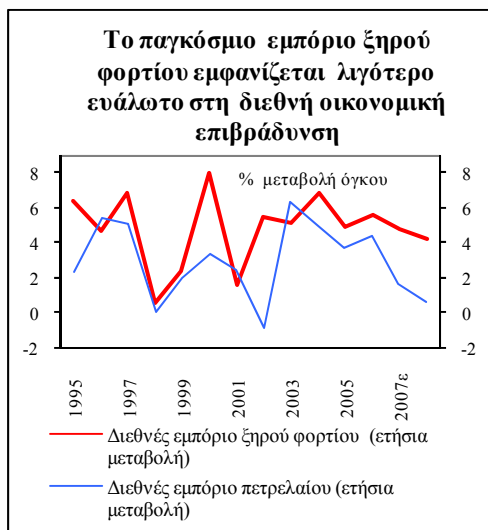


Η σημαντικότερη μεσοπρόθεσμη πρόκληση των τελευταίων ετών για τη ναυτιλιακή αγορά είναι η μεγαλύτερη ταυτόχρονη μεταπολεμική εισροή καινούργιου αποθέματος πλοίων - η οποία αντιστοιχεί στο 28% της τρέχουσας μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου - κατά τη διετία 2009-2010, παράλληλα με την αυξανόμενη αβεβαιότητα ως προς το χρονικό σημείο ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας (εν μέσω χρηματοπιστωτικής

αστάθειας, επιβράδυνσης της οικονομικής ανάπτυξης και πληθωριστικών πιέσεων).

### *Οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου ξηρού φορτίου παραμένουν θετικές...*

Οι βασικές συνιστώσες της ζήτησης στην αγορά ξηρού φορτίου εμφανίζονται ανθεκτικές και σε σημαντικό βαθμό αποσυνδεδεμένες από την έντονη επιβράδυνση των ανεπτυγμένων οικονομιών. Η ζήτηση για βασικά εμπορεύματα αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται με υγιή ρυθμό καθώς η βιομηχανική παραγωγή και οι καταναλωτικές ανάγκες των αναδύομενων αστικών κοινωνικών στρωμάτων στις αναπτυσσόμενες χώρες διευρύνονται συνεχώς.



Συνεπώς η τάση των ναύλων ξηρού φορτίου αναμένεται να παραμείνει ανοδική, αν και με σημαντικά ηπιότερους ρυθμούς συγκριτικά με την τελευταία διετία, τουλάχιστον μέχρι την ισχυρή εισροή νέας χωρητικότητας κατά το 2010. Η μαζική εισροή των νέων πλοίων αναμένεται να οδηγήσει σε μια διόρθωση των ναύλων κατά τη διετία 2010-2011 η οποία δεν αναμένεται να υπερβεί σωρευτικά το 20% εφόσον η διεθνής οικονομία έχει ήδη

ανακάμψει κατά την ίδια περίοδο.

### **3.1. Το Διεθνές Περιβάλλον**

Η παγκοσμιοποίηση επέβαλε νέους όρους στους ιδιοκτήτες και διαχειριστές των πλοίων τακτικών γραμμών. Τα αποτελέσματα της εμφάνισης των παγκόσμιων αλυσίδων παραγωγής – μεταφοράς - διανομής είναι ιδιαίτερα εμφανή στη ναυτιλία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στην αναγκαιότητα προσφοράς κανονικής και συχνής υπηρεσίας επαρκούς ποιότητας, προστέθηκε ένας αριθμός επιπλέον απαιτήσεων, με κυρίαρχη απαίτηση αυτής της παροχής μεταφορικής υπηρεσίας παγκόσμιας κάλυψης. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι σήμερα πιο εκτενής, περισσότερο ολοκληρωμένη και γρήγορη, αλλά το κόστος παροχής της υπηρεσίας έχει επιβαρυνθεί. Το φαινόμενο αυτό δεν θα ήταν υποχρεωτικά αρνητικό για τη

βιομηχανία τακτικών γραμμών, εφόσον οι διαχειριστές θα ήταν σε θέση να περάσουν το επιπλέον κόστος στους ναυλωτές, βασιζόμενοι στο σύστημα των παραδοσιακών ναυτιλιακών διασκέψεων και του ολιγοπωλιακού χαρακτήρα της αγοράς. Η παγκοσμιοποίηση έχει αποδειχθεί, εντούτοις, μια δομική διαδικασία, η οποία διαπερνούσε τον κλειστό και προστατευμένο κόσμο των ναυτιλιακών διασκέψεων.

Η εμφάνιση στο προσκήνιο νέου τύπου ανταγωνιστών με σημαντικά χαμηλότερο κόστος επέφερε πίεση στους ναύλους, αλλά και στις ίδιες τις ναυτιλιακές διασκέψεις, προκαλώντας την αντίδραση τους. Η συνύπαρξη ναυτιλιακών διασκέψεων και συμπράξεων χαμηλού κόστους είναι ουσιαστικά ασύμβατες. Οι μεγάλες διαφορές κόστους προκαλούν φυγόκεντρες τάσεις μεταξύ των μελών, ή ακόμα και εξαλείφουν την ανάγκη συμμετοχής ανεξάρτητων μελών με ικανοποιητικό οικονομικό μέγεθος και μερίδιο αγοράς. Με δεδομένο ότι ο ανταγωνισμός επέφερε τη διεύρυνση του αριθμού των ανταγωνιστών στη ναυτιλία τακτικών γραμμών, η συνοχή και η επιρροή των ναυτιλιακών διασκέψεων απειλήθηκαν. Το μέγεθος του εξωτερικού εμπορίου των αναδυόμενων οικονομιών ενίσχυσε τους επιθετικούς εξωτερικούς ανταγωνιστές, καθιστώντας τους απρόσβλητους στις παραδοσιακές στρατηγικές που χρησιμοποιούσαν οι διασκέψεις απέναντί τους (π.χ. μαχόμενα πλοία - fighting ships) ή αναβαλλόμενες εκπτώσεις. Η νέα ισορροπία οδηγεί στη δυναμική συνύπαρξη ναυτιλιακών διασκέψεων και ισχυρών εξωτερικών ανταγωνιστών, η οποία ρυθμίζεται τελικά με συμφωνίες σταθεροποίησης, χαλαρότερες μορφές ελέγχου προσφοράς και ναύλων.

Οι σημαντικότερες πιέσεις στη ναυτιλία τακτικών γραμμών προήλθαν από την πλευρά της ζήτησης. Η παγκοσμιοποίηση του επιχειρησιακού περιβάλλοντος επιβάλλει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να ικανοποιούν αιτήματα των ναυλωτών που κινούνται παγκόσμια και απαιτούν γρήγορη μεταφορά και συνεπείς παραδόσεις. Η θαλάσσια μεταφορά είναι μόνο ένα μέρος μιας ολοκληρωμένης αλυσίδας μεταφορών και απαιτείται η προσφορά ολοκληρωμένων μεταφορικών υπηρεσιών. Για τους διαχειριστές των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών, η εναλλακτική λύση απαιτεί την παροχή ολοκληρωμένου δικτύου και την κάλυψη όσο το δυνατόν περισσότερων κύριων διαδρομών. Το γεγονός αυτό έχει άμεσες επιπτώσεις στο μέγεθος των στόλων, στις επενδύσεις και στο μάρκετινγκ που απαιτούνται. Δεν είναι η πρώτη

φορά που η ναυτιλία γραμμών ήρθε αντιμέτωπη με έναν σημαντικό μετασχηματισμό, εντούτοις αυτή τη φορά η πρόκληση ήταν συνολική.

Με την εισαγωγή της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων (δεκαετία 1960) ο σχηματισμός των κοινοπραξιών επέτρεψε σε ένα μικρό αριθμό σημαντικών επιχειρήσεων τακτικών γραμμών, που διέθεταν την απαραίτητη κρίσιμη μάζα, να αναλάβουν το κόστος της πρόσθετης επένδυσης και τους σχετικούς κινδύνους, ώστε να ακολουθήσουν μια ανεξάρτητη στρατηγική σε όλες ή σε μερικές από τις σημαντικότερες διαδρομές. Όμως ο ρυθμός και το μέγεθος της παγκοσμιοποίησης έκαναν την επιλογή ανεξάρτητης δράσης σχεδόν αδύνατη. Οι απαιτήσεις ενός παγκόσμιου δικτύου ικανού να παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις στους ναυλωτές, κατέστησαν τις επιμέρους λύσεις βάσει μεμονωμένων συμφωνιών συνεργασίας ανά διαδρομές μια σαφώς λιγότερο αποδοτική επιλογή.

Η ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι απαιτήσεις του διεθνοποιημένου εμπορίου και να καταστεί δυνατή η παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ενταγμένων στα παγκόσμια δίκτυα μεταφορών και διανομής, οδήγησε στο σχηματισμό των συμμαχιών παγκόσμιου χαρακτήρα. Ανταποκρινόμενες στο αίτημα της παγκόσμιας κάλυψης, οι σύγχρονες συμμαχίες αποτελούν διάδοχο των γεωγραφικά περιορισμένων που λειτούργησαν βάση της αρχής «μια διαδρομή μια κοινοπραξία». Οι σύγχρονες παγκόσμιες ναυτιλιακές συμμαχίες είναι ικανές να επεκταθούν περισσότερο από τις λειτουργικές πτυχές συνεργασίας. Έχουν αναγνωριστεί δε ως δυναμικοί οργανισμοί διαμόρφωσης ναύλων (π.χ. στα πλαίσια του Αμερικανικού νόμου για τη μεταρρύθμιση της ποντοπόρου ναυτιλίας Ocean Shipping reform Act, OSRA 1998). Εάν στο μέλλον θα αναλάβουν το ρόλο των διασκέψεων παρεμβαίνοντας αποτελεσματικά στη διαμόρφωση των ναύλων, ή εάν οι κάθετες συγκεντρώσεις και ο έλεγχος της αγοράς από κάποιες από τις συμμαχίες αυτού του τύπου επικρατήσουν χωρίς όμως οποιοδήποτε στοιχείο μηχανισμού «καρτέλ», απομένει να φανεί.

### 3.2. Η δομή της αγοράς των τακτικών γραμμών

Η παγκοσμιοποίηση της αγοράς και ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας έχει επιδράσει στο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων με συνέπεια μια εντυπωσιακή αύξηση του όγκου των Θαλάσσιων μεταφορών. Με τα μέσα ποσοστά αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων κοντά στο 8% κατά τη διάρκεια των τελευταίων δέκα ετών, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει υπερδιπλασιασθεί.

Όμως, λόγω της δομής του προαναφερθέντος εμπορίου, οι εμπορικές ανισοροπίες, δηλαδή οι διαφορές στις ροές εμπορευματοκιβωτίων σε μια διαδρομή φορτίων όσον αφορά στην κατεύθυνση, γίνεται ευρύτερη και ευρύτερη. Η διαχείριση της τεράστιας αύξησης στις εμπορικές ανισοροπίες αντιπροσωπεύει μια πρόκληση και δαπανηρό στόχο για τους μεταφορείς.

Μέχρι πρόσφατα υπήρχαν κατά προσέγγιση 150 διασκέψεις σε λειτουργία παγκοσμίως από το 2001, με μέλη από δύο έως σαράντα γραμμές. Για παράδειγμα, το 2000, η Far East Freight conference (FEFC) που ανέπτυξε δραστηριότητες στη διαδρομή Ευρώπη – Άπω Ανατολή, είχε μερίδιο χωρητικότητας περίπου 60%, και η Trans Atlantic Conference Agreement (TACA) είχε ένα μερίδιο χωρητικότητας περίπου 46% (ΟΟΣΑ, 2002)

Οι διασκέψεις αυτές ήταν είτε ανοικτές, είτε κλειστές. Οι ανοικτές διασκέψεις έκαναν δεκτά νέα μέλη. Οι κανόνες για τις ανοικτές διασκέψεις ήταν αρκετά διαφορετικοί και παρείχαν τη δυνατότητα να επιβάλλονται μερικοί περιορισμοί κατά την είσοδο, π.χ. επιβολή τελών εισόδου, ή αξιολόγηση της δυνατότητας του εισερχόμενου να παρέχει υπηρεσίες κοινού μεταφορά. Οι διασκέψεις μπορούσαν επίσης να καταναείμουν την παραγωγή των μελών τους με ποσοστώσεις φορτίου, είτε συχνότερα με ποσοστώσεις δρομολογίων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν είναι σαφές εάν οι διαδρομές των διασκέψεων συνιστούσαν μια ξεχωριστή οικονομική αγορά. Αφενός τα πλοία είναι κινητό κεφάλαιο και αυτό υπονοεί ότι οι μεμονωμένες διαδρομές είναι μέρος μιας μεγαλύτερης αγοράς. Αφετέρου οι εταιρείες τακτικών γραμμών έπρεπε να αναλάβουν τις αμετάκλητες δαπάνες (sunk cost), προκειμένου να εισέλθουν στον συγκεκριμένο κλάδο (π.χ. υποδομές, διαφήμιση, μάρκετινγκ). Όσον αφορά στην τιμολόγηση, οι



διασκέψεις εξέδιδαν ένα ναυτολόγιο, στο οποίο αναφέρονταν οι ναύλοι για κάθε προϊόν που μεταφερόταν, με τις τιμές άλλοτε να υπόκεινται σε δημόσια επιθεώρηση (ΗΠΑ) και συχνότερα να είναι μη διαθέσιμες.

Οι στρατηγικές διαφύλαξης φορτίου υπέρ των εθνικών γραμμών όπως προβλέπεται από τον Κώδικα Συμπεριφοράς της Unctad όχι μόνο απέτυχαν, αλλά και αύξησαν το κόστος μεταφοράς μέσω ναυτιλίας γραμμών. Για τις αναπτυσσόμενες χώρες, η πρόσβαση στις παγκόσμιες αγορές είναι ζωτικής σημασίας, ως καλύτερη στρατηγική για την οικονομική ανάπτυξη έχει αποδειχθεί η αύξηση που βασίζεται στις εξαγωγές. Στην πράξη όμως, το εύρος εφαρμογής του Κώδικα της Unctad είναι μάλλον περιορισμένο: οι ΗΠΑ παρέμειναν αντίθετες σε αυτόν, ενώ στην πράξη η επικύρωση του από την ΕΕ ήταν περιορισμένων αποτελεσμάτων για τη δομή του εμπορίου και τη διάρθρωση της αγοράς.

Εντωμεταξύ, οι κοινοπραξίες των εταιρειών τακτικών γραμμών (συμφωνίες μεταξύ μερικών μελών ναυτιλιακών διασκέψεων για να παρέχουν μια κοινή υπηρεσία σε μια διαδρομή) χρησιμοποιήθηκαν συμπληρωματικά στις διασκέψεις. Σημαντικότερος λόγος ήταν η άνοδος των στρατηγικών συμμαχιών. Οι συμμαχίες συμβάλλουν στην ορθολογική κατανομή των τμημάτων των διαδρομών και υπάρχουν στοιχεία ότι η κατανομή αυτή μειώνει τις δαπάνες και δημιουργεί πλεονέκτημα οικονομιών πυκνότητας. Αντίθετα από τις ναυτιλιακές διασκέψεις, οι συμμαχίες δεν εκδίδουν ένα κοινό ναυτολόγιο, αλλά προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες σε ευρύτερους εμπορικούς δρόμους.

### **3.3. Η Διεθνής Τάση Αναθεώρησης Κανόνων Ανταγωνισμού**

Είναι εμφανές, ότι η αγορά των τακτικών γραμμών έχει αλλάξει σημαντικά. Παρά τις αλλαγές, οι περισσότερες χώρες συνεχίζουν να εξαιρούν τις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις από την νομοθεσία περί ανταγωνισμού. Το ερώτημα, κατά πόσο είναι αναγκαίος και δικαιολογημένος ο έλεγχος της συγκεκριμένης αγοράς, προς όφελος του ευρύτερου δημόσιου συμφέροντος, παραμένει. Παράλληλα, διαμορφώνονται συνθήκες ευρύτερης μεταρρύθμισης του θεσμικού πλαισίου.

Ανταποκρινόμενος στις απαιτήσεις του νέου οικονομικού περιβάλλοντος ο ΟΟΣΑ είχε εκδώσει, με τη σύμφωνη γνώμη των κρατών μελών της ΕΕ, έκθεση για τη ρύθμιση των συνδιασκέψεων στα πλαίσια του ανταγωνισμού, λαμβάνοντας υπόψη τις συνέπειες από τις εξαιρέσεις των αντιμονοπωλιακών νόμων, τον αντίκτυπο των πρακτικών των συνδιασκέψεων και τις πιθανές επιπτώσεις από μια ενδεχόμενη αφαίρεση των προνομίων που παρέχονται στις τακτικές γραμμές.

Ο ΟΟΣΑ συμφωνούσε εν μέρει με την άποψη ότι η αγορά των τακτικών γραμμών είναι «μοναδική» και πρέπει να αντιμετωπίζεται διαφορετικά στα θέματα του ανταγωνισμού. Από την άλλη μεριά, επισημαίνεται ότι η δομή αυτής της αγοράς δεν διαφέρει σε σημαντικό βαθμό από τις άλλες μεταφορικές γραμμές σε θέματα κόστους, εσόδων (είναι σχεδόν παρόμοια με εκείνα των άλλων μεταφορικών υπηρεσιών, που προσφέρουν προγραμματισμένα δρομολόγια), και/ή εμφανιζόμενης ανισοροπίας (λόγω της εποχικότητας των δρομολογίων). Επομένως δεν δικαιολογείται η παροχή προνομίων μόνο στην αγορά των ναυτιλιακών γραμμών και όχι σε άλλες αγορές, που παρουσιάζουν παρόμοιες ιδιομορφίες.

Επίσης αμφισβητείται η ύπαρξη στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι το σύστημα των διασκέψεων (μετά την χορήγηση απαλλαγής από την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία για τον συλλογικό καθορισμό των τιμών) οδηγεί σε μεγαλύτερη σταθερότητα των ναύλων μεταφοράς φορτίου ή σε μεγαλύτερη αξιοπιστία των ναυτιλιακών υπηρεσιών σε σύγκριση με τα όσα θα ίσχυαν, αν η αγορά ήταν πλήρως ανταγωνιστική. Επιπλέον, δεν υπάρχει ομοφωνία στο κατά πόσο ο ισχυρισμός ότι ο ανταγωνισμός που υπάρχει σε αυτή την αγορά είναι καταστρεπτικός, λόγω της ιδιαιτερότητάς της, τη στιγμή μάλιστα που η δύναμη των συνδιασκέψεων είχε μειωθεί τα τελευταία χρόνια λόγω του ανταγωνισμού από ανεξάρτητους μεταφορείς.

Αντιθέτως, ο ΟΟΣΑ συμπεραίνει, ότι υπάρχουν στοιχεία που ενισχύουν την άποψη ότι μεγαλύτερη σταθερότητα επιτυγχάνεται στις πλέον ανταγωνιστικές αγορές. Τα προαναφερθέντα συμπεράσματα θέτουν εν αμφιβόλω το πρωταρχικό επιχείρημα που προβάλλεται προκειμένου να δικαιολογηθεί η απαλλαγή κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις και συνιστά έναν παράγοντα που συνηγορεί σαφώς υπέρ της επανεξέτασης της απαλλαγής αυτής – αντίληψη που έχει υιοθετηθεί και στα πλαίσια της ΕΕ.

Ο ΟΟΣΑ προτείνει στις χώρες – μέλη του να αναθεωρήσουν τους κανόνες ανταγωνισμού στις τακτικές γραμμές και να καταργήσουν τα προνόμια που αφορούν στον καθορισμό των τιμών και των άλλων χρεώσεων. Προνόμια για άλλα ζητήματα (όπως η συνεργασία για τη χωρητικότητα και για το χρονικό προγραμματισμό) μπορούν να διατηρηθούν, με την προϋπόθεση ότι δεν οδηγούν σε κατάχρηση της δύναμης των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων στην αγορά.

Οι αρχές που διατύπωσε ο ΟΟΣΑ όσον αφορά ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών, είναι:

- Η ελευθερία των διαπραγματεύσεων. Οι μεταφορείς πρέπει να έχουν το δικαίωμα να διαπραγματεύονται τους ναύλους, τις προσαυξήσεις και τους άλλους όρους της μεταφοράς, σε ατομικό και εμπιστευτικό επίπεδο.
- Η προστασία των συμβολαίων. Οι μεταφορείς πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προστατεύουν βασικούς όρους των συμβολαίων, συμπεριλαμβανομένων και των ναύλων, ενώ πρέπει να δοθεί παράλληλα μεγαλύτερη προσοχή στα δικαιώματα των ναυλωτών.
- Ελευθερία στη συνεργασία μεταξύ των μεταφορέων. Πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στους μεταφορείς να συνεργάζονται ελεύθερα σε λειτουργικά ζητήματα και σε θέματα χωρητικότητας, με την προϋπόθεση ότι δεν θα δίνουν υπερβολική δύναμη στα εμπλεκόμενα μέρη. Αυτές οι συνεργασίες είναι σημαντικές για το λόγο ότι συμβάλλουν στη βελτίωση των υπηρεσιών και στη μείωση του κόστους.

Η ορθότητα των αντιλήψεων που εκφράστηκαν από τον ΟΟΣΑ αμφισβητήθηκε έντονα. Χώρες που αποτελούν σημαντικούς παράγοντες ( Καναδάς, ΗΠΑ, Ιαπωνία, Αυστραλία) δήλωσαν ότι δεν είχαν καμία πρόθεση να αλλάξουν τα καθεστάτα τους αυτή την περίοδο – με αποτέλεσμα η σχετική έκθεση να δημοσιευθεί τελικά ως «Έκθεση της Γραμματείας του ΟΟΣΑ».

### 3.3.1. Εξελίξεις σε Άλλες Γεωγραφικές Περιοχές

Σε αντίθεση με τον Ευρωπαϊκό χώρο, το δίκαιο τις ΗΠΑ (Jones Act) επιτρέπει μόνο τη λειτουργία ανοικτών διασκέψεων για τη μεταφορά φορτίων από και προς τις ΗΠΑ. Πρόσφατα, υιοθετώντας μια επιθετικότερη πολιτική απέναντι στη δύναμη των διασκέψεων, οι ΗΠΑ έχουν κάνει περαιτέρω βήματα ενίσχυσης του ανταγωνισμού (Νόμος για την Ποντοπόρο Ναυτιλία – OSRA, 1998). Οι συνέπειες αυτής της αλλαγής επέφεραν δύο σημαντικές μεταβολές, οι οποίες συμβάλλουν στην ενίσχυση του ανταγωνισμού:

1. Καταργήθηκε η υποχρέωση των μεταφορέων να δημοσιοποιούν όλους τους ουσιώδεις όρους των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών και
2. Καταργήθηκε η ευχέρεια των διασκέψεων να απαγορεύουν στα μέλη τους τη σύναψη μεμονωμένων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών.

Σε συνάρτηση με τον OSRA, η канаδική κυβέρνηση αναθεώρησε το καθεστώς της ναυτιλίας γραμμών της και τροποποίησε το νόμο που προέβλεπε απαλλαγή των διασκέψεων (SCEA) το 2001. Οι διατάξεις του νόμου ήταν σχεδόν ίδιες με εκείνους που θεσπίστηκαν από OSRA.

Στην Αυστραλία βρίσκεται στο στάδιο της ολοκλήρωσης η αναθεώρηση του νόμου του 1974 περί εμπορικών πρακτικών, ο οποίος ρυθμίζει τις διαδικασίες της ναυτιλίας τακτικών γραμμών με στόχο να αυξηθεί ο ανταγωνισμός στην Αυστραλιανή αγορά. Οι προβλέψεις που περιγράφονται στο σχετικό σχέδιο έκθεσης είναι παρόμοιες με εκείνες των ΗΠΑ (OSRA), αλλά περιλαμβάνουν και ορισμένες συμπληρωματικές διατάξεις συμπεριλαμβανομένης της έννοιας του ενιαίου ναύλου για τους ναυλωτές.

Η αλλαγή νομοθεσίας στις ΗΠΑ και τον Καναδά, όπως και η επανεξέταση του καθεστώτος που διέπει τους κανόνες ανταγωνισμού στις διασκέψεις στην ΕΕ έχει καταστήσει λιγότερο ελκυστική την οργάνωση διασκέψεων. Στην τελευταία δεκαετία, έχει υπάρξει μια σημαντική πτώση στον αριθμό διασκέψεων που κινούνται στο εμπόριο των ΗΠΑ, από 99 το 1982 σε 35 το 1998 και σε μόνο 19 το 2001, ενώ υπάρχει μια αύξηση της τάσης για μερικές συγχωνεύσεις. Ο σοβαρότερος λόγος είναι η νομοθετική μεταρρύθμιση του 1998 που παρέχει τη δυνατότητα ύπαρξης

εμπιστευτικών συμβάσεων παροχής υπηρεσιών με τους ναυλωτές μειώνοντας τη βαρύτητα του προκαθορισμένου ναυολόγιου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

#### 4. Ευρωπαϊκή Πολιτική Για Τη Ρύθμιση Του Ανταγωνισμού Στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών

Τα πρώτα βήματα νομοθετικής ρύθμισης της ναυτιλίας τακτικών γραμμών στον Ευρωπαϊκό χώρο έγιναν με τους Τέσσερις Κανονισμούς το 1986. Ο Κανονισμός 4056/86 που θέσπισε τις σημαντικότερες διατάξεις σχετικά με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών έλαβε υπόψη του τις ιδιομορφίες της αγοράς των δρομολογημένων πλοίων και εξαίρεσε τις διασκέψεις από την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 (81 και 82 σήμερα) της Συνθήκης της ΕΕ σχετικά με τον ανταγωνισμό και την απαγόρευση συμφωνιών και ενώσεων μεταξύ των επιχειρήσεων στον Ευρωπαϊκό χώρο. Η εξαίρεση ισχύει υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όρους και υποχρεώσεις, όπως ότι η εκάστοτε συμφωνία δεν προξενεί ζημία σε ορισμένους λιμένες, χρήστες μεταφορέων ή μεταφορείς λόγω της εφαρμογής τιμολογίων και όρων μεταφοράς που διαφέρουν αδικαιολόγητα ανάλογα με τη χώρα καταγωγής ή προορισμού ή το λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Με τον Κανονισμό 4056/86 υιοθέτησε το σύστημα των κλειστών διασκέψεων επιτρέποντας όμως και τις ελεύθερες συναλλαγές, γεγονός που σημαίνει ότι διαφυλάσσεται ο ουσιαστικός ανταγωνισμός από τρίτους (outsiders).

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

Κατά συνέπεια, εξαιρούνται από την απαγόρευση των νόμων περί ανταγωνισμού οι συμφωνίες μεταξύ μελών ενός ή περισσότερων διασκέψεων, κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες, που αποβλέπουν στο συντονισμό των προγραμμάτων τους, στον καθορισμό της παρεχόμενης συχνότητας, στον καταμερισμό των δρομολογίων

μεταξύ των μελών των διασκέψεων, στη διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων και των συνθηκών της μεταφοράς, στη ρύθμιση της χωρητικότητας ή ακόμη και τον καταμερισμό του μεταφερόμενου φορτίου και τη διανομή των εσόδων μεταξύ των μελών. Παράλληλα ο Κανονισμός 4056/86 εξαιρεί από τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης τις τεχνικές συμφωνίες που ως μοναδικό σκοπό έχουν την τεχνική βελτίωση ή συνεργασία.

#### **4.1. Ειδικό Νομοθετικό καθεστώς για τα consortia – κοινοπραξίες**

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

Εκτός από την εξαίρεση που εισήγαγε ο Κανονισμός 4056/86 για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών και συγκεκριμένα τις διασκέψεις (conferences), θεσπίστηκαν ειδικοί κανονισμοί για τα consortia και τις κοινοπραξίες, ως ιδιαίτερα και πολύπλοκα είδη συμφωνιών. Πρόκειται για τον Κανονισμό 479/92 και τον Κανονισμό 823/2000, οι οποίοι επέκτειναν την εξαίρεση από το άρθρο 81(3) της Συνθήκης και σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (consortia και κοινοπραξίες). Βασική προϋπόθεση, προκειμένου να ωφεληθεί ένα consortium από την εξαίρεση είναι να κατέχει στην αγορά στην οποία λειτουργεί, μερίδιο μικρότερο του 30% συγκριτικά με το συνολικό όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων, εάν λειτουργεί μέσα στα πλαίσια μιας διάσκεψης και κάτω από 35%, εάν λειτουργεί έξω από διασκέψεις ως ανεξάρτητο.

#### **4.2. Ο Κανονισμός 4056/86 στην Πράξη**

Ο Κανονισμός 4056/86 έχει εφαρμοσθεί στην πράξη. Η Επιτροπή έχει αποφασίσει σε πολλές περιπτώσεις την επιβολή προστίμων σε διασκέψεις οι οποίες παραβίασαν τους

κανόνες ανταγωνισμού. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν δύο περιπτώσεις οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

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

Στην εξίσου σημαντική Απόφαση 93/82, η Επιτροπή διαπίστωσε, ότι η κατανομή των μεταφορών, ανάμεσα στην Associated Central West Africa Lines, της Continent West Africa conference και της United Kingdom West Africa Lines Joint Service (καθεμιά από τις οποίες εκμεταλλευόταν διαφορετικές ομάδες γραμμών) ήταν αποτέλεσμα συμφωνιών που είχαν συναφθεί μεταξύ των τριών διασκέψεων. Αντικείμενο δε των συμφωνιών αυτών ήταν η απαγόρευση στις εταιρίες μέλη μιας διασκέψεως να εκτελούν μεταφορές ως ανεξάρτητοι εφοπλιστές στους λιμένες που υπάγονται στη σφαίρα επιρροής της μιας εκ των δύο άλλων διασκέψεων. Μια εταιρία, για να εκτελεί μεταφορές σε γραμμή άλλης διασκέψεως, έπρεπε προηγουμένως να γίνει μέλος αυτής της διασκέψεως. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες αυτές συνιστούσαν στεγανοποίηση της αγοράς και δεν μπορούσαν να τύχουν απαλλαγής. Η Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως που κατείχαν συλλογικά τα μέλη της Associated Central West Africa Lines (CEWAL), χαρακτηρίζοντας καταχρηστικές τις παρακάτω τρεις πρακτικές που ακολουθούσαν τα μέλη της με σκοπό την αναγκαστική έξοδο από την αγορά του βασικού ανεξάρτητου ανταγωνιστή στις εν λόγω μεταφορές:

- Να μετέχουν στην εφαρμογή της συμφωνίας συνεργασίας με τον Οργανισμό Διαχείρισεως Θαλασσιών Ναυλώσεων του Ζαΐρ και να ζητούν συχνά την αυστηρή τήρηση της.
- Να τροποποιούν τους ναύλους τους, παρεκκλίνοντας από τις ισχύουσες τιμές, προκειμένου να προσφέρουν παρόμοιους ή χαμηλότερους ναύλους από εκείνους του κυριότερου ανεξάρτητου ανταγωνιστή για σκάφη που απέπλεαν



την ίδια ημέρα ή σε παραπλήσιες ημερομηνίες, πρακτική αποκαλούμενη «μαχόμενα πλοία»

- Να συνάπτουν συμβάσεις πίστεως που επιβάλλονταν κατά 100% πέραν των ορίων των διατάξεων του άρθρου 5 σημείο 2 του Κανονισμού 4056/86, χρησιμοποιώντας ειδικά «μαύρες λίστες» για τους ναυλωτές που δεν τηρούσαν συμφωνίες.

#### **4.3. Η Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86**

##### *4.3.1. Λευκή βίβλος για την Αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86*

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

Το 2004, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά από συνεργασία με τα εμπλεκόμενα μέρη δημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο σχετικά με την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Λευκή Βίβλος αρχικά μελετά, το κατά πόσο δικαιολογείται από τις σημερινές συνθήκες της αγοράς, η βάση του άρθρου 81 παρ. 3 της Συνθήκης, απαλλαγή κατά κατηγορία για τις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές των Ναυτιλιακών Διασκέψεων που αποσκοπούν στον καθορισμό των ναύλων και των όρων μεταφοράς. Η απαλλαγή κατά κατηγορία, σύμφωνα με το προοίμιο του Κανονισμού 4056/86, θεσπίζεται λόγω του σταθεροποιητικού ρόλου των ναυτιλιακών διασκέψεων (ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας, επιτάχυνση της τεχνολογικής εξέλιξης), χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται αξιόπιστες υπηρεσίες. Επιπλέον, τα οικονομικά δεδομένα που συγκέντρωσε η Επιτροπή την οδήγησαν στο συμπέρασμα

ότι οι παραδοχές που δικαιολογούσαν την απαλλαγή στη ναυτιλία τακτικών γραμμών δεν υπάρχουν στη σημερινή αγορά.

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

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

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

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

1. Αν συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου (αποτελεσματικότητα)
2. Αν εξασφαλίζουν στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει (καταμερισμός οφέλους)

3. Αν οι περιορισμοί είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων (απαραίτητος χαρακτήρας)
4. Οι συμφωνίες δεν παρέχουν στα μέρη τη δυνατότητα να καταργήσουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της αγοράς των σχετικών προϊόντων (μη κατάργηση του ανταγωνισμού)

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

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

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

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

Οι επιπτώσεις από την παύση της απαλλαγής της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, εκτιμάται ότι θα είναι τα παρακάτω:

- Αντίκτυπος στους ναύλους: μέτριες μειώσεις τιμών
- Αντίκτυπος στις επιπλέον χρώσεις και τις προσαυξήσεις: αναμενόμενες μειώσεις
- Το συνολικό μεταφορικό κόστος θα μειωθεί
- Θετική επίπτωση στην αξιοπιστία υπηρεσιών τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία, όσο και στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων
- Θετικός αντίκτυπος στις αναπτυσσόμενες χώρες
- Θετικός αντίκτυπος στην ποιότητα και την καινοτομία υπηρεσιών
- Θετικός ή μηδενικός αντίκτυπος στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών της ναυτιλίας γραμμών της ΕΕ
- Θετικός αντίκτυπος στους μικρούς μεταφορείς
- Μηδενικός αντίκτυπος στις επενδύσεις για νέα χωρητικότητα
- Μηδενικός αντίκτυπος στις συγκεντρώσεις στην αγορά
- Περιορισμένος ή θετικός αντίκτυπος στο εμπόριο της ΕΕ
- Κανένας αντίκτυπος στην απασχόληση
- Άλλες μορφές συνεργασίας ενδέχεται να αναδειχθούν
- Άλλες πηγές πληροφόρησης θα προκύψουν.

#### 4.3.2. Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την αναθεώρηση

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

Επιπρόσθετα η ΕΟΚΕ εντοπίζει ότι στη Λευκή Βίβλο δεν υπάρχει πρόβλεψη για τα νομικά προβλήματα που θα προκύψουν από μια ενδεχόμενη κατάργηση του συστήματος των διασκέψεων τακτικών γραμμών, καθώς και τον αντίκτυπο της μονομερούς δράσης που σκέφτεται να αναλάβει η ΕΕ, χωρίς να προβαίνει σε διαβουλεύσεις με άλλες βιομηχανικές ή αναπτυσσόμενες χώρες. Κατά συνέπεια, προτείνει στην ΕΕ να διαβουλευθεί με άλλες έννομες τάξεις για την υιοθέτηση ενός νέου διεθνούς συστήματος και την μέχρι τότε απόσυρση του Κανονισμού 4056/86 και την εισαγωγή νέου κανονισμού της Επιτροπής που θα προβλέπει απαλλαγή κατά κατηγορία σύμφωνα με τα συγκεκριμένα κριτήρια της Ευρωπαϊκής νομολογίας.

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

Για τους παραπάνω λόγους η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι πρέπει να διατηρηθεί και στο νέο κανονισμό η διάταξη για τη σύγκρουση κανονιστικών πλαισίων του Κανονισμού

4056/86. Τέλος, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει νομική μελέτη σχετικά με τις απαραίτητες ρυθμιστικές αλλαγές για την περίπτωση που η υπό εξέταση απαλλαγή καταργηθεί στην ΕΕ, ενώ αντίστοιχες διατάξεις διατηρηθούν στον υπόλοιπο κόσμο.

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

#### *4.3.3. Θέσεις των εμπλεκόμενων φορέων*

Τα τελευταία χρόνια η πλειονότητα των εμπλεκόμενων φορέων τάσσεται υπέρ της αναθεώρησης του υπάρχοντος καθεστώτος με πρόβλεψη για σταθερότητα στις τιμές, αποτελεσματικές και ποιοτικές υπηρεσίες και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών εταιρειών. Όλα αυτά πιστεύεται ότι θα διασφαλιστούν κυρίως μέσω της κατάργησης της εξαίρεσης από τους κανόνες ανταγωνισμού των συμφωνιών για κοινούς ναύλους και περιορισμού της προσφερόμενης χωρητικότητας μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών. Ιδιαίτερα δε, αφορούν τις εταιρίες που είναι μέλη διασκέψεων, κοινοπραξιών και discussion agreements.

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

αντίθετη στην κατάργηση της απαλλαγής των διασκέψεων και συμφωνεί με την πρόταση της ELAA ως βάση συζήτησης.

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

#### *4.3.4. Η Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου*

Στην έκθεση που υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (με εισηγήτρια την Ελληνίδα Ευρωβουλευτή Ρ.Κράτση), οι ευρωβουλευτές καλούν την Επιτροπή, σε περίπτωση τροποποίησης του Κανονισμού, να λάβει υπόψη τα ισχύοντα νομικά και λειτουργικά καθεστάτα σε άλλες χώρες (ΗΠΑ, Αυστραλία, Ιαπωνία, Καναδάς), θεωρώντας ότι τυχόν απόκλιση του ευρωπαϊκού συστήματος σε σχέση με τα καθεστάτα αυτά θα μπορούσε να δημιουργήσει αποσταθεροποιητικές κοινωνικοοικονομικές τάσεις σε παγκόσμια κλίμακα. Οι ευρωβουλευτές υπογραμμίζουν επίσης την πιθανότητα αρνητικών συνεπειών από μια γενική αλλαγή του συστήματος όχι τόσο για τις μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές εμπορευματικών μεταφορών, αλλά κυρίως για τις μεσαίου και μικρού μεγέθους επιχειρήσεις.

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

συνδυασμό με αυξήσεις ναύλων και όπου η εξουσία των διασκέψεων να καθορίζουν τους ναύλους έχει περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό, υποστηρίζεται ότι τα κριτήρια περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της ΕΕ πληρούνται, έστω και μερικώς.

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

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

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



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

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

## 5. Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις (Conferences) Στη Ναυτιλία Γραμμών, ELAA Και Ευρωπαϊκή Επιτροπή

### 5.1. Εισαγωγή στην έννοια των διασκέψεων

Παραδοσιακά η ναυτιλία γραμμών χαρακτηρίζεται από πολύπλοκες και πολύμορφες συμφωνίες συνεργασίας ανάμεσα στις εταιρείες που εξυπηρετούν μία ή περισσότερες γραμμές.

Ειδικότερα οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις (liner conferences) ήταν στενά συνδεδεμένες με τη λειτουργία της αγοράς γραμμών. Σύμφωνα με τον **ορισμό της UNCTAD, οι liner conferences ορίζονται** ως: group of two or more vessel-operating carriers which provides international liner services for the carriage of cargo on a particular route or routes within specified geographical limits and which has an agreement or arrangement, whatever its nature, within the framework of which they operate under uniform or common freight rates and any other agreed conditions with regard to the provision of liner services. Ο επίσημος – θετικός – προσδιορισμός του όρου «ναυτιλιακή συνδιάσκεψη» κάνει λόγο για μια μορφή οργάνωσης ή οργανισμού πλοιοκτητριών ή διαχειριστριών εταιρειών τακτικών γραμμών. Ωστόσο στην πράξη η ναυτιλιακή συνδιάσκεψη αποτέλεσε μια μορφή καρτέλ ή τραστ, μέσα στο οποίο όλοι οι μεταφορείς που συμμετέχουν συμφωνούν να παρέχουν υπηρεσίες γραμμών σε προκαθορισμένες τιμές ναύλων, με συγκεκριμένο πρόγραμμα αναχωρήσεων και λιμανιών προσέγγισης, καθορισμένα μεταφερόμενα αγαθά και κατανομή των εσόδων.

Η υιοθέτηση μορφών συνεννόησης μεταξύ των μεταφορέων έγινε σχεδόν αμέσως με την εγκατάσταση των πρώτων ατμοπλοϊκών τακτικών γραμμών. Η πρώτη διάσκεψη ήταν η Υπερατλαντική Ναυτιλιακή Διάσκεψη (Transatlantic Shipping Conference) που έλαβε χώρα το έτος 1868 με στόχο τον έλεγχο του εμπορίου μεταξύ της Νέας Υόρκης και Ευρώπης. Όμως επειδή η διάσκεψη αυτή απέτυχε στην επίτευξη συμφωνίας για τον έλεγχο και την διαμόρφωση των ναύλων μέχρι το έτος 1902, ως πρώτη διάσκεψη θεωρείται αυτή της Κακούτας, η οποία και κατόρθωσε να

διαμορφώσει την τιμή των ναύλων για το εμπόριο ανάμεσα στην Αγγλία και την Ινδία<sup>4</sup>.

Στη συνέχεια οι διασκέψεις οργανώθηκαν σε όλο τον πλανήτη, καλύπτοντας με ικανά δίκτυα το θαλάσσιο εμπόριο ως μεταφορείς γενικών φορτίων. Κατηγορήθηκαν έντονα για κατάχρηση της ολιγοπωλιακής ή ενίοτε και της μονοπωλιακής τους δύναμης, ιδίως επειδή το ναυολόγιο που επέβαλλαν δεν ήταν διαμορφωμένο βάση του κόστους παραγωγής της υπηρεσίας αλλά στην αρχή “what the traffic can bear”, δηλαδή στην αρχή της μεγιστοποίησης του ναύλου μέχρι του σημείου εκείνου που να μην κινδυνεύσει η ζήτηση του αγαθού στον τόπο μεταφοράς του.

## 5.2. Είδη Ναυτιλιακών Διασκέψεων

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στα είδη των διασκέψεων:

### 5.2.1. Ανοικτές διασκέψεις,

οι οποίες ήταν απλές συμφωνίες προς υποχρεωτική εφαρμογή ορισμένων ναυολογίων ή κατωτάτων ορίων ναύλων. Στις συνδιασκέψεις αυτές γινόταν εύκολα αποδεκτή κάθε ναυτιλιακή γραμμή που μπορούσε και επιθυμούσε να συμμορφωθεί με τους συγκεκριμένους κανόνες. Η πρακτική καθορισμού κατωτάτου ναύλου χρησιμοποιήθηκε κυρίως στην επιβατηγό ναυτιλία.

### 5.2.2. Κλειστές Διασκέψεις

Συμφωνίες για τον καθορισμό υποχρεωτικών ναυολογίων αλλά και περιορισμό της προσφοράς μόνο μεταξύ των μεταφορέων μελών. Στην περίπτωση αυτή οι conferences επέβαλλαν μέσα και μεθόδους, τα οποία είχαν σκοπό να δεσμεύουν τους φορτωτές, παρεμποδίζοντάς τους να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες των ανεξάρτητων μεταφορέων<sup>5</sup> και να

---

<sup>4</sup> Η πρώτη συνδιάσκεψη ονομάστηκε “Calcutta Liners Conference” και σχηματίστηκε τον Αύγουστο του 1875 από τις γραμμές που εξυπηρετούσαν το εμπόριο ανάμεσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Καλκούτα.

<sup>5</sup> Ένας διαχειριστής (operator) που δεν εντάσσεται σε κάποια συνδιάσκεψη, αλλά ανταγωνίζεται μέσα στην αγορά τα μέλη των συνδιασκέψεων, αποκαλείται «ανεξάρτητος μεταφορέας» ή “outsider” ή “independent”.

αποθαρρύνουν την προσπάθεια εισόδου των ανεξάρτητων μεταφορέων στις γραμμές που εξυπηρετούσε η conference. Αυτό το είδος διασκέψεων καθόριζε το ναυτολόγιό της σε επίπεδο, το οποίο να καλύπτει το κόστος παραγωγής των υπηρεσιών όλων των μεταφορέων μελών της, περιλαμβανομένου και εκείνου που έχει τις χειρότερες συνθήκες οργάνωσης και έτεινε να αποδώσει στα μέλη της μονοπωλιακά κέρδη.

Η ύπαρξη όμως μεγάλων κερδών αποτελούσε πρόκληση για την είσοδο και άλλων μεταφορέων στην αγορά. Για την αποφυγή αυτού του ενδεχομένου, η μεγάλη πλειοψηφία των conferences απέκτησε από πολύ νωρίς ένα πρόσθετο χαρακτηριστικό, δηλαδή τον περιορισμό του δικαιώματος προσφοράς των μεταφορικών υπηρεσιών μόνο μεταξύ των μελών τους. Δημιουργήθηκαν κατά τον τρόπο αυτό οι λεγόμενες «κλειστές διασκέψεις». Μία conference ονομάζεται κλειστή όταν οι μεταφορείς-μέλη της επιφυλάσσουν στον εαυτό τους το αποκλειστικό δικαίωμα να αποφασίζουν για την αποδοχή ή απόρριψη κάποιας αίτησης ενός ανεξάρτητου μεταφορέα για την είσοδο του στην conference. Στην πραγματικότητα αρνούνταν κατά κανόνα την είσοδο άλλων μεταφορέων στους τομείς συγκοινωνιών που η conference είχε υπό τον έλεγχό της. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, ο μεταφορέας μη μέλος της διάσκεψης που ενδιαφερόταν να επιδοθεί σε ένα τομέα των θαλάσσιων συγκοινωνιών δεν είχε άλλο τρόπο παρά να επιβάλλει με τη δύναμη του την είσοδο του στον τομέα αυτό υπερνικώντας και εξουδετερώνοντας την αντίδραση της conference.

Οι κλειστές conferences έκαναν δεκτές με λιγότερες δυσκολίες τις εθνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους σε χώρες που τελούν υπό ανάπτυξη εξυπηρετώντας κατά περίπτωση το εμπόριό τους. Όχι όμως περισσότερες από μία επιχείρηση κατά χώρα και πάντα με περιορισμούς που οι ίδιες οι conferences είχαν τη δύναμη να καθορίζουν σε πείσμα των αντιδράσεων των ενδιαφερόμενων κυβερνήσεων.

Παρά τη μονοπωλιακή δύναμη που αποκτούσαν οι κλειστές διασκέψεις δεν μπορούσαν να πουλήσουν όση ποσότητα υπηρεσιών επιθυμούσαν, σε

οποιαδήποτε υψηλή τιμή θα ήθελαν να καθορίσουν. Ισχύει πάντοτε ο νόμος ότι η αύξηση της τιμής περιορίζει τη ζήτηση. Βεβαίως η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών είναι μάλλον ανελαστική και δεν επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από κάθε διακύμανση της τιμής. Γνωρίζουμε όμως επίσης ότι η ζήτηση δύναται να εκμηδενισθεί εάν ο ναύλος αυξηθεί τόσο όσο θα ήταν αναγκαίο για το σκοπό αυτό. Υφίσταται πάντα όριο ναύλου πέρα του οποίου η μεταφορά γίνεται ασύμφορη. Το πιο συμφέρον μέγεθος παραγόμενης υπηρεσίας από τις conferences που ασκούσαν μονοπωλιακή δύναμη είναι εκείνο κατά το οποίο το οριακό κόστος και η οριακή τους πρόσοδος είναι ίσα μεταξύ τους.

Το μέγεθος και η έκταση της μονοπωλιακής δύναμης των conferences αντικατοπτριζόταν στο βαθμό ικανότητας αντίδρασης των φορτωτών σε κάθε αύξηση των ναύλων και ιδιαίτερα στην ικανότητα των φορτωτών που αντιδρούσαν κατά πόσο μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες άλλων μεταφορέων. Εάν η ικανότητα για μια τέτοια αντίδραση είναι ισχυρή τότε ο έλεγχος των conferences πάνω στην αγορά ήταν περιορισμένης σημασίας. Όταν συνέβαινε το αντίθετο η ύπαρξη του μονοπωλίου ήταν φανερή.

*5.2.3. Κλειστές Διασκέψεις με παράλληλη ρύθμιση της συνολικής προσφοράς υπηρεσιών αλλά και την κατανομή αυτής μεταξύ των μεταφορέων –μελών.*

Εφόσον η προσφορά ελεγχόταν πλήρως, αποκλειόταν οποιαδήποτε μορφή ανταγωνισμού μεταξύ των μετεχόντων της διάσκεψης μεταφορέων ακόμη δε και αυτή του ποιοτικού ανταγωνισμού. Η conference καθόριζε το βαθμό της συμμετοχής του κάθε μεταφορέα-μέλους της, στην εξυπηρέτηση της ζήτησης χωρητικότητας στον τομέα της.

*5.2.4. Συμφωνία κοινοπραξίας μεταξύ των μετεχόντων της διάσκεψης μεταφορέων (freight pool).*

Η εκμετάλλευση των γραμμών γίνεται από κοινού ενώ τα κέρδη κατανέμονται μεταξύ των μελών σύμφωνα με μία προκαθορισμένη συμφωνία. Συμφωνίες αυτής της μορφής περιλαμβάνουν πάντοτε ρυθμίσεις ελέγχου της προσφοράς όσο και παρεμπόδισης του έξωθεν ανταγωνισμού,

ώστε η θέση της ομάδας μεταφορέων μελών της conference στην αγορά να τείνει να γίνει τόσο ισχυρή όσο και η θέση ενός μονοπωλιακού μεταφορέα.

#### 5.2.5. Κοινοπραξίες (Consortium) και Συμμαχίες (Alliances)

Μέσα στο ταχύτατα μεταβαλλόμενο, πολύπλοκο και αβέβαιο επιχειρηματικό περιβάλλον της αγοράς γραμμών, ο αγώνας για ανταπόκριση των εταιρειών στα νέα δεδομένα έχει γίνει σκληρός και ανταγωνιστικός. Η προσοχή της στρατηγικής των εταιρειών γραμμών έχει πλέον στραφεί στη μείωση του μοναδιαίου κόστους μεταφοράς μέσω του σχηματισμού κοινοπραξιών (consortium), συμμαχιών (alliances), συγχωνεύσεων και εξαγορών (mergers and acquisitions) και των οικονομικών κλίμακας που απορρέουν από αυτές.

Ως **κοινοπραξία** ορίζεται η συνεργασία μεταφορέων σε συγκεκριμένες διαδρομές, αλλά στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας π.χ. συνεργασία για την παροχή υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), μεταφορά από πόρτα σε πόρτα, δηλαδή η κοινοπραξία είναι μια νέα οικονομική οντότητα που ελέγχει το management των πλοίων και των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σχέση με τεχνικά, λειτουργικά και εμπορικά θέματα των μελών, χωρίς όμως η ιδιοκτησία των πλοίων να φεύγει από τα χέρια των επί μέρους εταιρειών.

Ως **συμμαχία** ορίζεται η συνεργασία των μεταφορέων σε όλα τα επίπεδα και σε παγκόσμια εμβέλεια. Πρόκειται για ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικές ναυτιλιακές διαδρομές και οι οποίες σχηματίζουν ενώσεις (ομάδες), ούτως ώστε να καθίσταται δυνατή η εξυπηρέτηση της ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι στρατηγικές συμμαχίες συνεπάγονται την από κοινού εκμετάλλευση των πλοίων των μελών, τη δυνατότητα χρήσης των ιδιωτικών τερματικών σταθμών (που πιθανόν να ανήκει σε κάποιο από τα μέλη της συμμαχίας), δημιουργία σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και συνεργασία των μελών για τη διεκπεραίωση των εσωτερικών μεταφορών και την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών παγκοσμίως. Αλλά δεν εκδίδουν από κοινού φορτωτικές και τα άλλα μέλη δεν καλύπτουν ενδεχόμενες ζημιές που μπορεί να προκύψουν στο λογαριασμό χρήσεως μια άλλης εταιρείας μέλος.

Η τάση συμπύκνωσης των εταιρειών σε ολοένα και μεγαλύτερους οργανισμούς, μέσα από διεργασίες συνεργασιών, συμμαχιών και συγχωνεύσεων είναι συνέπεια των υπέρογκων ποσών που απαιτούνται για τις επενδύσεις κεφαλαίου των εταιρειών αυτών. Κάτω από τις εμπορικές πιέσεις για επίτευξη μεγαλύτερων οικονομιών κλίμακας μέσω της κατασκευής μεγαλύτερων πλοίων, αλλά και για παροχή συχνών, αξιόπιστων και φθηνών υπηρεσιών, μερικές από τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου προχώρησαν στη δημιουργία συνεργασιών – κολοσσών κατά τη διάρκεια του '90.

Η πρώτη συμμαχία ονομάστηκε “Global Alliance”, δημιουργήθηκε το Μάιο του 1994 από τις εταιρείες APL, OOCL, MOL και Nedlloyd και είχε στην κατοχή της στόλο 187 πλοίων και 375.000 θέσεων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (slots). Στη συνέχεια ακολούθησε η συμμαχία “Grand Alliance” από τις εταιρίες Harag-Lloyd, NOL, NYK και P&OCL με 182 πλοία και 371.000 θέσεις μεταφοράς. Το 1995, σχηματίστηκε μια τρίτη συμμαχία ανάμεσα στις δύο μεγαλύτερες εταιρείες γραμμών, τη Maersk και τη Sea-Land, με συνολικό στόλο 206 πλοίων. Στους παρακάτω πίνακες εμφανίζονται οι μεγαλύτερες συμμαχίες κατά τα έτη 1995, 1999, 2004 και 2010 καθώς αυτές εξελίχθηκαν.

<b>Οι Μεγαλύτερες Συμμαχίες (1995)</b>	
<b>Όνομασία</b>	<b>Μέλη</b>
<b>Global Alliance (Μάιος 1994)</b>	OOCL (Hong Kong) Mol (Japan) APL (USA) Nedlloyd (Pays- Bas)
<b>Grand Alliance</b>	Hapag –Lloyd (Germany) P & O (UK) NYK (Japan) NOL (Singapore)
<b>Maersk / Sealand (1995)</b>	Maersk (Denmark) Sealand (USA)
<b>Tricon</b>	DSR – Senator (Germany) Cho Yang (Coree du Sud)

Μετά τις συγχωνεύσεις μεταξύ των εταιρειών APM με MOL, P&O με Nedlloyd και Hanjin με DSR-Senator οι συμμαχίες το 1999 διαμορφώνονται στον παρακάτω πίνακα.



<b>Οι Μεγαλύτερες Συμμαχίες (1999)</b>	
<b>Όνομασία</b>	<b>Μέλη</b>
<b>New World Alliance</b> (H Global Alliance εξελίσσεται σε New World Alliance)	APL/NOL (USA/Singapore)  MOL (Japan)  Hyundai Merchant Marine (Coree du Sud)
<b>Grand Alliance</b>	P & O/ Nedlloyd (UK/Pay Bas)  Hapag Lloyd ( Germany)  NYK (Japan)  MISK (Malaysia)
<b>Maersk</b>	Maersk/ Sealand (Denmark/ USA)
<b>United Alliance</b> (H Tricon εξελίσσεται σε United Alliance)	Hanjin/ DSR – Senator (South Korea/ Germany)  Cho Yang (South Korea)  UASC (Kuwait)
<b>Sino-Japanese Alliance</b>	COSCO (China)  K-Line (Japan)  Yang Ming (Taiwan)
<b>Evergreen</b>	Evergreen (Taiwan)  Lloyd Triestino  Uniglory

Το 2004 οι συγχωνεύσεις μετά από αποχωρήσεις και προσχωρήσεις ναυτιλιακών εταιρειών στις συμμαχίες αυτές διαμορφώνονται στον πιο κάτω πίνακα.

<b>Οι Μεγαλύτερες Συμμαχίες (2004)</b>	
<b>Όνομασία</b>	<b>Μέλη</b>
<b>New World Alliance</b>	APL (USA) MOL (Japan) Hyundai Merchant Marine (South Korea)
<b>Grand Alliance</b>	P & O Nedlloyd (UK) Hapag Lloyd ( Germany) NYK (Japan) MISK (Malaysia) OOCL
<b>Maersk</b>	Maersk Sealand (Denmark)
<b>CKYH</b> (Η Sino-Japanese Alliance εξελισσεται σε CKYH)	COSCO (China) K-Line (Japan) Yang Ming (Taiwan) Hanjin (South Korea)
<b>Evergreen</b>	Evergreen (Taiwan) Lloyd Triestino Uniglory

Τέλος μετά την συγχώνευση της Maersk με την P & O Nedlloyd το 2005 και την ανακοίνωση της MISK ότι αποχωρεί από την Grand Alliance από την 1/1/2010, οι μεγαλύτερες συμμαχίες για το 2010 εμφανίζονται στο πιο κάτω πίνακα.

<b>Οι Μεγαλύτερες Συμμαχίες (2010)</b>	
<b>Όνομασία</b>	<b>Μέλη</b>
<b>New World Alliance</b>	APL (USA) MOL (Japan) Hyundai Merchant Marine (South Korea)
<b>Grand Alliance</b>	Hapag Lloyd ( Germany) NYK (Japan) OOCL (Hong Kong)
<b>Maersk</b>	Maersk Sealand (Denmark)
<b>CKYH</b>	COSCO (China) K-Line (Japan) Yang Ming (Taiwan) Hanjin (South Korea)
<b>Evergreen</b>	Evergreen (Taiwan) Lloyd Triestino Uniglory

### 5.3. European Liner Affair Association (ELAA)

Ο οργανισμός European Liner Affairs Association (ELAA) ιδρύθηκε το Μάιο του 2003, με έδρα στις Βρυξέλλες και βοηθητικά γραφεία στο Λονδίνο και τη Σιγκαπούρη, με σκοπό να εκπροσωπήσει τα συμφέροντα της παγκόσμιας βιομηχανίας τακτικών θαλάσσιων μεταφορών έναντι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού στις συζητήσεις για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 και την αντικατάσταση του καθεστώτος των Ναυτιλιακών Διασκέψεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο αρχικό σκοπός της ίδρυσης του ELAA ολοκληρώθηκε με την δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών για τις θαλάσσιες μεταφορές το 2008. Αργότερα το έργο του ELAA επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει την επικείμενη αναθεώρηση του κανονισμού απαλλαγής των κοινοπραξιών.

Στις 17 Μαρτίου 2010 τα μέλη του ELAA κατά τη συνεδρίασή τους στην Ταϊpei, Ταϊwan αποφάσισαν ότι ο ELAA αφού ολοκλήρωσε το έργο του με επιτυχία και αφού δεν προβλέπεται να προκύψει κάποιο νέο ρυθμιστικό θέμα μέχρι την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών θα πρέπει να κλείσει. Από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου τυχόν ρυθμιστικά θέματα που θα προκύψουν θα αντιμετωπίζονται από το οργανισμό World Shipping Council, με έδρα τις Βρυξέλλες (WSC, [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)).

Μετά την αποχώρηση από τον ELAA των Mitsui OSK Lines (Νοέμβριος του 2008), K-Line (Ιούλιος 2009) και NYK Line – Nippon Yusen Kaisha Line ([www2.nykline.com](http://www2.nykline.com), Φεβρουάριος 2010), τα μέλη από τα οποία αποτελούνταν ο ELAA ήταν οι: ANL ([www.anl.com.au](http://www.anl.com.au)), APL CO. Pte. Ltd ([www.apl.com](http://www.apl.com)), CCNI ([www.ceni.cl](http://www.ceni.cl)), China Shipping (Group) Company ([www.cscl.com.cn](http://www.cscl.com.cn)), CMA-CGM Group ([www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)), COSCO – China Ocean Shipping (Group) Company ([www.cosco.com](http://www.cosco.com)), CSAV ([www.csav.cl](http://www.csav.cl)), DAL – Deutsche Afrika – Linien ([www.rantzaude.de](http://www.rantzaude.de)), Evergreen Line ([www.evergreen-line.com](http://www.evergreen-line.com)), Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts – Gesellschaft KG ([www.hamburgsud.com](http://www.hamburgsud.com)), Hanjin Shipping Co. Ltd ([www.hanjin.com](http://www.hanjin.com)), Hapag Lloyd ([www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)), Hyundai Merchant Marine Co. Ltd ([www.hmm21.com](http://www.hmm21.com)), Maersk Sealand ([www.maersk.com](http://www.maersk.com)), Independent Container Line – ICL ([www.icl-ltd.com](http://www.icl-ltd.com)), MISC

BERHAD ([www.misc.com.my](http://www.misc.com.my)), MSC – Mediterranean Shipping Company S.A. ([www.msccgva.ch](http://www.msccgva.ch)), OOCL – Orient Overseas Container Line Ltd ([www.oocl.com](http://www.oocl.com)), PIL - Pacific International Lines ([www.pilship.com](http://www.pilship.com)), Safmarine ([www.safmarine.com](http://www.safmarine.com)), SCI – Shipping Corporation of India ([www.shiindia.com](http://www.shiindia.com)), Turkon Line ([www.turkon.com](http://www.turkon.com)), United Arab Shipping Company ([www.uasc.net](http://www.uasc.net)), Wan Hai Lines Ltd ([www.wanhai.com](http://www.wanhai.com)), Yan Ming Group ([www.yangming.com.tw](http://www.yangming.com.tw)), ZIM Integrated Shipping Services Ltd ([www.zim.co.il](http://www.zim.co.il)).

Τέλος το συμβούλιο του ELAA απαρτιζόταν από:

Mr. Eivind Kolding – Maersk (ELAA Chairman 2009)

Mr. Jacques Saade – CMA CGM

Captain Yang Bin – COSCO

Mr. Joachim Konrad – Hamburg Sued

Mr. Ulrich Kranich – Hapag Lloyd

Mr. Gian Luigi Aponte – MSC

Mr. Masamichi Morooka – NYK Line

#### **5.4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission)**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή λειτουργεί ως το εκλεκτικό σώμα της Ένωσης, έχει έδρα της Βρυξέλλες και εργοδοτεί περίπου 15.000 στελέχη, έχει πάνω από 120 αντιπροσωπείες και αποστολές σε όλο τον κόσμο, είναι αμερόληπτο σώμα, που φροντίζει για τη σωστή εφαρμογή των προνοιών των Συνθηκών και την ορθή τήρηση των αποφάσεων, που βασίζονται στις συνθήκες. Αποτελείται από 25 μέλη (επιτρόπους) και ο πρόεδρος της Επιτροπής εγκρίνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

## 6. Κανόνες Συμπεριφοράς Συμφώνα Με Το Νόμο Της Ευρωπαϊκής Ένωσης Για Τον Ελεύθερο Ανταγωνισμό

### 6.1. «Οι κανόνες του παιχνιδιού άλλαξαν»

Στον τομέα των **θαλάσσιων μεταφορών**, η απαλλαγή κατά κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων τακτικών γραμμών, που συμπεριλαμβάνονταν στον κανονισμό του Συμβουλίου 4056/86 καταργήθηκε με τον κανονισμό του Συμβουλίου 1419/2006 106. Αυτό έγινε γιατί δεν πληρούνταν πλέον σωρευτικά οι τέσσερις προϋποθέσεις για την απαλλαγή του καθορισμού τιμών και της ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 ΕΚ. Με τον ίδιο κανονισμό υπάγονται επίσης στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1/2003 οι υπηρεσίες ενδομεταφορών και μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά. Σύμφωνα με απαίτηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, και δεδομένου ότι ο κανονισμός 1/2003 δεν εφαρμοζόταν πλήρως στον τομέα των τακτικών γραμμών, η Επιτροπή δεσμεύτηκε να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της νομοθεσίας ανταγωνισμού στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, ώστε να διευκολυνθεί η μετάβαση σε πλήρως ανταγωνιστικό καθεστώς. Σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή ευνοεί την αύξηση της σύγκλισης των κρατικών ενισχύσεων ώστε να εξασφαλίζονται όσο το δυνατόν πιο ισότιμοι όροι ανταγωνισμού.

Από τις 17 Οκτωβρίου 2008, ο κανονισμός 4056/86, σύμφωνα με τον οποίο οι Ναυτιλιακές διασκέψεις των εταιρειών της ναυτιλίας γραμμών απολάμβαναν ασυλία από τον Ελεύθερο ανταγωνισμό, έχει καταργηθεί.

Έτσι από την προαναφερόμενη ημερομηνία και μετά, η ναυτιλία γραμμών θα υπόκειται στις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τον Ελεύθερο ανταγωνισμό. Αυτοί οι κανόνες θα ισχύουν τόσο για τον ELAA (European Liner Affairs Association) όσο και για τις μεμονωμένες γραμμές. Οι διασκέψεις στις εμπορικές διαδρομές από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση απαγορεύθηκαν και πολλές κοινές

πρακτικές που θεωρούνταν νόμιμες είναι πλέον παράνομες. Το ίδιο ισχύει και για τον συντονισμό υπό μορφής διασκέψεων των General Rate Increases (“GRIs”, Γενικών Αυξήσεων Τιμών), των Terminal Handling charges (“THCs”, Έξοδα Διαχείρισης των Τερματικών), για τους επίναυλους και για τη πολιτική συντονισμού της διαχείρισης χωρητικότητας.

Οι κανόνες του παιχνιδιού άλλαξαν επίσης και σε ότι αφορά τις επαφές μεταξύ των ανταγωνιστών. Οι νόμοι περί ελεύθερου ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας μετατράπηκαν στους πιο περιοριστικούς παγκοσμίως και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τους κατάλληλους μηχανισμούς και τις δυνάμεις για να εποπτεύει την εφαρμογή αυτών των νόμων στη ναυτιλία γραμμών.

Εν συντομία : Η κάθε εταιρεία γραμμής είναι υπεύθυνη τόσο για την δικής της συμπεριφορά όσο και των εργαζομένων της και για αυτό θα πρέπει να μάθουν να συμμορφώνονται με τους κανόνες.

## **6.2. Οι βασικοί κανόνες**

Η νομοθεσία για την προστασία του ανταγωνισμού έχει ως στόχο να προστατεύσει τους καταναλωτές από την εκμετάλλευση των δυνάμεων της αγοράς που δημιουργείται από τα καρτέλ και τα μονοπώλια και να διατηρήσει τον ανταγωνισμό στην αγορά. Για να το επιτύχει αυτό θέτει περιορισμούς στις διάφορες μορφές συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών ή περιορίζοντας εταιρείες που μπορούν να στρεβλώσουν την αγορά από μόνες τους.

Οι αρχές για την προστασία του ανταγωνισμού μπορούν να μπλοκάρουν – παγώσουν συγχωνεύσεις μεταξύ εταιρειών ή στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μπλοκάρουν κρατικές επιχορηγήσεις προς τις εταιρείες στο όνομα του ανταγωνισμού.

Σε σχέση με την συνεργασία μεταξύ των εταιρειών, ο νόμος της Ευρωπαϊκής κοινότητας απαγορεύει οποιαδήποτε εμπορική ευθυγράμμιση μεταξύ ανταγωνιστών, εκτός και αν αφορά δομική ενσωμάτωση εταιρειών (όπως η κοινοπραξία) ή

εξυπηρετεί το κοινό καλό (R&D – έρευνα και ανάπτυξη, ειδίκευση, consortia κτλ). Η πιο συνήθης μορφή ευθυγράμμισης είναι η συμπαιγνία μεταξύ ανταγωνιστών στις τιμές ή καταμερισμός των περιοχών ή των πελατών.

Το κλειδί για να επιτευχθεί αποτελεσματική συμμόρφωση των εταιρειών της ναυτιλίας γραμμών με την antitrust πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να ενστερνιστούν σε όλα τα επίπεδα αυτή την πολιτική. Δηλαδή όλοι οι εργαζόμενοι θα πρέπει να αποκτήσουν ένστικτα συμμόρφωσης με τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

#### *6.2.1. Οριζόντιες και κάθετες σχέσεις μεταξύ των εταιρειών*

Οι κανόνες της antitrust πολιτικής κάνουν διαχωρισμό μεταξύ των κάθετων και των οριζόντιων σχέσεων. Οι οριζόντιες σχέσεις είναι αυτές που διαμορφώνονται μεταξύ ανταγωνιστών. Η βασική προϋπόθεση της antitrust πολιτικής είναι ότι οι οριζόντιοι (άμεσοι) ανταγωνιστές υποτίθεται ότι πρέπει να ανταγωνίζονται στην :

- Τιμή
- Ποιότητα
- Καινοτομία

Για να αυξηθούν τα οφέλη του καταναλωτή, οι ανταγωνιστές δεν πρέπει να :

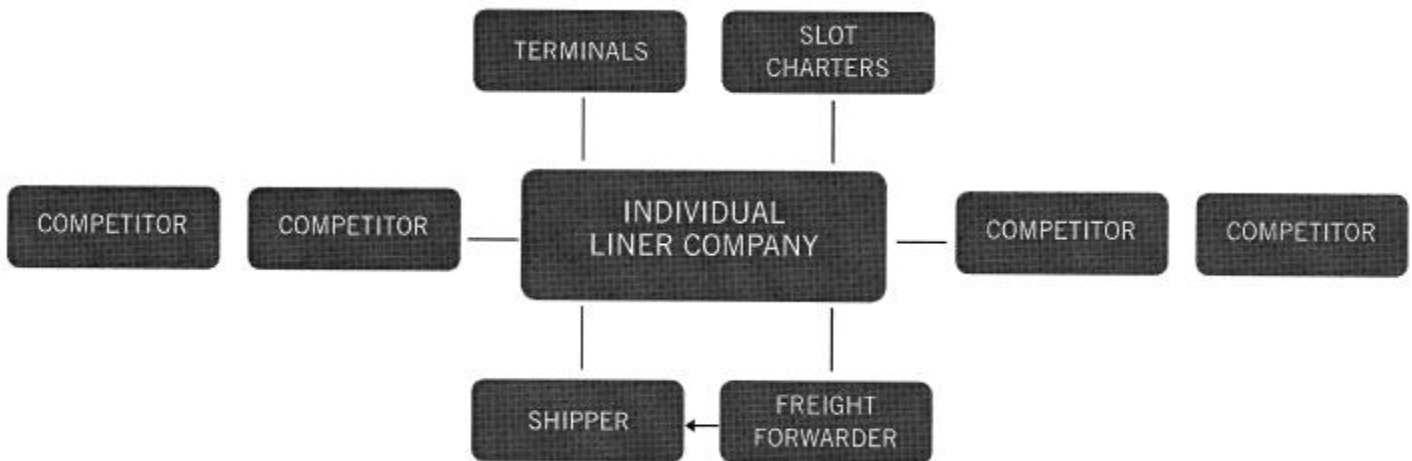
- Συντονίζουν την εμπορική πολιτική τους
- Να δημιουργούν συμφωνίες ως προς το πώς θα ανταγωνίζονται
- Να σηματοδοτούν τις προθέσεις τους ή να ανταλλάσσουν ευαίσθητες εμπορικές πληροφορίες
- Να υποσκάπτουν τον ανταγωνισμό με οποιαδήποτε άλλα μέσα

Η κάθετη (έμμεση) επικοινωνία, αν και είναι λιγότερο επικίνδυνη από την οριζόντια (άμεση), υπόκειται και αυτή στους νόμους της antitrust πολιτικής



### 6.2.1.1 Οριζόντια εναντίον Κάθετης σχέσης: Παράδειγμα καθορισμού τιμών

Το πιο κάτω διάγραμμα απεικονίζει ένα καθαρό παράδειγμα του πως η οριζόντια έναντι της κάθετης σχέσης καθορίζει αν μια εταιρεία συμμορφώνεται ή όχι στους κανόνες της antitrust πολιτικής.



Στη ναυτιλία γραμμών μέχρι πριν την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού η ρύθμιση των τιμών προέκυπτε τόσο από οριζόντιο (π.χ. διασκέψεις THCs), όσο και από κάθετο επίπεδο (π.χ. ατομικά συμβόλαια υπηρεσιών). Με την κατάργηση του συστήματος των διασκέψεων, η ρύθμιση των τιμών σε οριζόντιο επίπεδο απαγορεύεται. Όμως από την άλλη μεριά η ατομική ρύθμιση τιμών σε πελατειακό επίπεδο είναι μια αναγκαιότητα για να κλειστούν συμφωνίες και να διεξαχθεί σωστά η δουλειά.

Οριζόντια ρύθμιση τιμών: Παράνομη ρύθμιση τιμών προκύπτει όταν δύο ή παραπάνω ανταγωνιστές συναντιούνται και συμφωνούν ή αλλιώς μετέχουν σε συμπαιγνία με σκοπό να έχουν κοινές χρεώσεις.

Στη ναυτιλία γραμμών αυτό καλύπτει τόσο τα ναύλα όσο και όλες τις διαστάσεις των τιμών, όπως είναι οι επίναυλοι και οι τύποι που χρησιμοποιούνται για να υπολογίζουν τις χρεώσεις (π.χ. BAF = bunker Adjustment Factor). Δεν υπάρχει νόμιμη δικαιολογία για την ρύθμιση των τιμών μεταξύ ανταγωνιστών.

Κάθετη ρύθμιση τιμών: Ατομική ρύθμιση τιμών μεταξύ πελατών και εταιρείας γραμμών είναι η μόνη αποδεκτή φόρμα συμφωνίας τιμών μετά την άρση του νόμου 4056/86, αλλά μπορεί να πάρει και διαφορετικές μορφές όπως συναπτόμενες συμβάσεις, στιγμιαίες διαπραγματεύσεις, προκαθορισμένες ταρίφες κτλ. Κατά τη διάρκεια των κάθετων διαπραγματεύσεων τιμών, οι πελάτες μπορούν να αποκαλύψουν τις πολιτικές τιμών των ανταγωνιστριών γραμμών. Πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται αυτές οι πληροφορίες;

Προκύπτουν δύο θέματα:

- 1) Μπορεί η εταιρεία ναυτιλίας γραμμών να πάρει πληροφορίες για τις τιμές των ανταγωνιστών της μέσω των πελατών της;
- 2) Μπορεί η εταιρεία ναυτιλίας γραμμών να λάβει υπόψη της τι κάνουν οι ανταγωνιστές της;

Η εταιρεία ναυτιλίας γραμμών μπορεί να σημειώνει τις πληροφορίες που παίρνει από τους πελάτες της σε σχέση με τις τιμές των ανταγωνιστών της, όταν οι πελάτες τις αναφέρουν κατά τη διάρκεια διαπραγματεύσεων.

Όσο οι πληροφορίες δεν αποκτήθηκαν απευθείας από τους ανταγωνιστές, μπορεί η εταιρεία να τις χρησιμοποιεί ελεύθερα όταν κάνει την στρατηγική της τοποθέτηση στην αγορά. Αλλά πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτική και να μην αντιγράφει απλά την τιμή του ανταγωνιστή ή της φόρμουλας τιμολόγησης, αυτό μπορεί να δώσει την εντύπωση ότι ακολουθεί τον ηγέτη της αγοράς (market leader).

Οποτεδήποτε γίνεται αναφορά σε πληροφορίες για τις ανταγωνίστριες εταιρίες που έχουν ληφθεί από πελάτες σε εσωτερικές συνομιλίες, πρέπει πάντα η εταιρεία να δηλώνει την πηγή αυτών των πληροφοριών.

### 6.2.1.2 Ο ανταγωνιστής μιας εταιρεία μπορεί να είναι και πελάτης της.

Αυτό προκύπτει όταν για παράδειγμα μια εταιρεία γραμμής ναυλώνει χώρους σε ένα από τα πλοία μιας άλλης εταιρείας γραμμής. Με αποτέλεσμα τότε η γραμμή να είναι σε κάθετη σχέση με τον οριζόντιο ανταγωνιστή της. Οι διαπραγματεύσεις επί της τιμής υπενοικίασης των χώρων δεν υπόκεινται στους νόμους antitrust πολιτικής αρκεί να μην αποκαλύπτονται λεπτομέρειες της στρατηγικής τιμών των εταιρειών.

Αν όμως η γραμμή - πελάτης που υπενοικιάζει χώρο στο καράβι μιας άλλης γραμμής, αποκαλύπτει πληροφορίες της τιμολογιακής πολιτικής του πάνω στις παρεχόμενες υπηρεσίες στις οποίες οι εταιρείες ανταγωνίζονται, τότε πρέπει να δίνετε ιδιαίτερη προσοχή και να ακολουθούνται οι νόμοι της antitrust πολιτικής, δηλαδή να γίνετε ξεκάθαρο από την μία εταιρεία στην άλλη ότι αυτό είναι παράνομο. Επίσης οι εταιρείες δεν θα πρέπει να κλείνουν συμφωνίες ενοικίασης χώρου, οι οποίες επηρεάζουν την οριζόντια σχέση μεταξύ των εταιρειών όπως για παράδειγμα μια ανταλλαγή ενοικίασης χώρων σε χωρητικότητα που αποσύρεται.

Περιληπτικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη Ναυτιλία γραμμών βάση του νόμου περί ανταγωνισμού πρέπει να υπάρχει έντονος ανταγωνισμός και ταυτόχρονα να αποφεύγονται οι συζητήσεις για ευαίσθητα θέματα. Επίσης δεν πρέπει να συναντιούνται με τους ανταγωνιστές τους και να συνεννοούνται με σκοπό καθορισμό κοινών ναυτολογίων (καθορισμένα ή συνιστώμενα επίπεδα τιμών, ή οποιαδήποτε μορφή ναύλων, όπως οι επίναυλοι ή τύποι που υπολογίζουν τους επίναυλους). Δεν πρέπει να συμφωνούν μεταξύ τους για καταμερισμό πελατών ή αγορών και να συμφωνούν να αποσύρουν ή να μην χρησιμοποιούν συγκεκριμένη χωρητικότητα πλοίων (vessel capacity), να συζητούν μεταξύ τους εσωτερικά ευαίσθητα δεδομένα και να κάνουν δηλώσεις που δίνουν την εντύπωση ότι οι μεταφορείς έχουν κοινές στρατηγικές ή ότι οι μεταφορείς ακολουθούν τις τιμές που καθορίζει ένας μεταφορέας.

### 6.3. Νομικό Πλαίσιο και αλλαγές που τέθηκαν σε ισχύ από τις 18 Οκτωβρίου 2008 (Legal Background and Changes)

Η ναυτιλία γραμμών έχει εξαιρεθεί κατά πολύ από την εφαρμογή antitrust πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων και των διασκέψεων των γραμμών, οι οποίες πρεσβεύουν υπό το πρίσμα της antitrust πολιτικής, την πιο αντιφατική μορφή συνεργασίας μεταφορέων. Αυτό το προνόμιο καταργήθηκε στις 18 Οκτωβρίου 2008. Ο νόμος της Ε.Ε. για τον ανταγωνισμό έχει ισχύ σε όλους τους εμπορικούς δρόμους από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο νόμος της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί ανταγωνισμού στους εμπορικούς δρόμους από και προς την Ευρώπη εφαρμόζει τα εξής:

- Καταργούνται οι ταρίφες των διασκέψεων
- Καταργούνται τα Terminal Handling Charges των διασκέψεων
- Καταργούνται οι επίνευλοι των διασκέψεων όπως CAF και BAF
- Δεν υπάρχει πια επαγγελματικό σχέδιο διασκέψεων
- Δεν γίνονται συζητήσεις σχετικά με την πρόβλεψη χωρητικότητας των μεμονωμένων γραμμών ή τέτοιες προβλέψεις από εμπορικούς οργανισμούς, οι οποίες θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε κοινές αποφάσεις
- Απαγορεύεται η άμεση δημοσίευση των μεριδίων αγοράς των εταιρειών

Συνοψίζοντας : Η κάθε γραμμή πρέπει να έχει το δικό της ναυτολόγιο και τη δική της τιμολογιακή πολιτική.

Αυτό σημαίνει ότι:

- Οι διασκέψεις έχουν καταργηθεί και τα πρώην μέλη τους έχουν σταματήσει να εκδίδουν κοινά ναυτολόγια και επίνευλους
- Όλες οι γραμμές έχουν δική τους ταρίφα, τιμολογιακή πολιτική και δεσμεύονται σε ατομικές διαπραγματεύσεις με τους πελάτες
- Όλα τα στοιχεία των χρεώσεων πρέπει να είναι διαπραγματεύσιμα εκτός και αν η γραμμή αποφασίσει ότι κάποιες χρεώσεις δεν είναι διαπραγματεύσιμες

- Η δομή των χρεώσεων π.χ. Terminal handling charges του λιμανιού φόρτωσης, θαλάσσιος ναύλος, handling charges του λιμανιού εκφόρτωσης, CAF, BAF εξαρτώνται από την κάθε γραμμή ξεχωριστά
- Οι χρεώσεις πρέπει να σχετίζονται με τα κόστη – οι γραμμές είναι ελεύθερες να χρεώνουν ότι θέλουν εκμεταλλευόμενες την αγορά
- Αυξήσεις στις χρεώσεις επαφίενται στην κρίση της κάθε γραμμής και υπόκεινται σε ατομικά συμβόλαια (χωρίς να χρειάζεται ειδοποίηση, εκτός αν το συμβόλαιο αναφέρει ότι πρέπει να δίνεται ειδοποίηση)
- Με προσοχή πρέπει να αντιμετωπίζεται η βασική αρχή «follow- the- leader» . Οι γραμμές θα πρέπει να μπορούν να δικαιολογήσουν τις χρεώσεις τους.

Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά την ναυτιλιακή βιομηχανία, έτσι ώστε να διασφαλίσει ότι οι μεταφορείς των ναυτιλιακών γραμμών δε συνεχίζουν να εφαρμόζουν τιμές και χρεώσεις διασκέψεων και ότι συμπεριφέρονται εναρμονισμένα με τον Ευρωπαϊκό νόμο περί ανταγωνισμού.

**Παράδειγμα: Η συνέχιση μιας παράνομη συμφωνίας εμπεριέχει τον κίνδυνο υψηλών προστίμων :** Στη Γαλλία στην υπόθεση με τα βοδινά, τα συμβαλλόμενα μέρη συνέχισαν να εφαρμόζουν μια μυστική συμφωνία αφού ήδη είχαν λάβει μια προειδοποίηση από την Επιτροπή. Κατά την επιτροπή αυτή η μυστική συνέχιση ήταν μια επιβαρυνόμενη κατάσταση η οποία είχε σαν αποτέλεσμα η Επιτροπή να αυξήσει το πρόστιμο προς τα 6 συμβαλλόμενα μέρη κατά 20% για το καθένα. Τα συνολικά πρόστιμα ανέρχονταν στα 16.7 εκατομμύρια. Κατά τη διάρκεια της ερευνάς της η επιτροπή βρήκε έγγραφα που δήλωναν ότι τα μέλη του καρτέλ γνώριζαν ότι η επικοινωνία τους ήταν παράνομη. Έτσι αν οι γραμμές συνέχισαν να εφαρμόζουν ταρίφες τιμών και επίναιλους συνδιασκέψεων από τις 18 Οκτωβρίου και μετά μπορεί να αντιμετωπίσουν σημαντικά και υψηλά πρόστιμα. Το ποσό του προστίμου συνδέεται με τα έσοδα και στην περίπτωση των γαλλικών βοδινών ακόμα και μικρές εταιρίες τιμωρήθηκαν με βαριά πρόστιμα.

### 6.3.1. Οι νόμοι περί ανταγωνισμού είναι αυστηροί (*Antitrust laws have teeth*).

Οι έρευνες για την παραβίαση της antitrust νομολογίας είναι δαπανηρές και προκαλούν αρνητική εμπορική δημοσιότητα. Συνήθως προκαλούνται όταν ένα από τα μέλη του καρτέλ κάνει αίτηση για αμνηστία ή επιείκεια στις αρχές, το οποίο του εξασφαλίζει ότι δεν θα του επιβληθούν πρόστιμα, με αντάλλαγμα την πλήρη συνεργασία του.

Επίσης θα πρέπει να έχουμε στο νου μας ότι :

- Υπάρχει μόνο μια προσφορά αμνηστίας, η οποία παραχωρείται στον πρώτο που τη ζητάει και
- Δεν υπάρχει εμπιστοσύνη μεταξύ των μελών του καρτέλ

Ο νόμος για την antitrust πολιτική έχει μεγαλύτερες δικαιοδοσίες από μια απλή ανάκριση όπως είναι:

- Οι ξαφνικές έφοδοι (dawn raids): Οι επίσημες αρχές του ανταγωνισμού διεξάγουν μη ανακοινώσιμες έρευνες στα γραφεία των εταιρειών και στους ιδιωτικούς χώρους των εργαζομένων (οικίες), στη προσπάθειά τους να συγκεντρώσουν έγγραφες αποδείξεις, επίσης διενεργούν συνεντεύξεις χωρίς προειδοποίηση.
- Αιτήσεις για έρευνες: Επίσης εφαρμόζουν απίστευτες πιέσεις και δυνάμεις ώστε να υποχρεώσουν τις εταιρείες να ανταποκριθούν.

**Αυτό αφορά το εμπόριο από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αν και δεν υπάρχει ασφαλές μέρος «safe harbor» εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου οι κανόνες συμπεριφοράς επηρεάζουν την ευρωπαϊκή Ένωση – και οι αρχές που είναι υπεύθυνες για το νόμο του ανταγωνισμού συνεργάζονται ανά τον κόσμο.**

Για αποτελεσματική συμμόρφωση με το νόμο περί ανταγωνισμού είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζει η εταιρεία πώς οι αρμόδιες αρχές του ανταγωνισμού διεξάγουν έρευνες. Πράγμα το οποίο βοηθάει στην προστασία της εταιρείας και μειώνει το ρίσκο μιας μη ανταγωνιστικής παραβίασης. Αν μια εταιρεία βρεθεί σε μια κατάσταση που μπορεί να έχει επιπτώσεις κατά του ανταγωνισμού πρέπει να σκεφτεί πολύ καλά πριν ενεργήσει. Η συμπεριφορά των άλλων εταιριών πάνω στο ίδιο θέμα και η σκέψη ότι «έτσι το κάναμε μέχρι τώρα» δεν είναι πια δικαιολογία. Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι η επικοινωνία της δεν παρερμηνεύεται ώστε να αναφέρεται σε παράνομη επικοινωνία με τους ανταγωνιστές της.

Η εταιρεία θα πρέπει να ξέρει, ότι οι αρμόδιες αρχές θα ανακρίνουν πρώτα οποιαδήποτε επικοινωνία φαίνεται ύποπτη, η ερευνά τους θα επικεντρώνεται στην ηλεκτρονική αλληλογραφία, σε έγγραφα, BlackBerries, memory stick και οποιαδήποτε συνομιλία που δεν είναι ξεκάθαρη μπορεί να εγείρει υπόνοιες για παραβίαση της ανταγωνιστικής πολιτικής εκτός αν μπορεί να αποδειχθεί το αντίθετο.

Θα πρέπει οι εταιρείες και οι εργαζόμενοι τους να είναι ξεκάθαροι κατά την έκφραση τους και να προσέχουν τη γλώσσα που χρησιμοποιούν, τους τίτλους των e-mail τους, να είναι ξεκάθαρο αν αυτά που αναφέρουν είναι προσωπικά συμπεράσματα ή αν οι πληροφορίες προέρχονται από άλλες πηγές και να διασαφηνίζουν το γενικότερο πλαίσιο μέσα στο οποίο αποκτήθηκε αυτή η πληροφορία π.χ. από δημόσιες πηγές, από πελάτες κτλ.

Οι εταιρείες δε θα πρέπει να ξεχνούν ότι η επικοινωνία είναι διμερής και αναπόφευκτα μένουν πάντα ίχνη. Η καταστρατήγηση του Ευρωπαϊκού νόμου υπέρ του ανταγωνισμού μπορεί να αποβεί ολέθρια. Η ευθυγράμμιση των εμπορικών στρατηγικών μιας εταιρείας με τους ανταγωνιστές της σε θέματα τιμολόγησης και χωρητικότητας, η κατανομή - καταμερισμός των αγορών κτλ, υποβάλλουν τις εταιρίες σε εν δυνάμει πρόστιμα που ανέρχονται στο 10% του παγκόσμιου εισοδήματος των συμμετεχόντων σε αυτή την ομάδα. Και αυτό είναι μόνο σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση γιατί αποζημιώσεις ως συνέπεια των υπερχρεώσεων διεκδικούν και οι πελάτες και οι τελικοί καταναλωτές.

Στην περίπτωση που οι εταιρείες καταπατήσουν πολλαπλές δικαιοδοσίες, οι τιμωρίες θα είναι παρόμοιες με άλλες αρμοδιότητες και ιδιαίτερος στα Ηνωμένα Έθνη Αμερικής, πολύ συχνά τα διοικητικά στελέχη εκτίουν ποινή φυλάκισης. Άλλες αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή της antitrust πολιτικής, όπως στην Κορέα, την Ιαπωνία, των Καναδά, την Αυστραλία, την Βραζιλία και την Ελβετία ενισχύουν την εφαρμογή της antitrust νομοθεσίας και επίσης στην Ινδία και την Κίνα πρόσφατα προχώρησαν σε θέσπιση antitrust νομοσχεδίου.

Οι Αρμόδιες αρχές όλο και πιο πολύ συνεργάζονται μεταξύ τους και έχουν εκτεταμένες αρμοδιότητες ώστε να συλλέγουν αποδείξεις, όπως εφόδους στα γραφεία των επιχειρήσεων και στα σπίτια των διοικητικών στελεχών.

Με τα πρόσφατα πρόστιμα παγκοσμίως να είναι σε αυξανόμενα επίπεδα πολλές εταιρείες μπορεί να αντιμετωπίσουν την απειλή μιας χρεωκοπίας σαν αποτέλεσμα μιας και μόνο παραβίασης του νόμου περί ανταγωνισμού. Και επίσης θα πρέπει τα αρμόδια άτομα να φοβούνται για αυστηρές ποινές φυλάκισης τόσο στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής όσο και σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως για παράδειγμα το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ελβετία, οι οποίοι ποινικοποίησαν την μη ανταγωνιστική συμπεριφορά.

#### **Παραθέτουμε μερικά παραδείγματα:**

*Τον Απρίλιο του 2008, η Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ινδίας ( η οποία θα είχε ισχύ από το φθινόπωρο του 2008, μόλις η νέα νομοθεσία της χώρας υπέρ του ανταγωνισμού θα τιθόταν σε ισχύ) κατηγόρησε τις εταιρείες κινητής τηλεφωνίας Bharti Airtel, Vodaphone Essar, and Idea Cellular για καθορισμό τιμών. Εν τω μεταξύ οι αρμόδιες αρχές ανταγωνισμού στην Κορέα και την Ιαπωνία αναπτύσσουν μια τρομακτική φήμη.*

*Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, μυστικές κασέτες με ήχο και εικόνα βοήθησαν πράκτορες να αποκαλύψουν ένα διεθνές καρτέλ: ένα μυστικό βίντεο από το FBI βοήθησε το Αμερικάνικο Υπουργείο Δικαιοσύνης το 1966 να αιχμαλωτίσει ένα διεθνές καρτέλ για το lysine – το οποίο είναι μια προσθήκη τροφής που χρησιμοποιείται από τους αγρότες παγκοσμίως. Τα μέλη του καρτέλ συναντιόντουσαν μυστικά στις*



συγκεντρώσεις του εμπορικού συνεταιρισμού. Ένα μέλος του καρτέλ συνεργάστηκε με την κυβέρνηση και δέχθηκε να καλωδιώσουν τον αντιπρόσωπό του στην επόμενη συνάντηση του καρτέλ, την οποία συνάντηση κινηματογράφησε μυστικά η κυβέρνηση. Με ηχογραφήσεις δηλώσεων όπως «Αν γνωρίζεις την τιμή όλα είναι εύκολα» και «Πες τους ότι δεν μπορούν να έχουν περισσότερο προϊόν από ότι οι άλλοι εκεί», «έτσι ώστε όλοι να έχουν 2» και «μείς να έχουμε 3» - ήταν πολύ εύκολο για το Υπουργείο Δικαιοσύνης να αποδείξει τον καθορισμό τιμής και ποσότητας. Κατά συνέπεια, όλοι οι παραγωγοί δήλωσαν ένοχοι και τιμωρήθηκαν με επιδικασθείσα πρόστιμα, συμπεριλαμβανομένου και του ποσού ρεκόρ των 100 εκατομμυρίων δολαρίων, που επιβλήθηκε στην εταιρεία Archer Daniels Midland (“ADM”), της οποίας ο πρόεδρος είχε συνοψίσει την συμπεριφορά της εταιρείας σε ένα e-mail του, «Οι ανταγωνιστές μας είναι οι φίλοι μας. Οι πελάτες μας είναι ο εχθρός».

Οι όροι φυλάκισης αυξάνονται απότομα: Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η ποινή φυλάκισης περνάει μια αύξουσα φάση. Το 2007, οι εναγόμενοι που μηνύθηκαν από το τμήμα κατά της antitrust πολιτικής, καταδικάστηκαν σε φυλάκιση 86 χρόνων, η οποία ήταν η μεγαλύτερη ποινή που είχε επιβληθεί στα χρονικά και η διπλή από την ποινή που είχε επιβληθεί σε ανάλογη περίπτωση το 2005. Επίσης να σημειωθεί ότι πριν το 2000 η μεγαλύτερη ποινή που είχε επιβληθεί ήταν 20 χρόνια φυλάκισης, δηλαδή το ένα τέταρτο της ποινής που επιβλήθηκε το 2007.

#### **6.4. Πρόσφατα παραδείγματα διερεύνησης καρτέλ στην Ευρωπαϊκή Ένωση και Παγκόσμια.**

##### **6.4.1. Οι πιο πρόσφατες έρευνες.**

**Εγχώρια Αμερικανική ναυτιλία γραμμών.** Τον Απρίλιο του 2008, το υπουργείο δικαιοσύνης έκανε έφοδο στην ναυτιλιακή εταιρεία Horizon, η οποία ήταν ο «market leader» της εγχώριας ναυτιλίας γραμμών, θεωρώντας τη σαν μέρος της διερεύνησής τους κατά της antitrust πολιτικής. Η εταιρεία Horizon επιβεβαίωσε ότι οι πράκτορες του υπουργείου δικαιοσύνης αφαίρεσαν εξοπλισμό ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων εγγράφων από τα γραφεία τους στο Charlotte, στην Νότια Καρολίνα. Η

έρευνα πιστεύεται ότι σχετίζεται με πρακτικές τιμολόγησης της εμπορικής διαδρομής από και προς Πουέρτο Ρίκο, οι οποίες θεωρούνται επιχειρήσεις υπό σημαία των Ηνωμένων Πολιτειών, εντός των Ηνωμένων Πολιτειών και της περιοχής υπό την δικαιοδοσία της και δεν εμπίπτουν στον νόμο εξαίρεσης των συνδιασκέψεων της Federal Maritime Commission (FMC). Επίσης η Crowley Maritime και η Sea Star, είναι δύο άλλες ναυτιλιακές εταιρείες γραμμών, οι οποίες δραστηριοποιούνται στη γραμμή Πουέρτο Ρίκο και Αμερικής και που είναι υπό εξέταση από το Υπουργείο Δικαιοσύνης. Τα πρόστιμα ενδεχομένως να είναι μεγάλα και να εμπεριέχουν και ποινές φυλάκισης για τα διοικητικά στελέχη.

**Κλάσεις Πλοίων:** Τον Ιανουάριο του 2008, στελέχη της επιτροπής διεξήγαγαν έρευνες, τις οποίες δεν είχαν κοινοποιήσει, στα γραφεία διάφορων εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες πιστοποίησης και κατηγοριοποίησης πλοίων. Η Επιτροπή είχε υποψίες ότι αυτές οι εταιρείες στις οποίες διεξήγαγαν τις έρευνες παραβίαζαν τους νόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης όταν πιστοποιούσαν αν τα πλοία είχαν τα ανάλογα και απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά για τον σχεδιασμό και την συντήρηση. Η European Free Trade Association διεξήγαγε παρόμοιες έρευνες, οι οποίες είναι ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Σύμφωνα με τις εφημερίδες οι έρευνες επικεντρώθηκαν στις σχέσεις μεταξύ των κύκλων κατηγοριοποίησης πλοίων και σε μια συγκεκριμένη βιομηχανική ομάδα για διεθνή πιστοποίηση πλοίων.

#### *6.4.2. Παραδείγματα σε σχέση με τον καθορισμό των τιμών των επίναυλων.*

**Χρεώσεις για αερομεταφορά φορτίου :** Στις 21 Δεκεμβρίου 2007, πολλές μεγάλες αερογραμμές κατηγορήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι συμφώνησαν να ακολουθήσουν και να υιοθετήσουν την χρέωση καυσίμου ενός μεγάλου μεταφορέα. Έρευνες διεξάγονται παγκοσμίως, ακολουθώντας συντονισμένες παγκόσμιες εφόδους σαν αυτή στις 14-15 Φεβρουαρίου 2005. Η British Airways και η Korean Air ήδη έχουν συμφωνήσει να πληρώσουν ο καθένας από ένα πρόστιμο ύψους 200 εκατομμυρίων δολαρίων στο Υπουργείο Δικαιοσύνης. Τον Ιανουάριο του 2008 η Australia's Qantas Airways συμφώνησε να πληρώσει πρόστιμο ύψους 61 εκατομμυρίων δολαρίων στο Υπουργείο Δικαιοσύνης. Τον Απρίλιο του 2008, το υπουργείο επέβαλλε πρόστιμο 110 εκατομμυρίων δολαρίων στην Japan Airlines.

**Χρεώσεις για μεταφορά επιβατών με αεροπλάνο:** Τον Αύγουστο του 2007, εξαιτίας μιας αίτησης αμνηστίας που έκανε η Virgin Atlantic, η British Airways συμφώνησε να πληρώσει πρόστιμα στις Ηνωμένες Πολιτείες και στον Ηνωμένο Βασίλειο ύψους 100 εκατομμυρίων δολαρίων και 121.5 εκατομμυρίων λυρών Αγγλίας αντίστοιχα, γιατί σχεδίαζαν αυξήσεις στον επίναυλο του καυσίμου, οι οποίες θα επιβάλλονταν την ίδια μέρα. Η Korean Air συμφώνησε να πληρώσει πρόστιμο 100 εκατομμυρίων δολαρίων στο υπουργείο δικαιοσύνης. Το πρόστιμο των 121.5 εκατομμυρίων λυρών Αγγλίας κατά της British Airways ήταν το υψηλότερο πρόστιμο που έχει επιβληθεί από το Office of Fair Trading (OFT) για καταπάτηση του νόμου περί ανταγωνισμού, με σκοπό το OFT να αποδείξει την αποφασιστικότητα να αντιμετωπίσει δυναμικά την οποιαδήποτε αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά. Το Office Fair Trading παράλληλα με τις έρευνες υπό το πλαίσιο του αστικοπολιτικού δίκαιου για τον ανταγωνισμό ξεκίνησε επίσης και ποινικές έρευνες. Η έρευνα είναι σε εξέλιξη και δεν έχουν ακόμα προβεί σε συμπεράσματα για τον αν θα πρέπει ή αν μπορούν να αποδοθούν ποινικές διώξεις σε ιδιώτες. Το Φεβρουάριο του 2008 η British Airways και η Virgin Atlantic συμφώνησαν να πληρώσουν στους επιβάτες γύρω στα 204 εκατομμύρια δολάρια, τακτοποιώντας έτσι τις αστικοπολιτικές απαιτήσεις των Ηνωμένων Πολιτειών, επειδή οι μεταφορείς συνωμότησαν να καθορίσουν την τιμή του επίναυλου του καυσίμου σε σημαντικές διατλαντικές διαδρομές μεταξύ του Αυγούστου 2004 και του Μαρτίου 2006. Οι επιβάτες που αγόρασαν εισιτήρια από αυτές τις δύο αεροπορικές γραμμές στις Ηνωμένες Πολιτείες θα μοιραστούν 59 εκατομμύρια δολάρια και οι επιβάτες στο Ηνωμένο Βασίλειο θα μοιραστούν 145 εκατομμύρια δολάρια. Είναι η πρώτη φορά που λύθηκε τέτοια υπόθεση ταυτόχρονα υπό το νόμο των Ηνωμένων Πολιτειών και το νόμο του Ηνωμένου Βασιλείου, αποζημιώνοντας τους Άγγλους επιβάτες με συμφωνία που εξέδωσε Αμερικανικό δικαστήριο.

**Οι Διαμεταφορείς:** Οι διαμεταφορείς (freight forwarders) στις 10 Οκτωβρίου 2007 πλήχθηκαν με από την από κοινού έφοδο από την Επιτροπή, από τις αρχές των Ηνωμένων Πολιτειών, της Ελβετίας και της Νότιας Αφρικής. Οι εταιρείες Kuhne & Nagel, Schenker και Panalpina είναι μερικές από τους διαμεταφορείς που είναι υπό έρευνα. Οι έρευνες αυτές είναι ακόμα υπό ανάπτυξη παγκοσμίως.

#### 6.4.3. Παραδείγματα σε σχέση με τον καθορισμό τιμολογίων.

**Parcel tanker:** Η επιτροπή έβαλε στο στόχο της τα parcel tankers, κατόπιν της αίτησης ασυλίας που υπέβαλλε η Stolt-Nielsen στις Ηνωμένες πολιτείες και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Έτσι η Odjfell συμφώνησε να πληρώσει 42,5 εκατομμύρια δολάρια στις Ηνωμένες Πολιτείες και δύο από τα διοικητικά στελέχη, τα οποία εξαιρέθηκαν από τη συμφωνία, πήγαν φυλακή. Η Jo Tankers συμφώνησε να πληρώσει 19,5 εκατομμύρια δολάρια και από την συμφωνία εξαιρέθηκε ένα διοικητικό στέλεχος. Επίσης με απόφαση της Επιτροπής και η Tokyo Marine είναι υπό έρευνα.

**Marine Hoses:** Εξαπολύθηκε μια έρευνα κυρίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις Ηνωμένες Πολιτείες, την οποία ακολούθησαν δύο έφοδοι στις 2 και 3 Μαΐου 2007. Οι έρευνες είναι σε εξέλιξη αλλά 5 διοικητικά στελέχη στην Αγγλία και στη Γαλλία δήλωσαν ένοχοι και θα εκτίσουν ποινή φυλάκισης μέχρι και 30 μήνες στις Ηνωμένες πολιτείες. Τρεις Άγγλοι υπήκοοι θα εκδοθούν στην Αγγλία και θα αντιμετωπίσουν κατηγορίες ενώπιον του Office of Fair Trading. Επίσης τρεις ακόμα Ευρωπαίοι υπήκοοι κατηγορούνται από τις Ηνωμένες πολιτείες.

**Τα επίπεδα των προστίμων αυξάνονται:** Η Επιτροπή γίνεται όλο και πιο αυστηρή και πρόσφατα τα πρόστιμα έφτασαν τα επίπεδα του 1 δισεκατομμυρίου Ευρώ και επίσης έχουν υιοθετηθεί νέες γραμμές της Επιτροπής σύμφωνα με τις οποίες θα υπάρξουν και άλλες αυξήσεις στις τιμές των προστίμων.

#### 6.5. Κατευθυντήριες Γραμμές (The Guidelines)

Η European Liner Affairs Association (ELAA) έπαιξε από την αρχή της ανάκλησης του Liner Shipping Block Exemption (Regulation 4056/86) σημαντικό ρόλο στην αντιπροσώπευση των συμφερόντων των μελών της. Η βιομηχανία ναυτιλίας γραμμών, μέσω του ELAA, έπεισε τον ρυθμιστή της διάταξης να καθοδηγήσει την βιομηχανία ναυτιλίας γραμμών για αυτή τη νέα τάξη πραγμάτων, δηλαδή να δώσει συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές, κάτι που συνήθως η Επιτροπή αρνείται να το

κάνει. Αυτές οι Κατευθυντήριες Γραμμές θα αποδειχθούν ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο για όλους όσους συμμετέχουν στη Βιομηχανία Ναυτιλίας γραμμών, αφού πλέον υπόκεινται στον ευρωπαϊκό νόμο περί ανταγωνισμού.

Σε γενικές γραμμές οι Επαγγελματικοί Σύλλογοι μπορούν να συγκεντρώνουν, να συλλέγουν και να ταξινομούν δημόσιες ή συνολικές πληροφορίες, οι οποίες μπορούν να συζητηθούν αρκεί να μη φτάνουν σε κοινά συμπεράσματα.

Οι Γραμμές θα πρέπει να επαναπροσδιορίσουν τον τρόπο που αλληλεπιδρούν, τώρα που δεν χρίζουν προστασία από τον νόμο περί ανταγωνισμού. Πλέον είναι υπεύθυνες για τις πράξεις τους και πρέπει να αυτοπροσδιορίσουν αν η συμπεριφορά τους συμμορφώνεται στο νόμο αυτό.

- Οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν μια εις βάθος ανάλυση του πως ο Ευρωπαϊκός νόμος περί ανταγωνισμού θα ισχύσει στην συμμαχία του ELAA
- Επίσης οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν νομική βεβαιότητα για τους επαγγελματικούς συλλόγους.

### **Κάποιες μορφές ανταλλαγής πληροφοριών επιτρέπονται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές**

Οι κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν μια καινούρια μορφή συνεργασίας στην βιομηχανία Ναυτιλιακών Γραμμών, επιτρέποντας ανταλλαγή πληροφοριών μέσα στο πλαίσιο αυτής της βιομηχανίας, η οποία δεν γίνεται μόνο σε συγκεκριμένες εταιρείες γραμμών.

#### *6.5.1. Η βάση δεδομένων του ELAA σε σχέση με τον όγκο*

Ο ELAA, βασισμένος στις κατευθυντήριες γραμμές, παρέχει μια βάση δεδομένων για την ανταλλαγή συγκεκριμένων πληροφοριών που περιλαμβάνει:

- Βάση δεδομένων από λιμάνι σε λιμάνι – 20 foot, 40 foot, reefer

- Πρόβλεψη ζήτησης
- Πρόβλεψη προσφοράς, η οποία εξάγεται από πληροφορίες του δημόσιου τομέα
- Ορισμό των Terminal Handling Charges (THC)
- Πληροφορίες σχετικά με την τιμή καυσίμου και κατανάλωσης, κινήσεις συναλλάγματος, τέλη διέλευσης διωρύγων κτλ
- Δείκτης Τιμών ανά τρίμηνο
- Δυνατότητα συζήτησης μη ευαίσθητων δεδομένων της αγοράς, χωρίς να υπάρχει συμφωνία για στρατηγικές ή οποιαδήποτε μορφή υπόδειξης για συγκεκριμένη στρατηγική.

Ο ELAA φτιάχνει μια βάση δεδομένων στην οποία θα καταγράφονται το σύνολο των μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση καταγεγραμμένα από λιμάνι σε λιμάνι. Αυτή η βάση δεδομένων τρέχει από 1/10/2008.

#### **6.6. Επιτρέπονται οι συμμαχίες και οι κοινοπραξίες (Consortia & Alliances Still Allowed)**

Δεν υπάρχει σημαντική αλλαγή για τις συμμαχίες και τις κοινοπραξίες. Οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες της ναυτιλίας γραμμών συνεχίζουν να είναι νόμιμες στην Ευρώπη, παρόλο που οι ακριβείς κανόνες που τα διέπουν αναπροσδιορίζονται και σύντομα θα τροποποιηθούν. Επί της ουσίας οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες είναι ελεύθερες να συντονίζουν υπηρεσίες και κατά καιρούς να διαχειρίζονται την χωρητικότητα εκτός και αν το συνολικό μερίδιο αγοράς τους είναι πολύ μεγάλο. Παρόλα αυτά ο νόμος περί ανταγωνισμού δεν επιτρέπει καθορισμό ναυτολογίων ή μακροπρόθεσμες αποφάσεις επενδύσεων.

Οι συμφωνίες μεταξύ των μεταφορέων που δεν καλύπτονται από την εξαίρεση του νόμου για τις κοινοπραξίες της Επιτροπής δεν είναι απαραίτητες και παράνομες: βαθύτερες συνεργασίες όπως είναι οι αποφάσεις κοινών επενδύσεων ή κοινοπραξίες με υψηλά μερίδια αγοράς πρέπει να αυτοπροσδιορίσουν αν θα συμμορφωθούν με τους κανόνες της antitrust πολιτικής ή όχι.

## 6.7. Συναντήσεις μεταξύ των μεταφορέων (Meetings Involving Carriers)

Οι συναντήσεις των μεταφορέων χρειάζονται αυστηρή συμμόρφωση, αφού αυτές οι συναντήσεις συνεπάγονται οριζόντιο ανταγωνισμό. Οι συναντήσεις μεταξύ ανταγωνιστών δεν απαγορεύονται. Παρόλα αυτά αντιμετωπίζονται με μεγάλη καχυποψία από τις αρχές περί ανταγωνισμού και από τους πελάτες. Για αυτό το λόγο όλοι οι συμμετέχοντες σε αυτές τις συγκεντρώσεις θα πρέπει να ξέρουν τι μπορούν να πουν και τι όχι. Αυτό μπορεί να μην είναι ξεκάθαρο για όλους γιατί πολλοί από τους αντιπρόσωπους των γραμμών δούλεψαν για χρόνια υπό το καθεστώς των συνδιασκέψεων ή των συζητημένων συμφωνιών, όπου μια πιο ευρεία συζήτηση επιτρεπόταν.

Οι συναντήσεις εκτός Ευρώπης αντιμετωπίζονται το ίδιο, αν οι συζητήσεις σχετίζονται με εμπορικούς δρόμους από και προς την Ευρώπη και περιορίζουν τον ανταγωνισμό στην Ευρώπη, η Επιτροπή θα αντιμετωπίσει την συνάντηση σαν να είχε γίνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι και η περίπτωση του καρτέλ για τα Χημικά ελαστικά, τα μέλη του καρτέλ πήγαν να συγκαλύψουν το καρτέλ της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφέροντας ότι διεξήχθη στην Ασία κάτι τέτοιο όμως δεν έγινε δεκτό και το αποτέλεσμα ήταν ένα συλλογικό πρόστιμο ύψους 75.86 εκατομμυρίων δολαρίων.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στα ακόλουθα σημεία, που περιγράφουν τι πρέπει και τι δεν πρέπει να γίνεται στις συναντήσεις των μεταφορέων. Οι κανόνες για το τι μπορεί να συζητηθεί μεταξύ ανταγωνιστών επίσης έχουν την ίδια ισχύ και σε συζητήσεις μεταξύ δύο ανταγωνιστών στο μεσημεριανό, στο δείπνο, στο μπάρ, καθώς και σε άλλες εκδηλώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας γραμμών. Επίσης για να βοηθηθούν οι συμμετέχοντες μεταφορείς κατά τη διάρκεια των συναντήσεων που επιχορηγούνται από τον ELAA, θα είναι παρόντες σε αυτές τις συναντήσεις δικηγόροι και αντιπρόσωποι ώστε να διασφαλίζουν την συμμόρφωση με τον νόμο περί ανταγωνισμού.

Στις συναντήσεις που χορηγούνται από τον ELAA οι γραμμές μπορούν να:

- Σχολιάζουν μόνο μη ευαίσθητα δεδομένα, χωρίς να αποκαλύπτονται τα νούμερα της κάθε γραμμής.
- Να διασφαλίζουν ότι θα παρευρεθεί ένας δικηγόρος ή αντιπρόσωπος του οργανισμού εμπορίου ώστε να διακόπτει οποιαδήποτε συζήτηση δεν συμμορφώνεται με τους κανόνες της συνάντησης
- Να κρατούν πρακτικά και να παραδοθούν στις αρχές της antitrust πολιτικής σε περίπτωση που ζητηθούν.

Αλλά δεν πρέπει να :

- Χρησιμοποιούνται οι συναντήσεις ως μέρη για συναντήσεις καρτέλ
- Να χρησιμοποιούν τις συναντήσεις σαν μια δομή ώστε να παίρνονται αντι-ανταγωνιστικές αποφάσεις ή συστάσεις. Επίσης να μη συντάσσονται ή να ευθυγραμμίζουν τις εμπορικές στρατηγικές τους με άλλους μεταφορείς με συμφωνίες, συστάσεις ή οποιαδήποτε άλλη μορφή.
- Αποκάλυψη ατομικών εμπορικών στρατηγικών όπως πληροφορίες που μειώνουν ή ελαχιστοποιούν την αβεβαιότητα για τις λειτουργίες της αγοράς

**Η ανάμειξη σε ένα καρτέλ το οποίο δραστηριοποιείται στην Ευρώπη αλλά και παγκοσμίως συνίσταται σε παρατεταμένη παραβίαση του νόμου περί ανταγωνισμού και σε ακόμα μεγαλύτερα πρόστιμα.** Το καρτέλ του Choline chloride αναμείγνυε τους μεγαλύτερους Ευρωπαίους και Βόρειο Αμερικανούς παραγωγούς της βιταμίνης B4, η οποία χρησιμοποιείται σαν πρόσθετη ουσία στην βιομηχανία ζωοτροφών. Το καρτέλ λειτουργούσε σε παγκόσμιο επίπεδο (μεταξύ 1992 και 1994) και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (μεταξύ του 1994 και 1998).

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι Βόρειο αμερικανοί παραγωγοί συμφώνησαν να αποσυρθούν από την Ευρώπη, με ανταλλαγή την απόσυρση των Ευρωπαίων παραγωγών από την Βόρεια Αμερική. Με αυτό το καταμερισμό της αγοράς, οι εναπομείναντες παίκτες μπορούσαν να σταθεροποιήσουν τις εγχώριες αγορές τους



και να βελτιώσουν την κερδοφορία στην περιοχή τους. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, οι ευρωπαίοι παραγωγοί καθόρισαν τις τιμές, τα μερίδια αγοράς και τον καταμερισμό των πελατών. Η Επιτροπή θεώρησε ότι η ανάμειξη των ευρωπαϊών παραγωγών στο καρτέλ, τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ευρώπη είχε αντι – ανταγωνιστικές επιπτώσεις στην Ευρώπη.

Αν και τελικά δεν επεβλήθη στα μέλη του καρτέλ πρόστιμο λόγω παραγραφής για το διατλαντικό καρτέλ, το παραπάνω μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν ένα καλό παράδειγμα του πως η Επιτροπή αιχμαλωτίζει καρτέλ εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **Παράδειγμα Ερώτησης :**

*Σε μια συνάντηση που χρηματοδοτείται από την ELAA, αναφέρει ένας αντιπρόσωπος γραμμής ότι σύμφωνα με τα πρόσφατα δεδομένα, η προσφορά θα είναι μειωμένη σε κάποιες εμπορικές διαδρομές στις οποίες ένας άλλος αντιπρόσωπος γραμμής είναι υπεύθυνος και κατά επέκταση κάποια ποσότητα φορτίου δε θα μπορεί να διακινηθεί σε περιόδους κατά τις οποίες η ζήτηση θα είναι αυξημένη και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλη συμφόρηση σε ένα από τα κύρια λιμάνια δεν βοηθάει καθόλου. Από το θέμα ξεκινά μεγάλη συζήτηση....*

Τι μπορεί ο αντιπρόσωπος κάθε γραμμής να συζητήσει σε μια συνάντηση διαμεταφορέων;

- A. Αν οι προβλέψεις του οργανισμού είναι σωστές και ακριβείς
- B. Στρατηγικές για να αντιμετωπιστεί η συμφόρηση
- C. Σχέδιο επέκτασης της προσφοράς έτσι ώστε να ανταποκριθούν οι γραμμές στην αύξουσα ζήτηση
- D. Οι τιμές των ναύλων θα ανεβούν σε περίπτωση που δεν αυξηθεί η προσφορά στην αγορά

Οι απαντήσεις Α και Β είναι αποδεκτές, αρκεί να μην συζητηθούν ατομικές στρατηγικές και νούμερα. Παραθέτουμε παράδειγμα με το τι δεν πρέπει οι γραμμές να συζητήσουν: Ο εκπρόσωπος μιας γραμμής λέει «Είμαι σε θέση να αποκαλύψω ότι

θα προσθέσουμε ένα service κοντά στο λιμάνι Β πολύ σύντομα και πιστεύω ότι αυτό θα λύσει το πρόβλημα τόσο της περιορισμένης χωρητικότητας όσο και της συμφόρησης» ή επίσης «η συμφόρηση στο λιμάνι Α είναι πολύ μεγάλη αλλά στο λιμάνι Β, το οποίο είναι πολύ κοντά στο Α δεν έχει καθόλου συμφόρηση».

Η απάντηση Γ είναι απαγορευτική, από τη στιγμή που ο κάθε μεταφορέας θα πρέπει να αποκαλύψει προσωπικά του δεδομένα. Οι μεταφορείς δεν πρέπει να συζητάνε τα σχέδια τους για επέκταση.

Η χειρότερη είναι η απάντηση Δ. Οποιαδήποτε συζήτηση που αφορά τιμές μεταξύ ανταγωνιστών προσβάλλει τους κανόνες περί ανταγωνισμού και δεν υπάρχει νόμιμη δικαιολογία για αυτό.

**Η Επιτροπή παρακολουθεί προσεχτικά τις δραστηριότητες μέσα στους εμπορικούς οργανισμούς.** Οι εμπορικοί οργανισμοί μπορεί να θεωρηθούν υπεύθυνοι ότι διευκολύνουν παράνομη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών τους. Σε πρόσφατες αποφάσεις της η Επιτροπή έχει επιβάλλει πρόστιμα σε καρτέλ που οργανώνονται κοντά ή γύρω από εμπορικούς οργανισμούς. Μερικά παραδείγματα μεταξύ του 2005 και 2007 είναι: Plasterboard (συνολικά πρόστιμα ύψους 478 εκατομμυρίων ευρώ), Hard Haberdashery (συνολικά πρόστιμα ύψους 328 εκατομμυρίων ευρώ), Dutch Beer (συνολικά πρόστιμα ύψους 273 εκατομμυρίων ευρώ), Hydrogen peroxide (συνολικά πρόστιμα ύψους 388,21 εκατομμυρίων ευρώ), Industrial bags (συνολικά πρόστιμα ύψους 290 εκατομμυρίων ευρώ), Italian raw tobacco (συνολικά πρόστιμα ύψους 56 εκατομμυρίων ευρώ), Industrial thread (συνολικά πρόστιμα ύψους 73,5 εκατομμυρίων ευρώ) και Monochloroacetic acid (συνολικά πρόστιμα ύψους 216,9 εκατομμυρίων ευρώ).

**Οι διοργανωτές των καρτέλ ρισκάρουν να τους επιβληθούν βαριά πρόστιμα:** Στην περίπτωση του καρτέλ του Organic peroxides, η επιτροπή επέβαλλε πρόστιμο σε επτά μέλη του καρτέλ για την επί 29 έτη ανάμειξή τους στο καρτέλ, από το 1971 έως και 1999, αλλά για πρώτη φορά η Επιτροπή επέβαλλε ένα πρόστιμο σε μια εταιρεία – AC Treuhand – για διοργάνωση και διευκόλυνση του καρτέλ. Η εταιρεία AC Treuhand διενεργούσε λειτουργίες διοίκησης και διαχείρισης επαγγελματικών

οργανισμών, συλλογής, επεξεργασίας και ανάλυσης των δεδομένων της αγοράς και παρουσίασης στατιστικών δεδομένων της αγοράς. Από το 1993 και μετά η AC Treuhand έπαιξε κύριο ρόλο στη διοργάνωση των συναντήσεων του καρτέλ των Organic peroxides. Οι δραστηριότητες της AC Treuhand περιελάμβαναν επίσης και την διοργάνωση των συναντήσεων του καρτέλ στα γραφεία της στη Ζυρίχη και στην δημιουργία των επονομαζόμενων «ροζ» και «κόκκινων» χαρτιών τα οποία ανέγραφαν τα συμφωνημένα μερίδια αγοράς, τα οποία λόγω του χρώματός τους ξεχώριζαν πολύ εύκολα από τα άλλα νόμιμα έγγραφα των συναντήσεων και απαγορεύονταν να βγουν εκτός των γραφείων της εταιρείας. Η AC Treuhand επίσης κάλυπτε όλα τα έξοδα ταξιδιού των συμμετεχόντων μελών έτσι ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία αποδείξεων των παράνομων συναντήσεων. Η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι οι διοργανωτές των καρτέλ ή αυτοί που διευκολύνουν τη δημιουργία καρτέλ θα πρέπει να φοβούνται την επιβολή μεγάλων προστίμων.

**Δεν υπάρχει δικαιολογία για τον καθορισμό τιμών – ειδικότερα ούτε σε περιπτώσεις ελλείμματος της προσφοράς ούτε και σε περίπτωση μαρασμού της αγοράς:** Στην κλωστοβιομηχανία, τα μέλη του καρτέλ καθόρησαν τις τιμές για να ξεπεράσουν τις δυσκολίες της αγοράς στην Ευρωπαϊκή αγορά υφάσματος και ρούχων, η οποία αντιμετώπισε μια πτώση στην κατανάλωση κλωστής κατά 8% κάθε χρόνο από το 1994 και μετά. Η Επιτροπή απέρριψε το επιχείρημα των προβλημάτων της αγοράς σαν δικαιολογία για τη μαζική συμπεριφορά των μελών του καρτέλ και επέβαλλε πρόστιμα συνολικού ύψους 43.497 εκατομμυρίων ευρώ.

Η πιο συχνή παράβαση του νόμου περί ανταγωνισμού είναι η συμφωνία αύξησης τιμών. Τα τελευταία 2 χρόνια η Επιτροπή εξέδωσε 5 αποφάσεις για καρτέλ βασιζόμενες στις συντονισμένες αυξήσεις τιμών: Dutch Beer market (συνολικά πρόστιμα ύψους 273 εκατομμυρίων ευρώ), Hard Haberdashery (συνολικά πρόστιμα ύψους 328 εκατομμυρίων ευρώ), Professional videotapes (συνολικά πρόστιμα ύψους 74 εκατομμυρίων ευρώ) και Synthetic Rubber (συνολικά πρόστιμα ύψους 34,2 εκατομμυρίων ευρώ). Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν έχει σημασία αν έχει γίνει σαφής συμφωνία σε μια αύξηση τιμών. Και μόνο που έχει γίνει ανταλλαγή πληροφοριών σε προγραμματισμένες αυξήσεις τιμών δια τηλεφώνου, αναπόφευκτα υπάρχει δέσμευση

στο χειρισμό μιας συντονισμένης πρακτικής η οποία παραβιάζει τον νόμο περί ανταγωνισμού.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ:** Δεν υπάρχει νόμιμη δικαιολογία για συντονισμένες αυξήσεις τιμών.

#### **6.8. Ανταλλαγή Πληροφοριών (Information Exchange)**

##### **Ανταλλαγή πληροφοριών σύμφωνα με την πρόταση του ELAA**

Ο ELAA σχεδίασε το σύστημα πληροφοριών του έτσι ώστε να συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της Επιτροπής και προέβλεψε τα ακόλουθα:

- **Πρόσφατα δεδομένα σχετικά με τον όγκο** αναλυόμενα ανά εμπορικές διαδρομές και (ανάλογα με την εμπορική διαδρομή και τις προτιμήσεις των μελών) ανά ζώνη, ανά ζεύγη λιμένων και πιθανώς ανά τύπο εμπορευματοκιβωτίου (20', 40', ψυγείο). Τα δεδομένα είναι συγκεντρωμένα έτσι ώστε να μην μπορούν να απομονωθούν τα νούμερα των μεταφορέων ξεχωριστά και το επίπεδο της λεπτομέρειας εξαρτάται από το μέγεθος και τον αριθμό των γραμμών που δραστηριοποιούνται σε μια εμπορική διαδρομή.
- **Ένα δείκτη τιμών με τριμηνιαία καθυστέρηση** – ο οποίος δεν απεικονίζει τιμή αλλά ένα αριθμοδείκτη για μια ολόκληρη εμπορική διαδρομή (ανά προορισμό). Τα δεδομένα είναι συγκεντρωτικά έτσι ώστε να μην μπορούν να εξαχθούν τα νούμερα ανά μεταφορέα και το επίπεδο της λεπτομέρειας εξαρτάται από το μέγεθος και τον αριθμό των γραμμών που δραστηριοποιούνται σε μια εμπορική διαδρομή.
- **Προβλέψεις ζήτησης και προσφοράς** τόσο από τον εμπορικό οργανισμό όσο και από ανεξάρτητους αναλυτές, οι οποίες βασίζονται σε όλες τις διαθέσιμες δημόσιες πληροφορίες.

- **Δημοσίευση σημαντικών στοιχείων κόστους**, όπως οι τιμές του καυσίμου, η κατανάλωση καυσίμου ανά είδος πλοίου, τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης σε τερματικό εμπορευματοκιβωτίου σε διάφορα λιμάνια, οι κινήσεις του συναλλάγματος κτλ
- **Συναντήσεις του εμπορικού οργανισμού** κατά τις οποίες μπορούν να συζητούνται μη ευαίσθητα δεδομένα και οι οποίες συμμορφώνονται αυστηρά με τους κανόνες του ανταγωνισμού.

Ο ELAA και τα μέλη του θα πρέπει να είναι προσεκτικοί και να ακολουθούν τους κανόνες. Όλες οι προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής δείχνουν ότι η Επιτροπή είναι αποφασισμένη να επιβάλλει μεγάλα πρόστιμα σε εταιρείες που διοργανώνουν καρτέλ συλλέγοντας, επεξεργάζοντας και αναλύοντας τα δεδομένα της αγοράς.

**Ο ELAA προτείνει εκτεταμένους μηχανισμούς ασφαλείας για την ανταλλαγή πληροφοριών.** Η ανταλλαγή πληροφοριών γενικότερα επιτρέπεται όταν τα μεγέθη των μεμονωμένων προμηθευτών της αγοράς δεν μπορούν να αναγνωρισθούν. Το επίπεδο της λεπτομέρειας εξαρτάται από τη δομή της αγοράς που εξετάζουμε. Στην UK Tractor, η Επιτροπή αποδέχθηκε ένα κανόνα σύμφωνα με τον οποίο θα πρέπει να υπάρχουν το λιγότερο 3 προμηθευτές οι οποίοι θα τροφοδοτούν με δεδομένα το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών. Ο ELAA, μετά από διεξοδικές συζητήσεις με τα στελέχη της Επιτροπής κατά τον προσχεδιασμό εγχειριδίου με τις κατευθυντήριες γραμμές, προτείνει ένα εκτεταμένο μηχανισμό ασφαλείας ο οποίος ξεπερνάει κατά πολύ την πρακτική της Επιτροπής στην UK Tractor και διασφαλίζει ότι τα δεδομένα δεν θα μπορούν να αναλυθούν σε μεμονωμένα νούμερα για την κάθε εταιρεία.

Ο μηχανισμός ασφαλείας του ELAA συνοπτικά περιλαμβάνει:

- Ένα ελάχιστο αριθμό τεσσάρων προμηθευτών
- Ένα επιπρόσθετο μηχανισμό που διασφαλίζει έναν επαρκή διασκορπισμό των μεριδίων αγοράς μεταξύ των μεταφορέων

- Το ελάχιστο της ανυψωτικής ικανότητας ανά λιμάνι και διάθεση των μεγεθών των λιμανιών ανά ζεύγη, με ανάλυση εξοπλισμού μόνο για τις μεγαλύτερες εμπορικές διαδρομές
- Επαρκή συσσωμάτωση των στοιχείων
- Επαρκή χρονική υστέρηση (π.χ. για τον μηνιαίο δείκτη τιμών που καλύπτει τρίμηνο θα πρέπει να υπάρχει μια χρονική υστέρηση 3 μηνών και για μια μηνιαία αναφορά με μεγέθη συνολικής χρησιμότητας και όγκου θα πρέπει να υπάρχει μια χρονική υστέρηση 8 εβδομάδων)

### **Παράδειγμα Ερώτησης:**

*Πρόσφατα ένας αντιπρόσωπος μιας γραμμής παρατήρησε μια ξαφνική πτώση τιμών και όταν πήρε την μηνιαία αναφορά από τον εμπορικό οργανισμό, παρατήρησε ότι η μέση χρησιμοποίηση της χωρητικότητας στην εμπορική διαδρομή είναι υψηλότερη από την γραμμής του. Υποπτεύεται ότι ένας από τους ανταγωνιστές του έριξε τις τιμές του και αυτό θα προκαλέσει απώλειες σε όλους τους μεταφορείς. Θέλοντας να δώσει μια λύση ποιόν πρέπει να καλέσει;*

- A. Τους κύριους πελάτες του και προσπαθεί να δει αν θα του αποκαλύψουν ποιός έχει κάνει αλλαγές στις τιμές του
- B. Τους ανταγωνιστές του, ώστε να καταλάβει ποιός έχει μειώσει τις τιμές και όταν βρει ποιός το έχει κάνει, τηλεφωνεί σε αυτόν τον ανταγωνιστή και προσπαθεί να τον λογικεύσει
- C. Τον αγαπημένο του δημοσιογράφο και του ζητάει αν μπορεί να γράψει ένα άρθρο για την καταστροφική τιμολόγηση – δίνοντας ένα παράδειγμα ότι οι μεταφορείς θα πρέπει να αναπροσδιορίσουν τις τιμολογιακές πολιτικές τους.
- D. Το δικηγόρο της γραμμής, για να τον συμβουλευτεί αν οι τιμολογιακές πολιτικές του ανταγωνιστή του είναι ληστρικές ή αντίθετες με τους κανόνες του anti-dumping

Η απάντηση B είναι εντελώς ανεπίτρεπτη, γιατί έτσι θα συζητούσε για τις τιμές με οριζόντιους ανταγωνιστές.

Οι απαντήσεις Α και Γ δεν είναι παράνομες, αφού δεν είναι παράνομο να οι γραμμές να μιλάνε με πελάτες και δημοσιογράφους, προσπαθώντας να επηρεάσουν τις εξελίξεις της αγοράς. Παρόλα αυτά οι μεταφορείς πρέπει να αποφεύγουν να δίνουν την εντύπωση ότι μπορούν να εγείρουν υποψίες ότι προσπαθούν να συντονίσουν την βιομηχανία δείχνοντας τις προθέσεις τους. Αν αυτές οι προθέσεις συνδυαστούν με περαιτέρω προσπάθειες και άλλων μεταφορέων, μπορούν αργότερα να θεωρηθούν ως αποδεικτικά στοιχεία πρόθεσης να ευθυγραμμιστεί η αγορά και να διαστρεβλωθεί ο ανταγωνισμός. Η γραμμή πρέπει πάντα να βλέπει ένα προσχέδιο των δηλώσεων της πριν δημοσιοποιηθούν.

Η απάντηση Δ είναι μια νόμιμη οδός για να αποτρέψει η γραμμή την τιμολόγηση σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους. Μια γραμμή μπορεί να πεί απλά ότι η τιμολόγηση είναι ληστρική, όταν ένας μεταφορέας σε μια εμπορευματική διαδρομή που είναι κυρίαρχος (κατέχει ένα μερίδιο αγοράς γύρω στο 40% ή και παραπάνω) προσφέρει παράλογα χαμηλές τιμές. Μια άλλη επιλογή είναι η γραμμή να εγείρει απαιτήσεις υπό τους νόμους του anti – dumping. Αν και συνήθως τέτοιες απαιτήσεις δεν είναι ξεκάθαρες και μπορούν να έχουν ευρύτερες εμπορικές συνέπειες. Για παράδειγμα μπορεί στο μέλλον να χρειασθεί να γίνει συνεργασία μεταξύ της γραμμής που έγειρε τις απαιτήσεις και της άλλης που κατηγορήθηκε.

#### **6.9. Καθορισμός τιμών (Price fixing)**

Οι μεταφορείς θα πρέπει να υιοθετήσουν τις δικές τους στρατηγικές τιμολόγησης, αν και δικαιούνται να τοποθετήσουν τους εαυτούς τους στην αγορά σύμφωνα με τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς. Αυτό σημαίνει ότι οι μεταφορείς μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες τους για την αγορά έτσι ώστε να προσαρμόσουν τις τιμές και τις χρεώσεις τους για να διασφαλίσουν ότι είναι ανταγωνιστικοί και ταυτόχρονα να επιτύχουν τα μεγαλύτερα δυνατά εισοδήματα. Αυτό ισχύει για όλα τα μέρη μιας ταρίφας, στο θαλάσσιο ναύλο, στην εσωτερική μεταφορά, σε έξοδα φορτοεκφόρτωσης, σε επίναυλους.

Παρόλα αυτά είναι πολύ σημαντικό οι μεταφορείς να διατηρούν την ανεξαρτησία τους στις τιμές. Ο καθορισμός τιμών και οι διακρίσεις τιμών με οποιονδήποτε τρόπο είναι παράνομες. Κανένας μεταφορέας δεν πρέπει να αντιγράψει την τιμολόγηση ενός άλλου μεταφορέα ή να εφαρμόσει την ίδια τιμολογιακή φόρμουλα με ένα ανταγωνιστή. Στις ελάχιστες περιπτώσεις όπου οι τιμές μπορούν να συζητηθούν π.χ. οι ναυλωτές χώρου αλλά πρέπει να παίρνονται μέτρα και υπάρχουν πολλοί λόγοι για αυτό.

Μερικοί από αυτούς τους λόγους είναι :

- Ο καθορισμός τιμών που είναι και η πιο σοβαρή παραβίαση του νόμου περί ανταγωνισμού, η οποία δεν μπορεί να δικαιολογηθεί και συνήθως καταλήγει σε μαζικά πρόστιμα που είναι σε αναντιστοιχία με την αποτελεσματικότητα του
- Η ταύτιση των ταριφών ή των επίναυλων το πιθανότερο είναι να οδηγήσουν σε έρευνες για παραβιάσεις του νόμου περί ανταγωνισμού και οποιοσδήποτε σύνδεσμος μεταξύ ανταγωνιστών, ακόμα και αυτόκλητη επικοινωνία, η οποία μπορεί να γίνεται σε χαμηλό επίπεδο στην εταιρεία, θα εμπλέξει τους μεταφορείς. Δεν έχει καμμία σημασία αν τα άτομα αυτά έχουν τη δικαιοδοσία να επιβάλουν τιμολογιακή πολιτική ή όχι.
- Αν η βιομηχανία εξελιχθεί σε μια αγορά μοντέλου «follow the leader», όπου οι μεγαλύτεροι παίκτες καθορίζουν τις τιμές και οι άλλοι ακολουθούν, η βιομηχανία μπορεί να χαρακτηριστεί σαν μια αγορά επιρρεπής σε σιωπηρή συνομοσία. Αυτό θα επηρεάσει το επίπεδο των ανταλλασσόμενων πληροφοριών μεταξύ των μεταφορέων, στο πόσο λεπτομερείς είναι και στη χρονική στιγμή της ανταλλαγής των πληροφοριών.
- Μια στρατηγική σε βάση «follow the leader», μπορεί επίσης να επηρεάσει αρνητικά τις αξιολογήσεις των συγχωνεύσεων. Η Επιτροπή, μπορεί να απαγορεύσει περαιτέρω συγχωνεύσεις, εάν είναι ξεκάθαρο ότι οι ανταγωνιστές είναι υπό σιωπηρή συνομοσία όταν καθορίζουν τις τιμές τους.



Για αυτό και ο ELAA συνιστά ότι όλοι οι μεταφορείς θα πρέπει να αναπτύσσουν την δική τους τιμολογιακή στρατηγική, βασισμένη στα δικά τους κόστη και στην δική τους εισοδηματική δομή.

**Τεράστια πρόστιμα για τον καθορισμό τιμών:** Το Φεβρουάριο του 2007, η επιτροπή έβαλε πρόστιμα στα μέλη του καρτέλ των Ανελκυστήρων και των κυλιόμενων σκαλών με πρόστιμο ύψους 992 εκατομμύρια ευρώ. Η Επιτροπή δήλωσε ότι «ο καθορισμός τιμών και η κατανομή των μεριδίων αγοράς είναι πολύ σοβαρές παραβιάσεις», για τις οποίες «η πρόθεση της διεξαγωγής της μυστικής συμφωνίας, είναι πιο σημαντική από τις πραγματικές επιπτώσεις». Ο Διοικητής της Επιτροπής Neelie Kroes δήλωσε: «Είναι εξωφρενικό ότι η διοίκηση των μελών του καρτέλ γνώριζαν ότι διέπρατταν παράνομη ενέργεια αλλά προσπάθησαν να το αποκρύψουν και δεν δίστασαν να συνεχίσουν τις παράνομες ενέργειές τους. Η ζημιά του καρτέλ θα διαρκέσει για χρόνια για τις εταιρείες που το πρόστιμο θα κρατήσει είναι τόσο μεγάλο». **Σημείωση:** Στην περίπτωση μιας καταγεγραμμένης συνδιάσκεψης με σκοπό τον καθορισμό των τιμών είναι πιθανό ότι η Επιτροπή θα κατηγορήσει τους μεταφορείς ότι γνώριζαν ότι οι πράξεις τους ήταν παράνομες. Δεδομένου ότι παρέχονται κατευθυντήριες οδηγίες από την Επιτροπή, ένας τέτοιος ισχυρισμός θα ήταν επιζήμιος.

Εν συντομία όσον αφορά τον καθορισμό τιμών θα πρέπει οι μεταφορείς να θέτουν τους ναύλους και τις χρεώσεις ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλο και να προσαρμόζουν την τιμολογιακή πολιτική τους στις εξελίξεις της αγοράς. Δεν θα πρέπει όμως να συζητούν θέματα τιμών με τους ανταγωνιστές τους, να αντιγράφουν την τιμολογιακή πολιτική ενός ανταγωνιστή τους και να προτείνουν σε άλλους να ακολουθήσουν τις γραμμές τους.

### **Παραδείγματα Ερωτήσεων:**

1) Ένας από τους κύριους πελάτες μιας γραμμής, καλεί τον αντιπρόσωπό της να συναντηθούν για τις ετήσιες διαπραγματεύσεις του συμβολαίου τους. Όταν ο αντιπρόσωπος φτάνει παρατηρεί ότι ο πελάτης έχει καλέσει και όλους τους άλλους μεταφορείς ταυτόχρονα και θα βλέπει τον καθένα χωριστά. Έτσι όλοι οι αντιπρόσωποι

των γραμμών περιμένουν στην αίθουσα αναμονής του φορτωτή και μιλάνε. Πάνω στη συζήτηση ένας από τους αντιπροσώπους αποκαλύπτει τον τύπο τον οποίο χρησιμοποιεί η εταιρεία του για να υπολογίζει τον επίναυλο του καυσίμου, ο οποίος είναι ένας πολύ απλός και αποτελεσματικός τύπος και ο φορτωτής του έχει πει σε μια προηγούμενη συνάντησή τους ότι είναι αποδεκτός. Οι άλλοι αντιπρόσωποι χαμογελούν και δείχνουν να συμφωνούν. Τι κάνει πρέπει να κάνει ο αντιπρόσωπος της γραμμής;

- A. Παριστάνει ότι δεν άκουσε τίποτα αν και βλέπει όλους τους άλλους στην αίθουσα να κάνουν νεύματα και να κρατούν σημειώσεις
- B. Δεν λέει τίποτα αλλά σημειώνει τον τύπο και το παρατσούκλι της γραμμής
- C. Ζητάει από όλους που είναι στην αίθουσα να σταματήσουν αυτή τη συζήτηση και να μην κρατούν σημειώσεις γιατί ο τύπος της εξαγωγής του επίναυλου του καυσίμου δεν είναι ένα θέμα που οι γραμμές μπορούν να συζητούν μεταξύ τους. Όταν επιστρέφει στο γραφείο γράφει ένα σύντομο σημείωμα αναφέροντας το περιστατικό στο νομικό τμήμα της εταιρείας του.
- D. Εμπλέκονται όλοι σε μια συζήτηση πάνω στις λεπτομέρειες του τύπου υπολογισμού του επίναυλου του καυσίμου, κρατώντας όλοι σημειώσεις στην ίδια σελίδα, την οποία συμφωνούν από κοινού να την περάσει ο αντιπρόσωπος σε μορφή pdf σε όλους.

Ένας τύπος από τον οποίο υπολογίζουμε τιμή, αν και δεν είναι το ίδιο με την πανομοιότυπη τιμολογιακή πολιτική, θεωρείται όμως επίσης ως καθορισμός τιμής. Ακόμα και αν υπάρχει σιωπηρή συμφωνία σε τύπο με τον οποίο υπολογίζουμε τιμή είναι αρκετό για να ισοδυναμεί με συντονισμένη πρακτική. Ακόμα και το γεγονός ότι όλοι οι αντιπρόσωποι είναι στην αίθουσα αναμονής μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στη γραμμή εκτός και αν ο αντιπρόσωπος της γραμμής ενεργήσει διορθώνοντας την κατάσταση.

Η απάντηση A δεν είναι καλή αντιμετώπιση, οι ρυθμιστές του νόμου θα υποθέσουν ότι η γραμμή συμμετείχε στις διευθετήσεις του συμπαιγνίου. Η απάντηση B είναι ακόμα χειρότερη αφού δημιουργήθηκαν γραπτές αποδείξεις, που αργότερα μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναντίον της γραμμής. Η απάντηση Δ είναι η χειρότερη δυνατή εκδοχή αφού δημιουργούνται και γραπτές αποδείξεις και γραπτά ίχνη ενός σιωπηρού

συμπαιγνίου. Η απάντηση Γ είναι το παράδειγμα του εγχειριδίου για το πώς να αντιμετωπίζουμε τέτοιες περιπτώσεις. Με αυτή την αντίδραση του αντιπροσώπου η γραμμή έχει αποστασιοποιηθεί ξεκάθαρα από αυτή τη σιωπηρή συμπαιγνία. Θα πρέπει να τονιστεί ότι δεν είναι αρκετό ο αντιπρόσωπος της γραμμής να είναι αντίθετος με το αντι- ανταγωνιστικό περιεχόμενο που συζητήθηκε κατά την συνάντηση, θα πρέπει επίσης να το δηλώσει ξεκάθαρα. Η Επιτροπή είχε δηλώσει στο καρτέλ των Βιταμινών: «Αφού δεν υπάρχει απόδειξη ότι οι δύο υποφαινόμενοι αποστασιοποιήθηκαν ανοιχτά από την συμφωνία, η Επιτροπή θεμελίωσε το συμπέρασμα ότι είχαν προχωρήσει σε σιωπηρή συμφωνία»

2) Μερικοί από τους μεγάλους πελάτες της γραμμής πιέζουν πάρα πολύ να δημοσιεύσει τις τιμές της στο Internet και έτσι ο διευθυντής λέει στον αντιπρόσωπό της: «αφού δεν υπάρχει κάποιος δείκτης του πως πάει η αγορά και ο δείκτης του ELAA δεν είναι της τρέχουσας περιόδου και οι άλλες γραμμές δημοσιεύουν ήδη τις τιμές τους στο Internet θα ήθελα να κοιτάξεις το θέμα». Τι κάνει ο αντιπρόσωπος;

A. Αφού αναγνωρίζει τα κέρδη αποδοτικότητας και ξέρει ότι οι άλλες βιομηχανίες το κάνουν, προτείνει να το κάνει και η δική του γραμμή χωρίς δεύτερη σκέψη

B. Κάνει μια συζήτηση με τα υπέρ και τα κατά μιας τέτοιας πράξης στην επόμενη συνάντηση μεταφορέων

C. Γράφει ένα υπόμνημα δηλώνοντας ότι θα ήταν καλή ιδέα και δεδομένου το μερίδιο αγοράς της γραμμής είναι αναμενόμενο ότι θα ακολουθήσουν και άλλοι

D. Τηλεφωνεί σε έναν πρώην συνάδελφο, που τώρα δουλεύει για ανταγωνιστή, ρωτώντας τον τη γνώμη του και πως θα αντιδρούσε η αγορά

Η απάντηση A είναι η μοναδική αποδεκτή απάντηση. Η δημοσίευση των ναύλων μιας εταιρείας δεν είναι παράνομη. Αλλά είναι ένα πολύ ευαίσθητο θέμα και όσο πιο μεγάλο μερίδιο αγοράς κατέχει η εταιρεία είναι και πιο ευαίσθητο. Αν οι άλλοι ακολουθήσουν μπορεί η εταιρεία να θεωρηθεί σαν “market leader” και μετά είναι πολύ σημαντικό να διασφαλίσεις ότι τα στοιχεία δεν υποδεικνύουν ότι έχει γίνει

μυστική συμφωνία. Ακόμα και ένα e-mail ενός εργαζομένου το οποίο να δηλώνει για παράδειγμα ότι «μας αρέσει η ιδέα σου να δημοσιοποιήσεις τις τιμές, δημιουργεί σημείο αναφοράς για όλους μας» θα πρέπει να αποκρουστεί. Επίσης είναι απαραίτητη μια προσεχτική αποτίμηση των εμπορικών αναγκών.

Οι απαντήσεις Β και Δ είναι και οι δύο ακατάλληλες, γιατί εμπεριέχουν συζητήσεις με τους ανταγωνιστές που μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει ένδειξη πρόθεσης σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη δημοσίευση. Για την Επιτροπή είναι το ίδιο με τον καθορισμό τιμών.

Η απάντηση Γ επίσης δεν είναι καλή επιλογή αφού το υπόμνημα θα αποκαλύπτει ότι η εταιρεία είναι υποψιασμένη ότι οι άλλοι μπορεί να ακολουθήσουν την τιμολογιακή πολιτική της και αυτή είναι μια κατάσταση που θα πρέπει να αποφευχθεί, γιατί εγείρει υποψίες σιωπηρής συμφωνίας και μετά η εταιρεία θα είναι υπόλογη και θα πρέπει να αποδείξει το αντίθετο σε περίπτωση έρευνας για παραβίαση του νόμου περί ανταγωνισμού.

#### **6.10. Ηλεκτρονική αλληλογραφία (E- mails)**

Είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει πειθαρχία στην ηλεκτρονική αλληλογραφία, έτσι ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε έκθεση κατά της ανταγωνιστικής πολιτικής. Πολύ συχνά οι έρευνες της Επιτροπής επικεντρώνονται στο να ερευνούν την ηλεκτρονική αλληλογραφία, χρησιμοποιώντας υπερσύγχρονα εγκληματολογικά εργαλεία αναζήτησης, τα οποία μπορούν να ανασυνθέτουν αλλαγές στα e-mails, καθώς και να ανακτούν σβησμένα e-mail.

Εκτός ορισμένων περιπτώσεων πραγματικής συμπαιγνίας, ατελής προσχεδιασμός των τιμών και της χωρητικότητας των ανταγωνιστών συχνά εγείρει υποψίες αν και δεν έχει καμία σχέση με επικοινωνία με τους ανταγωνιστές. Οι πληροφορίες που μεταδίδονται από τους πελάτες ή από τον δημόσιο τομέα μπορεί να μην είναι ολοκληρωμένες και να δημιουργούν υποψίες ότι απορρέουν κατευθείαν από τους ανταγωνιστές.

Για αυτό θα πρέπει να περιορίσουμε τις επικοινωνίες στον ελάχιστο βαθμό, να δηλώνουμε ξεκάθαρα το λόγο για τον οποίο ερχόμαστε σε επαφή, να διασφαλίζουμε ότι όλες οι πληροφορίες που θα ανταλλάξουμε με τους ανταγωνιστές θα είναι προφορικά και να επικοινωνήσουμε με το νομικό τμήμα σε περίπτωση που έχουμε αμφιβολίες. Δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να χρησιμοποιούμε αμφιταλαντευόμενη γλώσσα ή αστεία που σχετίζονται με την αγορά ή με τους συμμετέχοντες στην αγορά που μπορούν να παρερμηνευτούν. Επίσης δεν θα πρέπει να συζητάμε για την τιμολόγηση, την χωρητικότητα, τους πελάτες ή τις εμπορικές στρατηγικές οποιουδήποτε είδους (όπως είναι οι ειδικοί κανονισμοί για τα θέματα των κοινοπραξιών και των συμμαχιών)

### **Παραδείγματα Ερωτήσεων:**

1) *Μετά από μια συνάντηση που είχε διοργανώσει ο ELAA ο αντιπρόσωπος της γραμμής λαμβάνει το ακόλουθο e-mail από ένα παλιό του συνάδελφο, που τώρα εργάζεται σε ένα ανταγωνιστή. «Γεια σου, τέλεια η χθεσινή συνάντηση για την συμφόρηση. Μακάρι να μπορούσαμε να έχουμε τα ίδια ναυλολόγια, η αγορά είναι ασταθής αυτές τις ημέρες. Έμαθα ότι δίνεις 750 δολάρια το κουτί παρά τους υψηλούς παράγοντες φόρτωσης. Είναι αλήθεια; Για πόσο καιρό θα συνεχίσετε να πεινάτε; Ποιά είναι η απάντησή σας του αντιπροσώπου;*

A. *Δεν απαντάει τίποτα. Αγνοεί εντελώς το e-mail.*

B. *Του λέει ότι έχει δίκιο και ότι θα τον καλέσει αργότερα.*

C. *Του λέει ότι η συνάντηση για την συμφόρηση ήταν καλή αλλά αφού είναι ανταγωνιστές δεν πρέπει να συζητάνε θέματα τιμολόγησης ελεύθερα και μετά προωθεί το e-mail στο νομικό τμήμα της εταιρείας*

D. *Παραδέχεται ότι η τιμή της γραμμής είναι 750 δολάρια και ότι θα διατηρήσει αυτό το κόστος εκτός αν του υποσχεθεί ο αντιπρόσωπος της ανταγωνίστριας γραμμής να μην προσθέσουν μια ακόμα σύνδεση στην συγκεκριμένη εμπορική διαδρομή και*

*προτείνει ότι αν αποσυρθεί η ανταγωνίστρια εταιρεία θα αυξήσει την τιμή έτσι ώστε να έχουν τα εισοδήματα που είχαν πάντα.*

Σε περίπτωση που δεν απαντήσει ο αντιπρόσωπος ή δεν κάνει κάτι για το παραπάνω e-mail, η Επιτροπή μπορεί να ερμηνεύσει αυτή τη σιωπή ως αποδεικτικό στοιχείο μιας σιωπηρής συμφωνίας. Για αυτό είναι πολύ σημαντικό να ο αντιπρόσωπος να δείξει ξεκάθαρα ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες και να αποστασιοποιηθεί από οποιοσδήποτε ενέργειες των ανταγωνιστών για συμπαιγνίες. Για αυτό και η απάντηση Α δεν είναι καλή επιλογή, αφού αφήνει σημαντικές αμφιβολίες σχετικά με τις προθέσεις του και μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναντίον του.

Η απάντηση Γ είναι η προτιμότερη απάντηση. Δείχνει ξεκάθαρα ότι συμμορφώνετε με τους κανονισμούς και αποσταθεροποιεί τον εαυτό του από οποιοσδήποτε απόπειρες δημιουργίας συμπαιγνίας με τους ανταγωνιστές. Επίσης είναι πολύ καλό να ενημερωθεί το νομικό τμήμα της γραμμής για το συμβάν.

Η απάντηση Δ είναι επαρκής απόδειξη ενός καρτέλ και η απάντηση Β υποδηλώνει απόδειξη για δημιουργία καρτέλ.

***Μεγάλα πρόστιμα για τις σιωπηρές συμφωνίες.*** Στη βιομηχανία των Χημικών Ελαστικών η Επιτροπή έβαλε πρόστιμο στη Bayer αξίας 58,88 εκατομμυρίων δολαρίων για σιωπηρή συμφωνία. Η εταιρεία Bayer παραδέχτηκε ότι παρακολούθησε μια συνάντηση που τη διοργάνωσε ένας ανταγωνιστής της σχετικά με τις αυξήσεις τιμών και που ολοφάνερα παραβίαζε τους κανόνες της πολιτικής περί ανταγωνισμού. Όταν η συμμετοχή μιας εταιρείας σε μια συνάντηση κατά του ανταγωνισμού έχει αποδειχτεί τότε σύμφωνα με τη καθιερωμένη διαδικασία επαφίεται στον κατηγορούμενο να προσκομίσει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η συμμετοχή του στην συγκεκριμένη συνάντηση δεν διακατεχόταν από αντι-ανταγωνιστική πρόθεση. Η Bayer δεν κατάφερε να αποδείξει ότι είχε αποστασιοποιηθεί από το σκοπό της συνάντησης και για αυτό παραβίασε το νόμο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

***Η ανταλλαγή ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μετράει πολύ αρνητικά για την επιτροπή:*** Σε όλες τις περιπτώσεις καρτέλ η Επιτροπή βάσισε τις αποφάσεις της στην

ανταλλαγή ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, ο οποίος είναι ένας σύγχρονος τρόπος επικοινωνίας μεταξύ των εταιρειών. Στην περίπτωση του καρτέλ των Insulated switchgear, τα μέλη του καρτέλ εγκατέστησαν ένα σύστημα «Ασφαλής εκπομπής ηλεκτρονικής αλληλογραφίας», έτσι ώστε να διασφαλίσουν ότι θα έχουν μια γρηγορότερη, ηλεκτρονική, ανώνυμη, ασφαλής και σίγουρη επικοινωνία. Οι συμμετέχοντες έπρεπε να επιλέξουν ένα πάροχο και να φτιάξουν ένα ανώνυμο λογαριασμό ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, μέσω του οποίου θα αντάλλασσαν έγγραφα κλειδωμένα με κωδικό. Οι απαιτούμενοι κωδικοί και τα ονόματα αλλάζονταν κάθε μήνα. Τα μέλη του καρτέλ χρησιμοποιούσαν επίσης ένα λογισμικό για κρυπτογράφηση εγγράφων που ονομαζόταν «Blowfish». Η Επιτροπή κατέκρινε πάρα πολύ το γεγονός ότι πήραν τόσα προληπτικά μέτρα για να συγκαλύψουν και να αποκρύψουν τις επαφές και τις συναντήσεις τους.

Στην εσωτερική αλληλογραφία μια γραμμής όταν γίνεται αναφορά στους ανταγωνιστές θα πρέπει να δηλώνεται ξεκάθαρα ο λόγος της επαφής, να περιγράφεται λεπτομερώς τι συζητήθηκε, να δηλώνεται ότι δεν συζητήθηκαν άλλα θέματα, να γίνεται σαφής διαχωρισμός μεταξύ της προσωπικής άποψης και των αληθινών πληροφοριών που ανταλλάχθηκαν και αν είναι δυνατόν να συμπεριλαμβάνεται το νομικό τμήμα στη λίστα διανομής. Δεν θα πρέπει να μπερδεύονται οι προσωπικές εκτιμήσεις και άλλες πληροφορίες της αγοράς με τις πληροφορίες των ανταγωνιστών της γραμμής και να χρησιμοποιούνται αστεία ή φράσεις οι οποίες θα μπορούσαν να παρερμηνευτούν.

2) *Ο αντιπρόσωπος της γραμμής παρευρίσκεται σε μια συνάντηση σχετικά με τις αναθεωρημένες διαδικασίες των τελωνείων της E.E. Το αναφέρει στην εταιρεία του;*

A. *Δεν το αναφέρει καθόλου, θεωρεί ότι είναι καλύτερα να μην το κοινοποιήσει.*

B. *Κάνει μια σύντομη αναφορά στα θέματα που συζητήθηκαν, ποια άτομα παρευρέθηκαν και τέλος στο τόπο και χρόνο συνάντησης. Επίσης διασφαλίζει ότι οι ίδιες πληροφορίες υπάρχουν στην ημερήσια διάταξη και στο κοστολόγιο του.*

C. Στέλνει ένα μήνυμα στο οποίο αναφέρει ότι σήμερα συναντήθηκε με την Τελωνειακή επιτροπή, ότι έχει γίνει θετική πρόοδος και ότι θα κάνει μια σύντομη αναφορά μόλις επιστρέψει στο γραφείο του.

D. Στέλνει ένα μήνυμα στο οποίο αναφέρει ότι συναντήθηκε με τους αγαπητούς «συναδέλφους» σήμερα και ότι όλοι φαίνετε να συμφωνούν στην πολιτική και μακάρι να ήταν το ίδιο εύκολο να κάνανε τους πελάτες τους να συμφωνήσουν αν και όπως φαίνεται δεν θα έχουν άλλη επιλογή.

Δεδομένου ότι μια συνάντηση που αφορά τις αναθεωρημένες τελωνειακές διαδικασίες δεν είναι παράνομη και για το σκοπό αυτού του παραδείγματος υποθέτουμε ότι κατά την συνάντηση δεν συζητήθηκε κάτι παράνομο. Όλες οι παραπάνω εκδοχές αναφέρουν τι συνέβη αλλά η καθεμιά μπορεί να ερμηνευτεί πολύ διαφορετικά από ένα τρίτο πρόσωπο.

Η απάντηση Α αφήνει πολλές αμφιβολίες σχετικές με τη συμμόρφωση ως προς τους νόμους περί ανταγωνισμού, δεδομένου ότι άλλες ενδείξεις αυτής της συνάντησης μπορούν να βρεθούν στα χέρια ενός ανακριτή από όλους τους αντιπροσώπους των γραμμών (για παράδειγμα κοστολόγια, ημερήσιες διατάξεις, οποιεσδήποτε αναφορές από τους ανταγωνιστές κτλ). Στην περίπτωση αυτή οι αρχικές υποψίες θα πρέπει να ξεπεραστούν και τα γεγονότα να επαναπροσδιοριστούν, μια διαδικασία που είναι πολύ χρονοβόρα και χρειάζεται κοπιώδης προσπάθειες.

Η απάντηση Γ παρέχει ανεπαρκείς πληροφορίες, ένα τρίτο πρόσωπο που δεν έχει σχέση με τον κλάδο δεν γνωρίζει τι σημαίνει «τελωνειακή επιτροπή». Σε περίπτωση έρευνας ο ανακριτής θα κατευναστεί μόλις του εξηγήσει ο αντιπρόσωπος της γραμμής για τα θέματα που συζητήθηκαν στην συνάντηση αλλά θα έχουν δημιουργήσει υποψίες χωρίς να υπάρχει λόγος. Και αν οι υπάλληλοι σχετικά με την υπόθεση έχουν φύγει από την εταιρεία μπορεί η γραμμή να έχει πρόβλημα.

Η απάντηση Δ είναι η χειρότερη αφού μπορεί εύκολα να παρερμηνευθεί σαν συνάντηση καρτέλ. Τα θέματα που αφορούν τον ανταγωνισμό θα πρέπει να αναφέρονται με ένα τρόπο αυστηρό και επαγγελματικό, το οποίο είναι πιο δύσκολο



από ότι ακούγετε σχετικά με την εσωτερική ηλεκτρονική αλληλογραφία με συναδέλφους.

Η καλύτερη απάντηση είναι η Β αφού μοιράζοντας μια τυπική αναφορά για τη συνάντηση ξεκαθαρίζει ότι δεν έγινε κάποια παράνομη συζήτηση στη συνάντηση και δεν αφήνει περιθώριο για υποψίες. Στην τυπική αυτή αναφορά θα πρέπει να διασαφηνίζονται τα γεγονότα και οι πληροφορίες που αναφέρθηκαν στη συνάντηση από προσωπικές εντυπώσεις. Μόνο μια ξεκάθαρη, περιεκτική και κατανοητή αναφορά δεν θα αφήσει αμφιβολίες για την τήρηση των κανονισμών περί ανταγωνισμού. Επίσης θα πρέπει να λαμβάνει αντίτυπο αυτής της αναφοράς το νομικό τμήμα.

Επομένως θα πρέπει να δηλώνουμε ξεκάθαρα τις πηγές των πληροφοριών, δεν θα πρέπει να δηλώνονται οι προσωπικές υποθέσεις σαν πραγματικά στοιχεία και δεν θα πρέπει να αφήνετε να εννοηθεί ότι μια πληροφορία προέρχεται από τον ανταγωνισμό ενώ στην πραγματικότητα προέρχεται από αλλού.

3) Κατά την τριμηνιαία ανασκόπηση της γραμμής, ένας διαμεταφορέας πληροφορεί τον αντιπρόσωπό της ότι η ανταγωνίστρια γραμμή Α, που είναι μια από τις κορυφαίες γραμμές της εμπορικής διαδρομής, έχει προβλήματα με την χρησιμότητα της χωρητικότητάς της και σκοπεύει να μειώσει τους ναύλους στα 1.200 δολάρια. Αφού ο αντιπρόσωπος της γραμμής διαβάσει τις εφημερίδες και μιλήσει με άλλους φορτωτές και διαμεταφορείς και διασταυρώσει ότι όλοι δίνουν την ίδια πληροφορία, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συμπεριφορά της ανταγωνίστριας γραμμής Α θα αναγκάσει τη γραμμή να προχωρήσει σε μείωση τιμών. Τι αναφορά θα κάνει ο αντιπρόσωπος;

A. «Η γραμμή Α σχεδιάζει να προσφέρει 1200 δολάρια λόγω της χαμηλής χρησιμότητας των χώρων της»

B. «Η γραμμή Α λέγετε ότι θα κάνει προσφορά 1200 δολάρια, με τη δικαιολογία ότι η χρησιμότητα των χώρων της είναι μειωμένη»

C. «Σύμφωνα με διάφορες πηγές της ναυτιλιακής βιομηχανίας (διαμεταφορείς (χ,ψ,ζ), φορτωτές (α,β,γ), και τη σημερινή έκδοση του Lloyd's list) η γραμμή A αναμένετε να προσφέρει χαμηλότερες τιμές που θα φτάνουν στα 1200 δολάρια επειδή όπως αναφέρετε έχουν μείωση της χρησιμότητας της χωρητικότητάς τους»

D. «Μίλησα με μια αξιόπιστη πηγή εκ των έσω της γραμμής A και μου είπε ότι η γραμμή A θα προσφέρει 1200 δολάρια. Πρέπει να προσφέρουμε την ίδια τιμή με τη γραμμή A.»

Πάντα να αναφέρετε τις πηγές από όπου πήρατε τις πληροφορίες για τους ανταγωνιστές σας.

Η απάντηση A είναι διφορούμενη. Μπορεί να είναι προφανές στον αντιπρόσωπο της γραμμής και στα άτομα τα οποία απευθύνετε στο e-mail ότι πρόσφατα είχε μια συνάντηση με τον πελάτη του και ότι οι πληροφορίες που αναφέρει προέρχονται από τον πελάτη του αλλά για ένα τρίτο πρόσωπο, όπως είναι για παράδειγμα ο ανακριτής της Επιτροπής, αυτό δεν είναι καθόλου ξεκάθαρο όταν μάλιστα μπορεί να διαβάζει αυτό το e-mail τρία χρόνια μετά. Και έτσι θα πρέπει η γραμμή να αναπαραστήσει περασμένα γεγονότα και να υπεισέρθει σε μια χρονοβόρα διαδικασία προκειμένου να εξηγήσει τις πηγές των πληροφοριών που αναφέρονται στο e-mail του αντιπροσώπου της.

Η απάντηση B είναι ένα παράδειγμα πρόχειρου γραψίματος. Δίνει την εντύπωση ότι αν και άθελα του ο αντιπρόσωπος της γραμμής έχει έρθει σε απευθείας επικοινωνία με τη γραμμή A πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει ένα σκηνικό σιωπηρής συμφωνίας αφού οι ανταγωνιστές μιλούσαν μεταξύ τους.

Η απάντηση Γ είναι η ενδεδειγμένη απάντηση αφού καταγράφει τα γεγονότα, δείχνει πλήρη συμμόρφωση με τους κανονισμούς και επαγγελματική επιμέλεια.

Η απάντηση Δ μπορεί να φανεί αβάσιμη αλλά οι πωλητές που θέλουν απελπισμένα να πείσουν τους ανωτέρους τους να χαμηλώσουν τις τιμές έτσι ώστε να διασφαλίσουν πωλήσεις, μπορεί να επικαλεστούν ψεύτικες επαφές με ανταγωνιστές.

συμπεριφορές πρέπει να αποφεύγονται πάση θυσία γιατί για τους ρυθμιστές μια τέτοια αναφορά υποδηλώνει μια άμεση απόδειξη συμπαιγνίας και θα είναι πολύ δύσκολο να αποδειχθεί το αντίθετο.

#### **6.11. Ενδοεταιρικές συζητήσεις (Internal Discussions)**

Ο πρωταρχικός σκοπός μιας εταιρείας γραμμής είναι να τοποθετηθεί στην παγκόσμια αγορά έτσι ώστε να έχει εμπορική επιτυχία. Σύμφωνα με τους νέους κανόνες περί ανταγωνισμού αυτό σημαίνει ότι πρέπει να προσαρμοστεί έξυπνα στις συνθήκες της αγοράς, αφού πλέον δεν υπάρχει η εναλλακτική λύση της υιοθέτησης της τιμολογιακή πολιτική ή των τιμών του «αρχηγού» της αγοράς. Οπότε για να είναι η εταιρεία μέσα στην παγκόσμια αγορά και να έχει εμπορική επιτυχία θα πρέπει να παίρνει τις καλύτερες δυνατές αποφάσεις επί καθημερινής βάσης, σύμφωνα με τις καλύτερες δυνατές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες.

Το να μπορεί η γραμμή να παίρνει σωστές αποφάσεις προϋποθέτει πολύ καλή γνώση της αγοράς και απαιτεί να λαμβάνει υπόψη της όλους τους εμπορικούς παράγοντες. Και αυτό περιλαμβάνει σε ορισμένες περιπτώσεις να γνωρίζει πληροφορίες σχετικά με τη θέση και τις στρατηγικές των ανταγωνιστών της, παίρνοντας πληροφορίες είτε από τους πελάτες της είτε από δημοσιευμένες πληροφορίες. Αυτές τις πληροφορίες επιτρέπεται να τις χρησιμοποιεί στην εσωτερική της αλληλογραφία όποτε έχουν νόημα από εμπορικής απόψεως. Αλλά με προσοχή αφού η εσωτερική επικοινωνία υπόκειται και αυτή στους κανονισμούς περί ανταγωνισμού αν παρέχει στοιχεία για παράνομη συμμαχία με ανταγωνιστές. Για αυτό πρέπει πάντα να αναφέρετε η πηγή της πληροφορίας και να αναφέρετε ξεκάθαρα αν αυτά που γράφονται είναι προσωπικές ερμηνείες ή αν απλά αναφέρονται τα γεγονότα.

Με λίγα λόγια όσο αφορά τις συζητήσεις μεταξύ των συναδέλφων εντός της εταιρείας, μπορούν να συζητηθούν όλα τα εμπορικά θέματα αλλά όταν γίνεται αναφορά στις στρατηγικές των ανταγωνιστών θα πρέπει πάντα να δηλώνονται οι πηγές από όπου απορρέουν οι πληροφορίες.

### **Παράδειγμα:**

*Ο αντιπρόσωπος της γραμμής περιμένει στην αίθουσα αναμονής του αεροδρομίου και εκεί ακούει να συνομιλούν εκπρόσωποι μιας ανταγωνίστριας εταιρείας γραμμών και να λένε για την παροχή υπηρεσιών σε ένα καινούριο δρομολόγιο που θα ξεκινήσουν μέσα στους ερχόμενους μήνες και που θα δραστηριοποιείται σε μια εμπορική διαδρομή που η εταιρεία του είναι η πρώτη και η καλύτερη. Του ακούει να υπερηφανεύονται ότι αυτό το δρομολόγιο θα υποβαθμίσει εντελώς τη θέση της εταιρείας του στην αγορά. Τι κάνει;*

- A. Τρέχει στην τουαλέτα και τηλεφωνεί στον Διευθυντή πωλήσεων για να του εκθέσει αυτά που μόλις άκουσε*
- B. Πιστεύει ότι δεν πρέπει να πει σε κανέναν για αυτή την συζήτηση γιατί την άκουσε από καθαρή σύμπτωση*
- C. Ενημερώνει την εταιρεία του, και τηλεφωνεί σε όλους τους πελάτες του προσπαθώντας να τους πείσει να συνάψουν μακροχρόνιες συμφωνίες με την εταιρεία του*
- D. Κάνει αίτηση να δουλέψει με τους ανταγωνιστές*

### **Σχολιασμός**

Καμία από τις παραπάνω απαντήσεις δεν είναι σωστή αλλά η απάντηση Β είναι η πιο συνετή. Το να ακούει κάποιος κατά τύχη μια συζήτηση ενός ανταγωνιστή δεν είναι παράνομο και αν οι πληροφορίες που αποκομίσει είναι σημαντικές κανείς δεν μπορεί να υποχρεώσει αυτό το άτομο να πάθει αμνησία, όμως όπως έχουμε προαναφέρει η εσωτερική επικοινωνία υπόκειται και αυτή στους κανόνες περί ανταγωνισμού. Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε παρεξήγηση πρέπει πάντα να δηλώνετε η πηγή των πληροφοριών που συζητούνται και να είναι ξεκάθαρο ότι αυτά που λέγονται δεν είναι προσωπικές ερμηνείες αλλά τα πραγματικά γεγονότα. Αν το άτομο τηλεφωνήσει στον Διευθυντή Πωλήσεων τότε θα πρέπει σε οποιαδήποτε αλληλογραφία που θα σταλεί να αναφερθεί η προέλευση των πληροφοριών και να τονιστεί το γεγονός ότι έγινε τυχαία.

## 6.12. Οι πράκτορες (Agents)

Οι μεταφορείς πρέπει να καθοδηγήσουν τους πράκτορες τους ώστε να συμμορφωθούν στους κανονισμούς του νόμου περί ανταγωνισμού.

Η συμπεριφορά των πρακτόρων είναι πολύ σημαντική γιατί μπορεί μεν να μην έχει κάποιο εμπορικό κίνδυνο αλλά νομικά θεωρείτε σαν ενιαίο και αναπόσπαστο κομμάτι της γραμμής, εκ μέρους της οποίας και ενεργεί.

Συνήθως στις λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές, οι πράκτορες ως μέλη μιας ομάδας δουλεύουν για περισσότερες από μία γραμμές και μάλιστα μπορεί να χρησιμοποιούν τα ίδια έγγραφα και το ίδιο σύστημα διεκπεραίωσης των φορτώσεων για όλους. Επομένως οι πράκτορες έχουν πρόσβαση σε σημαντικές πληροφορίες που δεν θα έπρεπε κανονικά να μοιράζονται μεταξύ ανταγωνιστών. Ταυτόχρονα οι πράκτορες πολλές φορές συμπεριφέρονται και σαν διαμεταφορείς και έτσι έχουν μεγαλύτερη γνώση της αγοράς συμπεριλαμβανομένου και των τιμών που ισχύουν για τον κάθε μεταφορέα την δεδομένη χρονική στιγμή. Τα γραφεία των πρακτόρων – διαμεταφορέων είναι πολύ μικρά και αποτελούνται από ένα εργαζόμενο, πράγμα που σημαίνει ότι δεν μπορεί να υπάρχει αποτελεσματική προστασία των ευαίσθητων δεδομένων της κάθε γραμμής αλλά στην ουσία επαφίεται στην επαγγελματική συνείδηση και υπευθυνότητα του κάθε πράκτορα. Αν σε περίπτωση έρευνας βρεθεί ότι οι γραμμές χρησιμοποιούσαν έναν ή περισσότερους πράκτορες έτσι ώστε να μπορούν να μετέχουν σε συμπαιγνία ή για να μπορούν να ευθυγραμμίζουν τις στρατηγικές του marketing τους, τότε οι εταιρείες θα περάσουν από εξονυχιστικούς ελέγχους. Επίσης ένας μεταφορέας διακινδυνεύει την αξιοπιστία του απλά και μόνο όταν είναι πολύ συνδεδεμένος με ένα πράκτορα.

Παρόλα αυτά η σχέση μεταξύ ενός μεταφορέα και ενός πράκτορα εξαρτάται από τους κινδύνους που δημιουργούνται από τις ενέργειες του πράκτορα. Αν η σύνδεση της γραμμής με τον πράκτορα είναι πολύ μεγάλη και βασίζεται σε συμβόλαια, σε οικονομικά κριτήρια και σε επενδύσεις από τη γραμμή προς τον πράκτορα τότε η γραμμή και ο πράκτορας θα αντιμετωπίζονται σαν ένα νομικό πρόσωπο από την πλευρά των κανονισμών περί ανταγωνισμού.

Αυτό έχει δύο ενδεχόμενα:

- Η σχέση της γραμμής με τον πράκτορα αυτή καθεαυτή να μην προκαλεί ενδιαφέρον για τις αρχές του ανταγωνισμού (οι τιμές πωλήσεις μπορούν να καθοριστούν από τους δύο τους, γεωγραφικοί περιορισμοί πωλήσεων επιτρέπονται κτλ)
- Οι μεταφορείς θα πρέπει να παρακολουθούν στενά τους πράκτορες τους και μάλιστα όσο πιο στενά συνδεδεμένοι είναι τόσο μεγαλύτερη είναι η ευθύνη της γραμμής ώστε ο πράκτορας να τηρεί τους κανονισμούς και τους νόμους της antitrust πολιτικής σε θέματα εμπιστοσύνης.

Για αυτό και όταν ένας ανεξάρτητος πράκτορας μεταδίδει πληροφορίες σε έναν άλλο πράκτορα χωρίς την συγκατάθεση του μεταφορέα, αυτό δεν είναι ευθύνη του μεταφορέα αυτού καθεαυτού. Παρόλα αυτά η συμπεριφορά αυτή μπορεί να προκαλέσει υποψίες και όσο πιο στενή είναι η σχέση της γραμμής με τον πράκτορα τόσο πιο ευάλωτη γίνεται η γραμμή στην αξιοπιστία του πράκτορα στα θέματα antitrust πολιτικής. Από την άλλη μεριά αν ο πράκτορας ενεργεί εντελώς ανεξάρτητα και με δικό του εμπορικό ρίσκο τότε οι γραμμές δεν θα έρθουν αντιμέτωπες με υποψίες για παραβίαση της αντιμονοπωλιακής πολιτικής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί ότι όταν ένας πράκτορας ενεργεί υπό εμπορικό ρίσκο είναι σαν εμπορικός αντιπρόσωπος σε εντελώς κάθετη σχέση.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε τέτοιες συνθήκες οι μεταφορείς δεν επιτρέπεται να θέτουν στους εμπορικούς αντιπρόσωπους κατώτατη τιμή και η πιθανότητα να προσφέρουν στους εμπορικούς αντιπρόσωπους αποκλειστικότητα για συγκεκριμένη περιοχή είναι πολύ μικρή. Οι περισσότεροι πράκτορες στη ναυτιλία γραμμών είναι καθαροί πράκτορες και όχι εμπορικοί αντιπρόσωποι.

Μια μέθοδος τριών βημάτων που μπορούν να ακολουθήσουν οι γραμμές είναι:

1. Σε όλα τα συμβόλαια που κλείνονται με τους πράκτορες πρέπει να αναφέρετε η υποχρέωση του πράκτορα να τηρεί τους ισχύοντες κανόνες της πολιτικής υπέρ του ανταγωνισμού, να δημιουργεί δικλείδες ασφαλείας και να περιλαμβάνετε μια ρήτρα αξιοπιστίας.
2. Οι πράκτορες καλούνται (ή και υποχρεούνται) να παρακολουθούν ενδοεταιρικά σεμινάρια συμμόρφωσης με τους κανονισμούς και επίσης είναι πολύ καλή ιδέα να διοργανώνεται ξαφνικούς και ετήσιους οικονομικούς ελέγχους.
3. Και οι εργαζόμενοι στις γραμμές θα πρέπει να αναφέρουν οποιαδήποτε φήμη έχουν ακούσει στην αγορά, η οποία μπορεί να εμπλέκει τους πράκτορες σε ακατάλληλες επαφές με άλλους πράκτορες ή στη διάδοση ευαίσθητων πληροφοριών. Η γραμμή θα πρέπει να παίρνει αυστηρά μέτρα έτσι ώστε να μην υπάρχουν τέτοιες διαρροές πληροφοριών και επίσης θα πρέπει να προλαμβάνει οποιαδήποτε θέματα προκύπτουν σε εσωτερικό έλεγχο. Επίσης αν οι πράκτορες δίνουν πληροφορίες στη γραμμή για τις τιμές των ανταγωνιστών, θα πρέπει πάντα όταν η γραμμή αναφέρετε σε αυτές τις τιμές να προσδιορίζει την πηγή, ακόμα και στην εσωτερική αλληλογραφία μεταξύ της γραμμής και του πράκτορα. Αυτά τα μέτρα θα πρέπει να ακολουθούνται ακόμα και κατά τη διάρκεια διαπραγματεύσεων μεταξύ της γραμμής και του πράκτορα, είτε ο πράκτορας είναι διαμεταφορέας είτε είναι απλός πράκτορας. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων είναι σύνηθες φαινόμενο ένας πράκτορας να αποκαλύπτει τις τιμές των ανταγωνιστών αλλά δεν θα πρέπει να ζητά η γραμμή από τον πράκτορα να μάθει πληροφορίες για τις τιμές των ανταγωνιστών μέσω άλλων πρακτόρων είτε κατευθείαν από τους ανταγωνιστές.

### **Παράδειγμα:**

1) Ο πράκτορας της γραμμής στη Βόρεια Κίνα αναφέρει ότι όλοι οι πράκτορες που δραστηριοποιούνται στην εμπορική διαδρομή της Ευρώπης συμφώνησαν να αυξήσουν τα έξοδα των φορτωτικών εγγράφων κατά 20 δολάρια και ότι θα στείλει σύντομα μια ανακοίνωση σε όλες τις γραμμές που αντιπροσωπεύει. Τι απαντάει η γραμμή;

A. Ευχαριστεί τον πράκτορα και από λεπτότητα του στέλνει μια ευχαριστήρια επιστολή στην οποία προτείνει ότι θα πρέπει να πείσει τους πράκτορες της Νότιας Κίνας να ακολουθήσουν την ίδια πολιτική.

B. Ευχαριστεί τον πράκτορα και του λέει ότι θα ήταν καλύτερο να αποσιωπήσει το κομμάτι της συμφωνίας στη γραπτή ανακοίνωσή του.

C. Λέει στον πράκτορα ότι δεν μπορεί να επιβάλλει χρέωση φορτωτικών εγγράφων και ότι σαν μεταφορέας θα επιβαρυνθεί η γραμμή το κόστος.

D. Ενημερώνει τον πράκτορα ότι η συμφωνία μεταξύ ανταγωνιστών για οποιαδήποτε χρέωση είναι παράνομη και για αυτό θα αποφασίσει ανεξάρτητα ποιο θα είναι το ποσό που θα επιβάλλει ως χρέωση φορτωτικών εγγράφων. Λέει στον πράκτορα να μην στείλει την επιστολή συμφωνίας και στην περίπτωση που στείλει η γραμμή απαντάει με μια επιστολή ότι αυτή η συμφωνία δεν έχει νόμιμη ισχύ και ότι δεν θα την ακολουθήσει.

Στο παραπάνω σενάριο, η γραμμή ενημερώνεται προφορικά για ένα σκηνικό συμπαιγνίας, στο οποίο δεν είναι ακόμη μέλος. Το κρίσιμο σημείο είναι να διασφαλίσει ότι δεν τη συνδέει τίποτα με αυτή τη συμφωνία και ότι η εταιρεία είναι αποστασιοποιημένη από ένα τέτοιο θέμα.

Η απάντηση A είναι η χειρότερη δυνατή αφού θα προέκυπταν γραπτές αποδείξεις οι οποίες θα έδειχναν ότι ο αντιπρόσωπος της εταιρείας προσυπογράφει την συμφωνία.



Ούτε η απάντηση Β είναι καλύτερη, μπορεί μεν να υπάρχουν λιγότερα στοιχεία κατά του αντιπρόσωπου της εταιρείας αλλά στην πραγματικότητα ο αντιπρόσωπος με αυτή του την απάντηση αποδέχεται την συμφωνία και γίνεται μέρος αυτής.

Η απάντηση Γ είναι ένας ακριβός και περιττός τρόπος να δείξει μια εταιρεία ότι δεν είναι μέρος της συμφωνίας, διότι δεν εμποδίζει τίποτα την εταιρεία να επιβάλει κόστος φορτωτικών εγγράφων ανεξάρτητα.

Η απάντηση Δ είναι η πιο αξιόλογη επιλογή.

### **6.13. Κοινοπραξία και Συμμαχίες (Consortia and Alliance Partners)**

Η ανασκόπηση της Επιτροπής για το θέμα της εξαίρεσης των Κοινοπραξιών, επισήμανε την αποδοχή της επιτροπής για την ανάγκη της συνέχισης των Κανονισμών για τις Κοινοπραξίες. Ο κανονισμός για τις κοινοπραξίες θα συνεχίσει να ισχύει όσο αναφορά στη Ναυτιλία γραμμών υπό συγκεκριμένους κανόνες (μια μοναδική περίπτωση των κανόνων περί ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

Πιο συγκεκριμένα οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες επιτρέπεται να συντονίζουν παροχές υπηρεσιών και προσωρινά να διαχειρίζονται την μεταφορική χωρητικότητα στις περιπτώσεις όπου το συνολικό μερίδιο αγοράς τους δεν είναι πολύ μεγάλο. Αυτό σημαίνει ότι η ναυτιλία γραμμών μπορεί να προβεί σε συμφωνίες σχετικές με τεχνικά, λειτουργικά και ή εμπορικά θέματα σε οριζόντιο επίπεδο και έτσι να βελτιώνουν τις παροχές υπηρεσιών τους. Εξυπακούεται ότι όταν κλείνονται συμφωνίες σχετικές με λειτουργικά θέματα οι γραμμές είναι σε επαφή μεταξύ τους αλλά πρέπει να δίνετε ιδιαίτερη προσοχή ώστε οι συζητήσεις να περιορίζονται αυστηρά σε ζητήματα που είναι απαραίτητα για την οργάνωση αυτών των θεμάτων και να μην αποκαλύπτονται άλλες ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τις τιμές, την ζήτηση και την προσφορά της αγοράς. Ένα παράδειγμα συνεργασίας σε λειτουργικό επίπεδο είναι η υπενοικίαση χώρων πάνω σε καράβι, δηλαδή οι ανταγωνιστές γίνονται πελάτες σε κατακόρυφο επίπεδο. Οι διαπραγματεύσεις που αφορούν την τιμή των χώρων δεν είναι παράνομες αρκεί να μην αποκαλύπτονται λεπτομέρειες της

πολιτικής τιμολόγησης των γραμμών. Επίσης θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η Επιτροπή παρακολουθεί στενά τις συμφωνίες συνεργασίας.

Με λίγα λόγια επιτρέπεται να γίνονται συζητήσεις μεταξύ των γραμμών σχετικές με προσωρινές ρυθμίσεις χωρητικότητας, για προγραμματισμένες κοινές παροχές υπηρεσιών σε εμπορικές διαδρομές με κοινά δρομολόγια, κοινή χρήση τερματικών εμπορευματοκιβωτίων και λειτουργικούς χειρισμούς και κοινά λιμάνια προορισμού. Η συνεργασία μεταξύ των μελών των συμμαχιών στα λιμάνια δεν είναι παράνομη αντίθετα σε πολλές περιπτώσεις κρίνεται αναγκαία, αυτό περιλαμβάνει και διαπραγματεύσεις των χρεώσεων φορτοεκφόρτωσης με το τερματικό με αποτέλεσμα να υπάρχουν κοινές χρεώσεις για την φορτοεκφόρτωση μεταξύ των γραμμών και των τερματικών. Επίσης είναι αποδεκτό να γίνετε ανταλλαγή, πώληση ή και ανταλλαγή χώρων σε πλοία ή σύμπραξη πλοίων και η ανταλλαγή μηχανογραφημένων πληροφοριών. Αλλά δεν επιτρέπεται οι γραμμές να συζητούν για τιμές, για χρεώσεις π.χ. Terminal handling charges, μακροπρόθεσμες επενδυτικές αποφάσεις και για αποδυνάμωση του ανταγωνισμού.

#### **6.14. Οι Πελάτες και άλλες πηγές πληροφόρησης (Customers and other Sources of Information)**

Μετά την κατάργηση των conference, η διαπραγματευτική δύναμη των πελατών της ναυτιλίας γραμμών έχει αυξηθεί αφού οι τιμές είναι διαπραγματεύσιμες σε ατομική βάση για όλες τις χρεώσεις. Κάποιοι πελάτες το έχουν καταλάβει και το χρησιμοποιούν προς όφελός τους έτσι ώστε να κερδίσουν πιο ευνοϊκούς όρους και επίσης παρακολουθούν και συγκρίνουν τις τιμές που τους προσφέρονται από διάφορες γραμμές πιο προσεκτικά. Οι γραμμές από την πλευρά τους θα πρέπει να αποφεύγουν να δίνουν την εντύπωση ότι οι μεταφορείς ακολουθούν τις ίδιες στρατηγικές όταν διαπραγματεύονται τιμές, εκπτώσεις, επίναυλους ή άλλους όρους προσφοράς. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων μεταξύ των γραμμών και του πελάτη μπορεί να αποκαλυφθούν πληροφορίες σχετικές με τη στρατηγική των ανταγωνιστών για αυτό και οι πελάτες είναι μια σημαντική πηγή πληροφοριών αλλά

όταν γίνετε αναφορά των πληροφοριών που η γραμμή αποκόμισε από τους πελάτες της θα πρέπει να αναφέρει την πηγή των πληροφοριών της.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## **7. Επιπτώσεις της Κατάργησης των Conferences στη Ναυτιλία Γραμμών**

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

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

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

### **7.2. *Επιπτώσεις στις τιμές και τις τάσεις της αγοράς.***

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

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

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

### ***7.3. Ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης***

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

#### 7.4. Άλλα θέματα

Θέματα μεταβατικότητας και άμεσης εφαρμογής θα παίξουν σημαντικό ρόλο στην ακύρωση του “block exemption” για τις διασκέψεις γραμμών, ειδικότερα σε όρους μεταχρονολογημένων επιπτώσεων από:

- συμφωνίες ποσότητας φορτίου (capacity agreements),
- Tie-ins with alliances
- Slot-sharing
- triangle routes και άλλες παρόμοιες καταστάσεις.

Κάποιοι από τους μηχανισμούς της αεροπλοΐας, έχουν προταθεί ως πιθανά μοντέλα, τα οποία να ακολουθηθούν μιας και τα παραπάνω προβλήματα μπορεί να παραμείνουν παρά την κατάργηση των συνδιασκέψεων.

Αυξημένη διοικητική ευελιξία μπορεί να προκύψει με την κατάργηση των συνδιασκέψεων, η οποία για παράδειγμα μπορεί να έχει την απαραίτητη δυναμική να μετατρέψει τις εμπορικές διαδρομές, είτε προς όφελος, είτε προς ζημία συγκεκριμένων λιμανιών. Αυτό αντιπροσωπεύει ένα παράδειγμα πιθανών συνολικών κερδών από την υψηλή αποδοτικότητα, άμεσα συνδεδεμένων με τα τοπικά ή βραχυπρόθεσμα κόστη της μετάβασης.

## 8. Επίλογος

Για σχεδόν 40 χρόνια, σημαντικά τμήματα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είχαν εξαιρεθεί από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ε.Ε. Παραδοσιακή πολιτική των ευρωπαϊκών και άλλων ανεπτυγμένων ναυτιλιακών χωρών ήταν η πολιτική της μη - παρέμβασης στο συγκεκριμένο σύστημα. Βάση της εξαίρεσης αυτής αποτέλεσε η αποδοχή ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις συνέβαλλαν:

- Στη σταθερότητα των τιμών,
- Στην παροχή αξιόπιστων ναυτιλιακών υπηρεσιών,
- Στην παροχή επαρκών και αποτελεσματικών τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών

Όμως σε μια ιδιαιτέρως παγκοσμιοποιημένη αγορά η ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελεί ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο, όπου νέες μορφές συνεργασίας, συγχωνεύσεις εταιρειών και συμμαχίες μεταβάλλουν συνεχώς τα δεδομένα της αγοράς. Τα στοιχεία αυτά επηρέασαν τις συζητήσεις και αναζητήσεις της κατάλληλης Κοινοτικής πολιτικής για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και την εξυπηρέτηση των εμπορικών μεταφορών.

Τον Οκτώβριο του 2004 η Ευρωπαϊκή επιτροπή δημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο για τους κανόνες ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές, ως αφετηρία μιας διαδικασίας μεταρρύθμισης των σχετικών Κοινοτικών κανονισμών (ιδιαίτερα του κανονισμού 4056/86), με στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού στην ΕΕ.

Οι λόγοι που προωθήθηκε η κατάργηση της εξαίρεσης είναι:

- Δεν υπήρχε απόδειξη ότι οι διασκέψεις πράγματι εξασφαλίζουν σταθερότερους ναύλους.
- Είθισται οι μεταφορείς να παραβιάζουν αυθαίρετα τους όρους των διασκέψεων και να συνάπτουν αυτοτελείς συμφωνίες με μεμονωμένους φορτωτές.

- Άρχισαν να εμφανίζονται οι αρνητικές συνέπειες του περιορισμού του ανταγωνισμού (υψηλοί ναύλοι, χαμηλή χωρητικότητα, κακή ποιότητα υπηρεσιών)
- Η ίδια η δομή του εμπορίου είχε αλλάξει πολύ σε σχέση με την εποχή που υπογράφηκε η UNCTAD. Το εμπόριο άνοιξε διεθνώς, οι παλαιοί μέθοδοι αντικαταστάθηκαν από τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων που προκάλεσαν συγκέντρωση στην αγορά.
- Η επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο τομέας δεν χρειάζεται έτσι και αλλιώς την προστασία της εξαίρεσης γιατί η δομή του κόστους του (fixed +variable cost) είναι η ίδια όπως και σε οποιαδήποτε άλλη αγορά.

Αρχικά η εξαίρεση του κανονισμού 4056/1986 περιορίστηκε από τον κανονισμό 1/2003, ο οποίος κατήργησε τις ειδικές διαδικασίες ανταγωνισμού στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών γραμμής και επέβαλε τρόπους εφαρμογής των άρθρων 81 & 82. Όμως διατήρησε την γενική εξαίρεση για τις ναυτιλιακές διασκέψεις, τεχνικές συμφωνίες και ρυθμίσεις σύγκρουσης διεθνών νόμων.

Ο κανονισμός 1419/2006 ήρθε με τρία μόνο άρθρα και άλλαξε ριζικά την εικόνα του ανταγωνισμού στη ναυτιλία συνολικά. Κατήργησε τον κανονισμό 4056/86, δίνοντας στις διασκέψεις παράταση ζωής δύο ετών (αφού θα ήταν παράλογο να τις κηρύξει αυτόματα παράνομες, θα δημιουργούσε διεθνή επεισόδια). Και ακύρωσε το άρθρο 32 του κανονισμού 1/2003. Συμπεριέλαβε δηλαδή τα τραμπ και το καμποτάζ στο μικροσκόπιο του ευρωπαϊκού δικαίου του ανταγωνισμού υπάγοντας τα μαζί με τα liners στον κανονισμό 1/2003 πετυχαίνοντας ενιαία ρύθμιση για όλους τους τομείς της ναυτιλίας.

Παρότι η κοινοπραξία είναι και αυτή μια μορφή συνεργασίας από αυτές που απαγορεύονται από το άρθρο 81, θεωρήθηκε ακίνδυνη για τον ανταγωνισμό. Έτσι το 2000 έχουμε τον κανονισμό 823 ο οποίος ρυθμίζει την κοινοπραξία αλλά η ουσία είναι ότι το κοινοτικό δίκαιο αποδέχεται την ύπαρξη της.

Με την απαγόρευση των διασκέψεων οι προϋποθέσεις συνεργασιών μεταξύ των μεταφορέων έγιναν πολύ πιο αυστηρές. Οι κοινοπραξίες δεν αποτέλεσαν εξαίρεση. Παρέμειναν ισχυρές αλλά υπάγονται στον αναθεωρημένο κανονισμό 823/2000 που



εξακολουθεί να τις επιτρέπει από αυστηρότερες προϋποθέσεις. Η επιτροπή θα πρέπει να επεμβαίνει αν βλέπει ότι υπάρχει κατάχρηση της συνεργασίας σε βαθμό που να περιορίζει τον ανταγωνισμό ή ότι συμμετέχουν μεγάλες εταιρείες ώστε να κρύψουν τη δεσπόζουσα θέση τους (που αποκαλύπτεται αφού συμμετέχουν και σε άλλες κοινοπραξίες και δημιουργούν εναρμονισμένες πρακτικές). Η ισχύ του κανονισμού 823/2000 παρατάθηκε μέχρι τον Απρίλιο του 2015, όπου και θα επανεξεταστεί.

Στις 18 Οκτωβρίου 2008 το Συμβούλιο Far East Freight Conference των Ναυτιλιακών Εταιρειών για το εμπόριο από και προς την Ευρώπη διαλύθηκε, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διάλυση του συμβουλίου συνέπεσε χρονικά με μια πολύ δύσκολη για τον κλάδο παγκόσμια οικονομική συγκυρία.

Το παγκόσμιο εμπόριο υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα θύματα της οικονομικής κρίσης και πηγή μερικών πολύ ανησυχητικών οικονομικών μεγεθών. Σύμφωνα με στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας, η αξία των εξαγωγών από ένα δείγμα 65 χωρών, οι οποίες συνολικά αντιπροσωπεύουν το 97% της παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας, αυξήθηκε κατά 20,2% το Σεπτέμβριο του 2008, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2007.

Ωστόσο, η αξία τους έως τον Νοέμβριο του 2008 είχε μειωθεί κατά 17,3% από την αντίστοιχη περίοδο του 2007, και τελικά κατρακύλησε κατά 32,6% μέχρι τις αρχές του Ιανουαρίου 2009.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η κατάρρευση του αμερικανικού χρηματοπιστωτικού συστήματος οδήγησε σε πάγωμα των πιστώσεων και των δανείων. Συνάμα αποθάρρυνε τη γενικότερη επενδυτική δραστηριότητα και τη διάθεση των επενδυτών να αναλάβουν οποιοδήποτε ρίσκο. Αυτό με της σειρά του είχε ως αποτέλεσμα το «μάζωμα» των νοικοκυριών, τη μείωση της κατανάλωσης – ζήτησης.

Η συρρίκνωση του κύκλου εργασιών των μικρομεσαίων εργοστασίων ανά τον κόσμο οδήγησε σε μείωση της παραγωγής και των νέων παραγγελιών για πρώτες ύλες και προϊόντα.

Ειδικότερα στον τομέα containerized shipping, η πτώση του εμπορικού όγκου και η αυξημένη διαθεσιμότητα πλοίων σε δρομολόγια μεγάλης εμπορικής σημασίας

(Ευρώπη – Ασία) συντέλεσαν στη συρρίκνωση των κερδών ανά container σε επίπεδο χαμηλότερο από το ημερήσιο κόστος λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών.

Σύμφωνα με δεδομένα της European Liner Affair Association, οι τιμές των ναύλων ανά εμπορευματοκιβώτιο στο κομμάτι Ευρώπη – Ασία κυμαίνονταν τους τρεις πρώτους μήνες του 2009 στο 49% του αντίστοιχου μέσου όρου του 2008.

Ως αποτέλεσμα, οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο containerized shipping, και για τις οποίες τα πιο εμπορικά κομμάτια είναι το ευρωπαϊκό εμπόριο καθώς και το εμπόριο από την Άπω Ανατολή για Ευρώπη, γνώρισαν φέτος πρωτόγνωρες απώλειες για τον κλάδο.

Πριν από τον Αύγουστο του 2008 το κόστος για τη μεταφορά από Κίνα ενός «εικοσαριού» εμπορευματοκιβωτίου ήταν κατά μέσο όρο στα 1400 δολάρια ΗΠΑ, ενώ φέτος και μέχρι περίπου τα μέσα της χρονιάς το κόστος είχε μειωθεί περίπου στα 400 δολάρια ΗΠΑ.

Το κόστος λειτουργίας και μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων το πρώτο μισό του 2009 κατέληξε να ξεπερνά κατά πολύ τα ναύλα, καθιστώντας έτσι τις περισσότερες φορτώσεις ζημιογόνες για τις γραμμές.

Ως επακόλουθο, πολλές εταιρείες δήλωσαν σημαντικές απώλειες, και σε ορισμένες περιπτώσεις κατέφυγαν σε μέτρα έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης προκειμένου να παραμείνουν στο χώρο.

Η πρωτοφανής μείωση ωστόσο των ναύλων φαίνεται ότι είναι κάτι που πλέον οδεύει προς το τέλος της.

Προκειμένου να περιορίσουν τις απώλειες τους στο ελάχιστο, οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν έμειναν άπραγες. Με διαρθρωτικές κινήσεις και αλλαγές στα προϊόντα τους βοήθησαν στην αύξηση των επιπέδων των ναύλων.

Πιο συγκεκριμένα, μείωσαν τον αριθμό των πλοίων ανά δρομολόγιο, αύξησαν τη χρήση πλοίων μικρότερης χωρητικότητας, προχώρησαν σε συνεργασία μεταξύ δύο ή περισσότερων εταιρειών με κοινά πλοία και δρομολόγια, και πάγωσαν τις παραγγελίες νέων πλοίων.

Επίσης από τον Ιούνιο του 2009 όλο και περισσότερα πλοία παροπλίζονται από τις ναυτιλιακές. Σύμφωνα με στοιχεία της Lloyd Marine Intelligence Unit, περίπου το 10% του συνολικού στόλου εμπορικών πλοίων παγκοσμίως είναι αγκυροβολημένο σε διάφορα λιμάνια της Κίνας και της Ευρώπης.

Τα αποτελέσματα από την κατάργηση των conferences φαίνεται να τείνουν περισσότερο προς την πλευρά των καθαρών οικονομικών κερδών τα οποία προκύπτουν από την κατάργηση των συνδιασκέψεων. Παρ' όλα αυτά, αυτό το συμπέρασμα ομολογουμένως στηρίζεται σε μια κάποια σχετικά αδύναμη μαρτυρία ανέκδοτων στοιχείων και θεωρητικών οικονομικών μελετών. Η κατανομή των αποτελεσμάτων δεν είναι πιθανό να είναι άρτια και σίγουρα θα υπάρξουν κόστη μετάβασης.

Οι επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, στη συγκέντρωση και στην παροχή της ποσότητας από την κατάργηση των συνδιασκέψεων, δεν αναμένεται να είναι σημαντικές στις κύριες εμπορευματικές διαδρομές.

Οι επιπτώσεις στις δευτερεύουσες εμπορευματικές διαδρομές, θα μπορούσαν πιθανώς να είναι σημαντικές, ειδικότερα βραχυπρόθεσμα (π.χ. μέχρι να λειτουργήσουν οι ρυθμίσεις τις αγορές).

Παρ' όλα αυτά, δεν υπάρχει καμία συμφωνία μέχρι στιγμής μεταξύ των εμπλεκομένων μερών, σχετικά με το εάν η κατάργηση θα επηρεάσει αναντίστοιχα τους μικρούς μεταφορείς και φορτωτές. Υπάρχει μια δυνατότητα, η φιλελευθεροποίηση της βιομηχανίας να οδηγήσει σε μια πιο «ληστρική» τιμολόγηση, σε βάρος των μικρότερων μεταφορέων και φορτωτών. Υπάρχει επίσης η πιθανότητα, οι μικροί πλοιοκτήτες, να είναι λιγότερο ικανοί να προσαρμοστούν γρήγορα στην κατάργηση των συνδιασκέψεων, καθιστώντας τους περισσότερο ευάλωτους από τους μεγάλους πλοιοκτήτες.

Οι συνδιασκέψεις γραμμών δεν φαίνεται να μειώνουν τη μεταβλητότητα των επιπέδων των ναύλων, ενώ η κατάργησή τους μπορεί να οδηγήσει σε μια γενικευμένη ελάττωση αυτής της μεταβλητότητας. Παρ' όλα αυτά, αυτή η ελάττωση μπορεί να

αντισταθμιστεί από την αστάθεια στον όγκο των μεταφερόμενων ποσοτήτων σε μία ή περισσότερες από τις δευτερεύουσες γραμμές, κυρίως βραχυπρόθεσμα

Τέλος θα πρέπει να πούμε ότι οι επιπτώσεις της κατάργησης των conferences δεν έχουν ακόμα διαφανεί λόγω του σύντομου διαστήματος εφαρμογής της κατάργησης τους.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2002), Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Βλάχος Γ., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Βλάχος Γ., Γεωργαντόπουλος Ε., (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς: Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ

Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Θεοδωρόπουλος Σ., (1997), Ευρωπαϊκή Οικονομική Ολοκλήρωση, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Krugman P. (2009), Η κρίση του 2008 και η επιστροφή των οικονομικών της ύφεσης, Έκδοση στα Ελληνικά, Σειρά Αναστοχασμός, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα.

Θεοφάνης, Σ. (2005), «Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία και τη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών-Η Διεθνής Εμπειρία και ο Ανταγωνισμός», Προσκεκλημένη Ομιλία, Συνέδριο «Ελληνικοί Λιμένες: Το παρόν και το μέλλον», 9 Ιουνίου 2005, Θεσσαλονίκη

European Commission (EC), 2004, White Paper on the review of Regulation 4056/86

Federal Maritime Commission (FMC), 2001, The impact of ocean shipping reform act of 1998.

Kühn, Kai-Uwe and Xavier Vives, 1994, Information exchanges among firms and their impact on competition, European Commission.

Nitsche, Rainer and Nils von Hinten-Reed, Charles River Associates (CRA), 2004, Competitive impacts of information exchange.

Productivity Commission (PC), 2004, Review of Part X of the Trade Practices Act 1974: International Cargo Liner Shipping, Draft Report.

Sjostrom, William, 1989, Collusion in ocean shipping: a test of monopoly and empty core models, in: Journal of Political Economy, vol. 97, no. 3, 1160-1179.

Telser, Lester G., 1996, Competition and the core, in: Journal of Political Economy, vol. 104, no. 1, 85-107.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2004, Review of Maritime Transport.

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

Atofina: ‘Shippers have been Taken for Idiots’”, American Shipper, June 2003.

Association des Utilisateurs de Transport de Fret (2003), Presentation at Public Hearing Review of Council Regulation 4056/86, 3 December 2003.

Baumol, William J., Panzar, John C. and Willig, Robert D. (1988). “Contestable Markets and the Theory of Industry Structure”, Harcourt, Brace and Jovanovich, San Diego.

Charles River Associates (2004), “Competitive Impacts of Information Exchange”, Paper commissioned by the European Liner Affairs Association, June 2004.

Charles River Associates (2004), “Shipping Conferences: A study of the Impact of FEFC Activity on Prices in the North Europe-Asia Trade”, Paper commissioned by the European Liner Affairs Association, June 2004.

Council of European and Japanese National Shipowners’ Associations (2001), CENSA submission to the OECD Inquiry relating to ‘Regulatory Reform in International Maritime Transport’, March 2001.

Davies Arnold Cooper (2003), “Commission Consultation Paper on the Review of Council Regulation (EEC) No. 4056/86 Laying Down Detailed Rules for the Application of Articles 81 and 82 of the Treaty to Maritime Transport”, Response to European Commission Consultation Paper on Council Regulation 4056/86, 3 June 2003.

Erasmus University (2003), “For the Assistance in Processing Public Submissions to be received in Response to the Consultation Paper on the Review of Council Regulation 4056/86”, prepared for the European Commission, 12 November 2003.

European Commission (2004), "Annex to White Paper on the review of Council Regulation 4056/86," European Commission Review of Council Regulation 4056/86, 2003

European Commission (2000), “Commission Regulation (EC) No. 823/2000 of 19 April 2000 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia)”, *Official Journal*, L100, 20 April 2000.

European Commission (1986), “Council Regulation (EEC) No. 4056/86 of 22 December 1986”, *Official Journal*, L378, 31 December 1986.

European Commission (2005), "Towards a Future Maritime Policy for the Union," European Commission Press Release (Memo/05/72), 2 March 2005.

European Community Shipowners' Associations (2003), European Community Shipowners' Associations submission to the European Commission Review of Council Regulation 4056/86, ECSA Response to the Consultation Paper, 13 June 2003.

European Liner Affairs Association (2004), "European Commission Review of Council Regulation (EEC) 4056/86 of 22 December 1986 – Post Hearing Submission", Submission to the European Commission Review of Council Regulation 4056/86, 20 February 2004.

European Liner Affairs Association (2004), "European Commission Review of Council Regulation (EEC) 4056/86 of 22 December 1986 – Response by ELAA", Submission to the European Commission Review of Council Regulation 4056/86, 18 June 2003.

European Liner Affairs Association (2004), "European Commission Review of Council Regulation (EEC) 4056/86 of 22 December 1986 – Technical Paper: Burden of Proof", Submission to the European Commission Review of Council Regulation 4056/86, 3 December 2003.

European Liner Affairs Association (2004), "European Commission Review of Council Regulation (EEC) 4056/86 of 22 December 1986 – Technical Paper: Precedents drawn from case law regarding the concept of stability", Submission to the European Commission Review of Council Regulation 4056/86, 3 December 2003.

European Liner Affairs Association (2005), "The ELLA Proposal for a New Regulatory Framework for the Liner Shipping Industry – Article 81 EC Assessment", Submission to the European Commission Review of Council Regulation 4056/86, 10 March 2005.

European Shippers Council (2003), "Liner Shipping: Ancient Myths and Modern Realities - Why a Review of the Liner Shipping Block Exemption Regulation is Necessary", Submission to the European Commission Review of the Council Regulation 4056/86 – Responses to the Consultation Paper, 14 November 2003.

European Shippers Council (2001), European Shippers Council submission to the OECD Inquiry relating to Maritime Regulatory Reform, 10 April 2001.

European Shippers Council (2004), "Response to the ELAA Post-Hearing Paper", Submission to the European Commission Review of Council Regulation 4056/86, 16 April 2004.

European Shippers Council (2004), "What Shippers Require from Liner Shipping in the Future and Why", Submission to the European Commission Review of the Council Regulation 4056/86 – Responses to the Discussion Paper, September 2004.

Haralambides, H.E. et al. (2003), “Contract of Services for the Assistance in Processing Public Submissions to be received in Response to the ‘Consultation Paper’ on the Review of Council Regulation 4056/86”, Report prepared for the European Commission - Competition DG, Erasmus University of Rotterdam, 12 November 2003.

Howrey Simon Arnold and White LLP (2003), “Ancillary Charges and Surcharges”, Report for the European Liner Affairs Association, July 2003.

Mensching, Jurgen (2000), “Liner Shipping: Examining the Development and Impact of European Legislation”, Speech at Containerization International 3<sup>rd</sup> Annual Conference “Global 2000”, London, 22 March 2000.

National Industrial Transportation League (2001), The National Industrial Transportation League submission to the OECD Inquiry relating to Regulatory Reform in International Maritime Transport, 27 March 2001.

OECD (1998), Background Report on the Role of Competition Policy in Regulatory Reform, Competition Law and Policy, 1998.

OECD (2002), Competition Policy in Liner Shipping – Final Report, Division of Transport, 16 April 2002.

OECD (1998), MTC Conclusions on Work on Promotion of Compatibility of Competition Policy applied to International Liner Shipping including Multimodal Transport with a Maritime Leg, Maritime Transport Committee, 24 January 1998.

OECD (2000), Recommendation of the Council concerning Common Principles of Shipping Policy for Member Countries, 28 September 2000.

OECD (2000), Regulatory Issues in International Maritime Transport, Division of Transport.

OECD (1999), Relationship between Regulators and Competition Authorities, Committee on Competition Law and Policy, 29 June 1999.

Scherer, F.M., (1980). “Industrial Market Structure and Economic Performance”, (2nd ed.). Houghton, Mifflin Company, Boston.

Trans-Atlantic Conference Agreement (2001), Trans-Atlantic Conference Agreement submission to the OECD Inquiry relating to Regulatory Reform in International Maritime Transport, 2001.

Trans-Pacific Stabilization Agreement (2001), Trans-Pacific Stabilization Agreement submission to the OECD Inquiry relating to Regulatory Reform in International Maritime Transport, 2001.



United States International Trade Commission (2005), USITC Interactive Tariff and Trade Data Web, ([http://dataweb.usitc.gov/scripts/user\\_set.asp](http://dataweb.usitc.gov/scripts/user_set.asp)), Accessed 24 March 2005.

World Shipping Council (2001), World Shipping Council submission to the OECD Inquiry relating to Regulatory Reform in International Maritime Transport, March 2001.

Hua-An Lu, James Cheng, Tai-Shen Lee, (2006), An Evaluation of Strategic Alliances in Liner Shipping – An Empirical Study of CKYH, Journal of Marine Science and Technology, Vol. 14, No. 4, pp 202-212

#### ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

<http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/legislation.html>

European Shippers' Council (ESC), 2004, "What shippers require from liner shipping in the future and why", available at:

[http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/esc\\_future\\_paper.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/esc_future_paper.pdf)

European Liners Affairs Association (ELAA), 2004, Proposal of 6 August 2004, available at:

[http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/elaa\\_proposal\\_06082004.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/elaa_proposal_06082004.pdf)

<http://www.mediashipping.gr/?q=node/3359>

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/1063&format=HTML&aged=0&language=EL&guiLanguage=fr>

<http://www.eyefortransport.com/content/elaa-comments-european-trades-post-liner-conferences>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

**Πρόταση κανονισμού του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την Κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου περί επικυρώσεως από τα κράτη μέλη της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κώδικος Συμπεριφοράς των CONFERENCES Τακτικών Γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση»**

[pic] | ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ |

Βρυξέλλες, 30.1.2007

COM(2006) 869 τελικό

2006/0308 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου περί επικυρώσεως από τα κράτη μέλη της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κώδικος Συμπεριφοράς των CONFERENCES Τακτικών Γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση»

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

Πλαίσιο της πρότασης

- Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η πρόταση αποβλέπει στην κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 1979, περί επικυρώσεως από τα κράτη μέλη της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κώδικος Συμπεριφοράς των CONFERENCES Τακτικών Γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση». Η παρούσα πρόταση κατέστη αναγκαία λόγω της έκδοσης του κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου αριθ. 1419/2006, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003, η οποία αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του έτσι ώστε να περιληφθούν οι ενδομεταφορές και οι διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.

- Γενικό πλαίσιο

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 πραγματεύεται την προσχώρηση στη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τον Κώδικα Συμπεριφοράς των διασκέψεων τακτικών γραμμών από τα κράτη μέλη, ή την κύρωσή της.

Η σύμβαση για τον Κώδικα Δεοντολογίας των διασκέψεων τακτικών γραμμών (Γενεύη, 6 Απριλίου 1974) συντάχθηκε υπό την αιγίδα της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD) με σκοπό να διαμορφωθεί ένα εναρμονισμένο διεθνές πλαίσιο για τη διεξαγωγή των διασκέψεων τακτικών γραμμών. Στόχος

της σύμβασης UNCTAD ήταν να αποκατασταθεί ισορροπία στην πρόσβαση των εμπορευματικών μεταφορών στις τακτικές γραμμές μεταξύ μεταφορέων των ανεπτυγμένων χωρών και μεταφορέων των αναπτυσσόμενων χωρών. Προς το σκοπό αυτό, ο Κώδικας καθιερώνει τον αποκαλούμενο "κανόνα 40/40/20", σύμφωνα με τον οποίο οι αποστολές εμπορευμάτων μεταξύ δύο χωρών μελών πρέπει να κατανέμονται ως εξής: 40% για τους πλοιοκτήτες που είναι εγκατεστημένοι στη χώρα προέλευσης, 40% για τους πλοιοκτήτες που είναι εγκατεστημένοι στη χώρα προορισμού και 20% για τους πλοιοκτήτες που είναι από άλλες χώρες (επίσης μέλη του Κώδικα). Η σύμβαση προβλέπει επίσης κανόνες και διαδικασίες που αποβλέπουν στην αποφυγή καταχρήσεων από τις διασκέψεις και στην ενθάρρυνση του διαλόγου μεταξύ φορτωτών και μεταφορέων. Παρά το γεγονός ότι ο κύριος στόχος του Κώδικα ήταν να προστατευθούν τα συμφέροντα των αναπτυσσόμενων χωρών, οι χώρες αυτές εξέφρασαν την απογοήτευσή τους για τον τρόπο με τον οποίο η διάσκεψη εφαρμόζει τον Κώδικα από την έναρξη ισχύος του στις 6 Οκτωβρίου 1983.

Δέκα τρία κράτη μέλη της Κοινότητας είναι συμβαλλόμενα μέρη του Κώδικα. Βάσει του άρθρου 48 του Κώδικα, τα κράτη δικαιούνται να καταστούν συμβαλλόμενα μέρη με προσχώρηση ή υπογραφή, η οποία εφόσον χρειάζεται συνοδεύεται από κύρωση, αποδοχή ή έγκριση του Κώδικα, ανάλογα πώς προβλέπει η εθνική τους νομοθεσία. Στη βάση αυτή, το Βέλγιο και η Γερμανία έχουν κυρώσει τη σύμβαση· η Δανία, η Φινλανδία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν προσχωρήσει στη Διάσκεψη· η Τσεχική Δημοκρατία, η Γαλλία και η Σλοβακία την έχουν εγκρίνει. Έχει προσχωρήσει επίσης στη Σύμβαση η Νορβηγία.

Καθόσον ο Κώδικας Δεοντολογίας προβλέπει την κατανομή των φορτίων με βάση τα εθνικά μερίδια, η κοινοτική νομοθεσία έπρεπε να προβλέπει κατάλληλες ρυθμίσεις ώστε να αποβεί ο μηχανισμός αυτός συμβατός με τις αρχές της Συνθήκης. Έτσι, εκδόθηκε ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου, ο οποίος απαιτούσε από τα κράτη μέλη να διατυπώνουν επιφύλαξη όταν κυρώνουν τη σύμβαση (την εγκρίνουν ή προσχωρούν σε αυτήν), σύμφωνα με την οποία οφείλουν να θέσουν τα μερίδια που τους έχουν κατανεμηθεί με βάση τον Κώδικα στη διάθεση όλων των πλοιοκτητών που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα. Η ρύθμιση περιέχει επίσης λεπτομερείς διατάξεις όσον αφορά την εφαρμογή της σύμβασης, δεν επιβάλλει όμως την κύρωσή της από τα κράτη μέλη.

Στις 25 Δεκεμβρίου 2006, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 με τον οποίο καταργείται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 προέβλεπε την ολοκληρωτική εξαίρεση των διασκέψεων τακτικών γραμμών από την απαγόρευση της συνθήκης ΕΚ για τις περιοριστικές εμπορικές πρακτικές (άρθρο 81). Πριν αρχίσει να ισχύει η κατάργηση του κανονισμού αυτού και δεδομένου ότι οι κανόνες ανταγωνισμού δεν είχαν ποτέ εφαρμοσθεί πλήρως στον τομέα των τακτικών γραμμών, η Επιτροπή θα εκδώσει κατάλληλες κατευθύνσεις για τον ανταγωνισμό

στον τομέα της ναυτιλίας, έτσι ώστε να βοηθήσει την ομαλή μετάβαση στο καθεστώς πλήρους ανταγωνισμού. Οι κατευθύνσεις, οι οποίες αναμένεται να εκδοθούν κατά τα τέλη του 2007, θα πραγματεύονται θέματα όπως είναι η ανεξάρτητη αποθήκη δεδομένων, η δημιουργία εμπορικής ένωσης και φόρα, και η δημοσίευση δείκτη τιμών. Σκοπός των κατευθύνσεων είναι να εξηγηθεί, μεταξύ άλλων, πώς εφαρμόζονται οι κανόνες ανταγωνισμού στις τακτικές γραμμές εν γένει, καθώς και η έγκαιρη και τακτική ανταλλαγή και δημοσίευση των πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορική ικανότητα και τη χρήση της. Ως ενδιάμεσο βήμα στην εκπόνηση των κατευθύνσεων, οι υπηρεσίες της Επιτροπής δημοσίευσαν τον Σεπτέμβριο του 2006 ένα έγγραφο για τα θέματα που αφορούν τις τακτικές γραμμές.

Βάσει του άρθρου 1 δεύτερη παράγραφος του κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου αριθ. 1419/2006, το άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχεία (β) και (γ), τα άρθρα 3 έως 7, το άρθρο 8 παράγραφος 2 και το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 θα εξακολουθήσουν να ισχύουν για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών που πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 στις 18 Οκτωβρίου 2006 – ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου – για μεταβατική περίοδο δύο ετών.

Συνεπώς, στις 18 Οκτωβρίου 2008 – δηλαδή, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου - για τις τακτικές γραμμές θα εφαρμόζεται το άρθρο 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης και οι διασκέψεις τακτικών γραμμών θα καταστούν παράνομες για το εμπόριο από/προς τους κοινοτικούς λιμένες. Τα κράτη μέλη, τα οποία είναι μέλη του Κώδικα, δεν θα μπορούν πλέον να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους, και πιο συγκεκριμένα εκείνη που εξασφαλίζει ότι οι εθνικές τακτικές γραμμές τους δικαιούνται να είναι πλήρη μέλη των διασκέψεων που εξυπηρετούν το εξωτερικό εμπόριό τους (άρθρο 1 παράγραφος 1 του Κώδικα). Αυτά τα κράτη μέλη πρέπει να αποσυρθούν από τη σύμβαση. Εννοείται ότι τα κράτη μέλη που δεν είναι μέλη του Κώδικα, δεν θα μπορούν πλέον να κυρώσουν τη σύμβαση ή να προσχωρήσουν σε αυτήν.

Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 θα καταστεί ανεφάρμοστος και πρέπει να καταργηθεί ταυτόχρονα με την κατάργηση της εξαίρεσης από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών.

- Υπάρχουσες διατάξεις στο πεδίο της πρότασης

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 1979, για την κύρωση από τα κράτη μέλη της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τον Κώδικα Δεοντολογίας των διασκέψεων τακτικών γραμμών, ή την προσχώρησή τους σε αυτήν.

- Συνοχή με τις άλλες πολιτικές και τους στόχους της Ένωσης

Η πρόταση συμβαδίζει με την πολιτική ανταγωνισμού, διότι αποβλέπει στην ευθυγράμμιση του κεκτημένου στον τομέα της ναυτιλίας με την προτεινόμενη μεταρρύθμιση στις τακτικές γραμμές. Συμβαδίζει επίσης με την ακολουθούμενη πολιτική απλούστευσης, διότι στόχος της

πρότασης είναι να αφαιρεθεί από την κοινοτική νομοθεσία ένα νομικό κείμενο που θα αποβεί ανεφάρμοστο.

Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και εκτίμηση των επιπτώσεων

- Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η παρούσα πρόταση είναι επικουρική εκείνης που καταργεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου, η οποία καταργούσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, και τροποποιούσε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του ούτως ώστε να συμπεριληφθούν οι ενδομεταφορές και οι διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.

- Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Δεν χρειάστηκε εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη.

- Εκτίμηση των επιπτώσεων

Καθόσον η πρόταση αφορά την κατάργηση υπάρχοντος κανονισμού, δύο είναι οι δυνατές επιλογές: 1) η μη ανάληψη νομικής δράσης και 2) η ανάληψη νομικής δράσης.

Η πρώτη επιλογή θα συνεπαγόταν ότι, παρά την κατάργηση του κανονισμού αριθ. 4056/86, ο κανονισμός αριθ. 954/79 θα παρέμενε σε ισχύ, καίτοι ανεφάρμοστος. Η λύση αυτή δεν κρίνεται συμβατή με την κοινοτική νομοθεσία και την απλούστευσή της.

Αντίθετα, η κατάργηση του κανονισμού θα συμβάλει στην ευθυγράμμιση του ναυτιλιακού κεκτημένου με τη μεταρρύθμιση στις τακτικές γραμμές, η οποία θα ολοκληρωθεί πολύ σύντομα.

Όπως προαναφέρθηκε, η αναγκαιότητα να αποσυρθούν τα κράτη μέλη από τον κώδικα δεοντολογίας της UNCTAD δεν αποτελεί συνέπεια της κατάργησης του κανονισμού 954/79 αλλά της κατάργησης του κανονισμού 4056/86. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι όταν αποσυρθούν τα κράτη μέλη από τον Κώδικα, ο Κώδικας θα εξακολουθήσει να ισχύει για τα υπόλοιπα μέλη.

Με αυτά τα δεδομένα, πρέπει να υπενθυμισθεί ότι οι οικονομικές επιπτώσεις στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο από τη σταδιακή κατάργηση των διασκέψεων στην Κοινότητα (και την επακόλουθη απόσυρση των κρατών μελών από τον Κώδικα) εξετάστηκε σε μελέτη των επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκε για την πρόταση κατάργησης του κανονισμού αριθ. 4056/86. Επίσης, η Επιτροπή έχει ήδη εκτιμήσει τις επιπτώσεις που θα έχει η κατάργηση του κανονισμού αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου για τις αναπτυσσόμενες χώρες, πολλές από τις οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη του Κώδικα.

Νομικά στοιχεία της πρότασης

- Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Προτείνεται η κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου.

- Νομική βάση

Άρθρο 80 της Συνθήκης

- Αρχή της επικουρικότητας

Η πρόταση επιπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Συνεπώς, δεν ισχύει η αρχή της επικουρικότητας.

- Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας, διότι μόνον με έκδοση κανονισμού του Συμβουλίου είναι δυνατόν να καταργηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου.

Η πρόταση δεν πρόκειται να δημιουργήσει διοικητικό φόρτο στις κοινοτικές, εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές. Ο διοικητικός φόρτος για τις κυβερνήσεις των κρατών μελών, ο οποίος συνίσταται στην απόσυρσή τους από τον Κώδικα Δεοντολογίας του ΟΗΕ για τις διασκέψεις των τακτικών γραμμών, δεν αποτελεί συνέπεια της παρούσας πρότασης – καθόσον ο κανονισμός αριθ. 954/79 δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να καταστούν μέλη του Κώδικα – αλλά συνέπεια της κατάργησης του κανονισμού αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου.

- Επιλογή μέσων

Προτεινόμενο μέσο: κανονισμός.

Άλλα μέσα θα ήταν ακατάλληλα για τον εξής λόγο: επειδή η πρόταση αποβλέπει στην κατάργηση κανονισμού του Συμβουλίου, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί μόνον ένας κανονισμός του Συμβουλίου.

Δημοσιονομικές επιπτώσεις

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον κοινοτικό προϋπολογισμό.

Πρόσθετες πληροφορίες

- Απλούστευση

Η πρόταση προβλέπει την απλούστευση της νομοθεσίας.

Όταν εγκριθεί η πρόταση, θα αφαιρεθεί από την κοινοτική νομοθεσία ένα νομικό κείμενο, το οποίο θα αποβεί ανεφάρμοστο.

- Κατάργηση υπάρχουσας νομοθεσίας

Η έγκριση της πρότασης θα οδηγήσει σε κατάργηση υπάρχοντος νομοθετήματος.

- Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη νομική πράξη αφορά ένα θέμα που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ και πρέπει επομένως να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

- Έναρξη ισχύος

Για λόγους νομικής συνοχής, η κατάργηση του κανονισμού αριθ. 954/79 του Συμβουλίου πρέπει να τεθεί σε ισχύ ταυτόχρονα με την κατάργηση της εξαίρεσης από την απαγόρευση που προβλέπει το άρθρο 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών, ήτοι με της λήξη της διετούς μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 1, δεύτερη παράγραφος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.

1419/2006 του Συμβουλίου με τον οποίο καταργείται ο κανονισμός αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου.

2006/0308 (COD)

Πρόταση

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου περί επικυρώσεως από τα κράτη μέλη της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κώδικος Συμπεριφοράς των CONFERENCES Τακτικών Γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση»

(Κείμενο που ενδιαφέρει τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής[1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[2],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[3],

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της συνθήκης[4],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 1979, περί επικυρώσεως από τα κράτη μέλη της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών «περί του Κώδικος Συμπεριφοράς των CONFERENCES Τακτικών Γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση»[5], προβλέπει ορισμένες απαιτήσεις, τις οποίες οφείλουν τα κράτη μέλη να εκπληρώσουν κατά την κύρωση της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τον Κώδικα Δεοντολογίας των διασκέψεων τακτικών γραμμών ή κατά την προσχώρησή τους σε αυτήν.

2. Η σύμβαση για τον Κώδικα Δεοντολογίας των διασκέψεων τακτικών γραμμών διαμορφώνει ένα διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών, και πιο συγκεκριμένα ένα σύνολο κανόνων που αφορούν την πρόσβαση πλοιοκτητών που είναι εγκατεστημένοι στα εδάφη των συμβαλλομένων στη σύμβαση χωρών σε μερίδια φορτίου, τα οποία εξυπηρετούν το αμοιβαίο εξωτερικό τους εμπόριο.

3. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 της 25ης Σεπτεμβρίου 2006[6] κατήγγειλε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές,[7] ο οποίος μεταξύ άλλων προέβλεπε εξαίρεση από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών.



4. Στο τέλος της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1419/2006, η απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης θα εφαρμόζεται στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και συνεπώς δεν θα επιτρέπεται πλέον η λειτουργία διασκέψεων τακτικών γραμμών για το εμπόριο από/προς τους λιμένες των κρατών μελών.

5. Τα κράτη μέλη δεν θα μπορούν επομένως να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με βάση τον Κώδικα. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη δεν θα μπορούν πλέον να κυρώσουν ή να εγκρίνουν τον Κώδικα, ούτε να προσχωρήσουν σε αυτόν. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 θα αποβεί έτσι ανεφάρμοστος και πρέπει να καταργηθεί στο τέλος της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 1 δεύτερη παράγραφος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1419/2006, ήτοι στις 18 Οκτωβρίου 2008.

#### ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

##### Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 καταργείται.

##### Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 18 Οκτωβρίου 2008.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος Ο Πρόεδρος

[...] [...]

[1] ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

[2] ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

[3] ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

[4] ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

[5] ΕΕ L 121, της 17.5.1979, σ. 1.

[6] ΕΕ L 269 της 28.9.2006, σ. 1

[7] ΕΕ L 378, της 31.12.1986, σ. 4.

Βρυξέλλες, 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2008

**Αντιμονοπωλιακή νομοθεσία: Η Επιτροπή θέσπιζει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της νομοθεσίας ανταγωνισμού στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέσπισε κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς των κανόνων που η συνθήκη ΕΚ προβλέπει για τις περιοριστικές επιχειρηματικές πρακτικές (άρθρο 81). Προηγήθηκε δημόσια διαβούλευση το 2007 (βλ. [IP/07/1325](#) και [MEMO/07/355](#)). Το 2006, το Συμβούλιο κατήργησε την απαλλαγή που ίσχυε για τις ναυτιλιακές διασκέψεις στο πλαίσιο της νομοθεσίας ανταγωνισμού της ΕΕ (βλ. [IP/06/1283](#) και [MEMO/06/344](#)). Από τον Οκτώβριο του 2008, οι ναυτιλιακές διασκέψεις θα πρέπει να προβαίνουν οι ίδιες σε εκτίμηση του κατά πόσον οι επιχειρηματικές τους πρακτικές συνάδουν με τη νομοθεσία ανταγωνισμού. Οι κατευθυντήριες γραμμές θα βοηθήσουν τις επιχειρήσεις του ναυτιλιακού τομέα να κατανοήσουν τις συνέπειες της προαναφερόμενης αλλαγής, επιπλέον δε παρέχουν διευκρινίσεις για τον ορισμό αγοράς, τις ανταλλαγές πληροφοριών στον τομέα των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς και για τις συμφωνίες επιχειρησιακής συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων που πραγματοποιούν μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπ) (πρόκειται για τη μη τακτική θαλάσσια μεταφορά χύδην φορτίου που δεν είναι συσκευασμένο σε εμπορευματοκιβώτια), οι οποίες είναι γνωστές ως «συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας». Οι κατευθυντήριες γραμμές θα δημοσιευθούν στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ.

Η αρμόδια για τον ανταγωνισμό επίτροπος Neelie Kroes δήλωσε τα εξής: «Λόγω της σπουδαιότητας των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων για τόσο πολλούς κλάδους της ευρωπαϊκής οικονομίας, οφείλω να μεριμνώ ούτως ώστε ο συγκεκριμένος τομέας να λειτουργεί όσο το δυνατόν πιο ανταγωνιστικά, πράγμα που θα επιτρέψει να διατηρηθούν οι τιμές χαμηλά και παράλληλα θα διασφαλίσει την υψηλή στάθμη των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν καθοδήγηση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε σχέση με τη νομοθεσία ανταγωνισμού της ΕΕ και υπό αυτή την έννοια σηματοδοτούν ένα σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση της καλύτερης εφαρμογής της νομοθεσίας στον ναυτιλιακό τομέα».

Με τον κανονισμό του Συμβουλίου 4056/86 χορηγήθηκε στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών απαλλαγή από τη νομοθεσία ανταγωνισμού της ΕΕ για την οργάνωσή τους στις λεγόμενες «διασκέψεις» με στόχο τον καθορισμό των τιμών και τον συντονισμό της ικανότητας μεταφοράς φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια. Τον Σεπτέμβριο του 2006, το Συμβούλιο αποφάσισε να καταργήσει την απαλλαγή αυτή από τη νομοθεσία ανταγωνισμού της ΕΕ, με ισχύ από τις 18 Οκτωβρίου 2008. Το Συμβούλιο αποφάσισε επίσης να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής των διαδικαστικών διατάξεων της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003, στον οποίον καθορίζονται οι κανόνες για

την εφαρμογή των αντιμονοπωλιακών διατάξεων των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ) στις ενδομεταφορές (πρόκειται για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ δύο σημείων στην ίδια χώρα) και στις υπηρεσίες μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπ) (πρόκειται για τη μη τακτική θαλάσσια μεταφορά χύδην φορτίου που δεν είναι συσκευασμένο σε εμπορευματοκιβώτια). Τούτο σημαίνει ότι η Επιτροπή διαθέτει πλέον σε σχέση με τις ενδομεταφορές και τις υπηρεσίες τραμπ τις ίδιες εξουσίες διερεύνησης υποθέσεων και επιβολής του νόμου οι οποίες της αναγνωρίζονται σε όλους τους άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας.

Οι αλλαγές αυτές σηματοδοτούν την έναρξη ενός νέου ανταγωνιστικού καθεστώτος στον ναυτιλιακό τομέα. Για να διασφαλιστεί ότι το νέο καθεστώς θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των αγορών, η Επιτροπή συμφώνησε να παράσχει καθοδήγηση σε σχέση με την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ στον ναυτιλιακό τομέα. Οι σχετικές κατευθυντήριες γραμμές εκδόθηκαν έπειτα από διαβουλεύσεις με αντικείμενο σχέδιο το οποίο δημοσιεύθηκε στα τέλη του 2007 (βλ. [IP/07/1325](#) και [MEMO/07/355](#)). Οι κατευθυντήριες γραμμές αποσαφηνίζουν τους κανόνες για τις ανταλλαγές πληροφοριών και τις ενώσεις επιχειρήσεων στον τομέα των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς. Επίσης παρέχουν καλύτερη καθοδήγηση για τη νομική αντιμετώπιση των ομαδικών συνεργασιών στον τομέα των υπηρεσιών τραμπ. Ειδικότερα, το τελικό κείμενο εξηγεί αναλυτικότερα τις συνθήκες υπό τις οποίες μία συμφωνία ομαδικής συνεργασίας η οποία αρχικά φαίνεται να αντιστρατεύεται τον ανταγωνισμό μπορεί τελικά να θεωρηθεί σύννομη με βάση τις ευεργετικές για τον ανταγωνισμό συνέπειες που παράγει, όπως η καλύτερη στάθμη των υπηρεσιών ή η μείωση των τιμών για τους πελάτες.

Οι διατάξεις που αφορούν τις τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς θα εφαρμοσθούν για μία πενταετία από τις 18 Οκτωβρίου 2008, ημερομηνία ουσιαστικής κατάργησης της απαλλαγής κατά κατηγορία για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς.

Η μεταρρύθμιση της νομοθεσίας ανταγωνισμού που διέπει τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς θα ολοκληρωθεί κατά τους προσεχείς μήνες με δημόσια διαβούλευση σχετικά με ένα προκαταρκτικό σχέδιο κανονισμού για την ανανέωση της ισχύος του κανονισμού περί της απαλλαγής κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 823/2000 της Επιτροπής της 19<sup>ης</sup> Απριλίου 2000, όπως έχει τροποποιηθεί). Ο εν λόγω κανονισμός παρέχει τη δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών να συνάπτουν εκτεταμένες συνεργασίες με σκοπό την από κοινού παροχή υπηρεσιών («κοινοπραξίες»). Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες θεσπίζονται σήμερα αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο του σχεδίου δράσης της Επιτροπής για την υλοποίηση ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (βλ. [IP/07/1463](#) και [MEMO/07/403](#)).

Η απόδοση των κατευθυντήριων γραμμών στα αγγλικά, τα γερμανικά και τα γαλλικά είναι διαθέσιμη στην εξής διεύθυνση:

<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime>

Βλ. Επίσης [MEMO/08/460](#).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ



Βρυξέλλες, 29.4.2009  
COM(2009) 206 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ  
ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Έκθεση για τη λειτουργία του κανονισμού 1/2003**

**{SEC(2009)574}**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ  
ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Έκθεση για τη λειτουργία του κανονισμού 1/2003**

**Εισαγωγή**

1. Ο κανονισμός 1/2003<sup>6</sup>, που αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο εκσυγχρονισμού των κανόνων και διαδικασιών εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας, τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004. Το άρθρο 44 του κανονισμού 1/2003 προβλέπει ότι, την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2009, δηλαδή πέντε έτη μετά την ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής του, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη λειτουργία του.

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης (ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 411/2004 του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2004, για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 και τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Κοινότητας και των τρίτων χωρών (ΕΕ L 68 της 6.3.2004, σ. 1) και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (ΕΕ L 269 της 28.9.2006, σ. 1).

2. Ο κανονισμός 1/2003 ήταν το αποτέλεσμα της πιο εκτεταμένης μεταρρύθμισης των διαδικασιών για την επιβολή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ από το 1962. Τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι τα εξής:
- Η κατάργηση της πρακτικής σύμφωνα με την οποία κοινοποιούνται συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων στην Επιτροπή, η οποία μπορεί έτσι να αφιερώνει τους πόρους της στο σημαντικό αγώνα κατά των συμπράξεων και άλλων σοβαρών παραβιάσεων των αντιμονοπωλιακών κανόνων.
  - Η εξουσιοδότηση των εθνικών αρχών ανταγωνισμού και των δικαστηρίων να εφαρμόζουν τους αντιμονοπωλιακούς κανόνες της ΕΚ στο σύνολό τους, έτσι ώστε να υπάρχουν πολλαπλοί φορείς εφαρμογής της νομοθεσίας και επομένως ευρύτερη εφαρμογή των κοινοτικών αντιμονοπωλιακών κανόνων.
  - Ίσοι όροι ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις που λειτουργούν και από τις δύο πλευρές των συνόρων, δεδομένου ότι όλοι οι φορείς επιβολής της νομοθεσίας ανταγωνισμού, περιλαμβανομένων των εθνικών αρχών ανταγωνισμού και των εθνικών δικαστηρίων, είναι υποχρεωμένοι να εφαρμόζουν τους αντιμονοπωλιακούς κανόνες της ΕΚ σε περιπτώσεις που επηρεάζεται το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.
  - Στενή συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής και των εθνικών αρχών ανταγωνισμού στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ανταγωνισμού (το «ΕΔΑ»).
  - Προωθημένα μέσα επιβολής της νομοθεσίας για την Επιτροπή έτσι ώστε να είναι καλύτερα εξοπλισμένη για να εντοπίζει και να αντιμετωπίζει τις παραβιάσεις των αντιμονοπωλιακών κανόνων.
3. Στο πλαίσιο του κανονισμού 1/2003, η Επιτροπή εξέδωσε επίσης τον κανονισμό εφαρμογής 773/2004<sup>7</sup> της Επιτροπής καθώς και έξι νέες ανακοινώσεις και κατευθυντήριες γραμμές<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 773/2004 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διεξαγωγή από την Επιτροπή των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 123 της 27.4.2004, σ. 18), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 622/2008 της Επιτροπής, της 30ής Ιουνίου 2008, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 773/2004, της Επιτροπής σχετικά με τη διεξαγωγή των διαδικασιών διευθέτησης διαφορών σε υποθέσεις συμπράξεων (ΕΕ L 171 της 1.7.2008, σ. 3).

<sup>8</sup> Το Πακέτο Εκσυγχρονισμού, βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη συνεργασία στο πλαίσιο του δικτύου των αρχών ανταγωνισμού (ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 43), ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής και των δικαστηρίων των κρατών μελών της ΕΕ κατά την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 ΕΚ (ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 54), ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ανεπίσημη καθοδήγηση ως προς καινοφανή ζητήματα που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ σε μεμονωμένες περιπτώσεις (επιστολές καθοδήγησης) (ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 78), ανακοίνωση της Επιτροπής περί χειρισμού των καταγγελιών από την Επιτροπή βάσει των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 65), κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των

4. Η έκθεση αποτελεί άσκηση καταγραφής, στόχος της οποίας είναι να κατανοηθεί και να αξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο λειτούργησε ο εκσυγχρονισμός των αντιμονοπωλιακών κανόνων της ΕΚ κατά τα πρώτα πέντε έτη. Αυτή η έκθεση εκπονείται σε συνδυασμό με το συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που περιλαμβάνει περισσότερες λεπτομέρειες.

#### **Αλλαγή συστήματος: από το σύστημα κοινοποίησης στην άμεση εφαρμογή του Άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ**

5. Ο κανονισμός 1/2003 εισήγαγε μια θεμελιώδη αλλαγή στο πλαίσιο εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ. Αντικατέστησε το κεντρικό σύστημα κοινοποίησης και έγκρισης που δημιουργήθηκε με τον κανονισμό 17, από ένα σύστημα επιβολής της νομοθεσίας βάσει της άμεσης εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ στο σύνολό τους.

Δυνάμει του κανονισμού 1/2003, η Επιτροπή, οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού και τα δικαστήρια είναι αρμόδια να εφαρμόζουν πλήρως τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ. Ειδικότερα, οι συμφωνίες που υπάγονται στο άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ ισχύουν τώρα άμεσα και είναι αμέσως εκτελεστές, δεδομένου ότι δεν απαιτείται προηγούμενη απόφαση για αυτό το σκοπό. Στο πλαίσιο επιβολής της νομοθεσίας από δημόσια αρχή, εξετάζεται εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του

6. άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ κυρίως όταν γίνεται αναφορά στη διάταξη ως επιχείρημα υπεράσπισης σε υποθέσεις επιβολής της νομοθεσίας.
7. Η αλλαγή από σύστημα κοινοποίησης και διοικητικής έγκρισης σε σύστημα άμεσης εφαρμογής διεξήχθη χωρίς σοβαρά προβλήματα. Γενικά, ούτε η πάγια πρακτική της Επιτροπής και των εθνικών φορέων επιβολής, ούτε η εμπειρία που απέκτησαν οι επιχειρήσεις και οι νομικοί κύκλοι δεν έδειξαν να αντιμετωπίζονται σοβαρές δυσκολίες στην άμεση εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ που έγινε ευρέως δεκτή από τα ενδιαφερόμενα μέρη.
8. Η αλλαγή του συστήματος επέτρεψε την αλλαγή των προτεραιοτήτων της Επιτροπής εφόσον της έδωσε την δυνατότητα να αφιερώσει τους πόρους της σε τομείς στους οποίους μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ. Αυτή η προορατική προσέγγιση φαίνεται καθαρά από την έναρξη ερευνών ευρείας κλίμακας σε βασικούς τομείς της οικονομίας της ΕΕ που έχουν άμεσες επιπτώσεις στους καταναλωτές. Η Επιτροπή εφήρμοσε επίσης μια προσέγγιση βασισμένη περισσότερο στα αποτελέσματα σε όλους τους τομείς αντιμονοπωλιακών

---

άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης (ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 81) και κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης (ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 97).

υποθέσεων και πολιτικής, εκτός του τομέα των συμπράξεων. Η πιο προορατική στάση της Επιτροπής φαίνεται επίσης από την αύξηση του αριθμού των αποφάσεων επιβολής που εξέδωσε, σε σύγκριση με προηγούμενες περιόδους.

Η μεταρρύθμιση των αντιμονοπωλιακών κανόνων προϋπέθετε τη μετάβαση από ένα σύστημα διοικητικής έγκρισης μεμονωμένων συμφωνιών σε ένα σύστημα που έδινε μεγαλύτερη έμφαση σε γενικές κατευθύνσεις χρήσιμες σε πολλές επιχειρήσεις και άλλους φορείς επιβολής της νομοθεσίας. Πρόκειται για μια διαδικασία την οποία είχε ήδη αρχίσει η Επιτροπή πριν από το 2004 για τους κάθετους περιορισμούς<sup>9</sup> και τις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας<sup>10</sup>. Το πακέτο εκσυγχρονισμού του 2004 συμπεριελάμβανε γενικές κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ<sup>11</sup>, τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία και τις κατευθυντήριες γραμμές κατά τη μεταφορά τεχνολογίας<sup>12</sup> που εκδόθηκαν το ίδιο έτος. Στις 9 Φεβρουαρίου 2009, η Επιτροπή δημοσίευσε κατευθύνσεις σχετικά με τις προτεραιότητες της Επιτροπής κατά τον έλεγχο της εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταχρηστικές συμπεριφορές αποκλεισμού που υιοθετούν δεσπόζουσες επιχειρήσεις, μετά από επανειλημμένες παραινέσεις των ενδιαφερομένων μερών<sup>13</sup>. Όσον αφορά την καθοδήγηση σε μεμονωμένες

<sup>9</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών (ΕΕ L 336 της 29.12.1999, σ. 21-25) και ανακοίνωση της Επιτροπής - κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (ΕΕ C 291 της 13.10.2000, σ. 1).

<sup>10</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2658/2000 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81, παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών εξειδίκευσης (ΕΕ L 304 της 5.12.2000, σ. 3), κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2659/2000 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών έρευνας και ανάπτυξης (ΕΕ L 304 της 5.12.2000, σ. 7) και ανακοίνωση της Επιτροπής — κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας (ΕΕ C 3 της 6.1.2001, σ. 2).

<sup>11</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης (ΕΕ C 101 της 27.4.2004, σ. 97.).

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 772/2004 της Επιτροπής, της 27ης Απριλίου 2004, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών μεταφοράς τεχνολογίας (ΕΕ L 123 της 27.04.2004, σ. 11-17).

<sup>13</sup> ΕΕ C 45 της 24.02.2009, σ.7.



9. περιπτώσεις, η Επιτροπή παραμένει σταθερά προσηλωμένη στην παροχή κατευθύνσεων σε εταιρείες για τις οποίες ανακύπτουν καινοφανή ή ανεπίλυτα ζητήματα, σύμφωνα με την ανακοίνωση για την ανεπίσημη καθοδήγηση<sup>14</sup>. Ωστόσο η Επιτροπή έλαβε ελάχιστες αιτήσεις ως προς αυτό κατά την περίοδο αναφοράς.

### Διαδικασίες της Επιτροπής δυνάμει του Κανονισμού 1/2003

10. Ο κανονισμός 1/2003 προσέφερε στην Επιτροπή νέες εξουσίες επιβολής που θα της επιτρέψουν να υλοποιήσει τους βασικούς στόχους της αποτελεσματικής και συνεκτικής εφαρμογής της νομοθεσίας. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις νέες ή αναθεωρημένες εξουσίες της ενεργά και γενικά με επιτυχία για την αποτελεσματική επιβολή της νομοθεσίας.
11. Ο κανονισμός 1/2003 διευκρίνισε και ενίσχυσε τις ερευνητικές εξουσίες της Επιτροπής (άρθρα 17 έως 22). Οι έρευνες κατά τομείς έγιναν ένα από τα βασικά ερευνητικά εργαλεία της και της επέτρεψαν να εντοπίζει ελλείψεις στην ανταγωνιστική διαδικασία στους τομείς του φυσικού αερίου και του ηλεκτρισμού, των τραπεζικών εργασιών λιανικής, των ασφαλίσεων και των φαρμακευτικών προϊόντων. Η Επιτροπή κατόρθωσε να αποκτήσει μια πληθώρα πραγματικών στοιχείων που τη βοήθησαν στην επιβολή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ σε μεμονωμένες υποθέσεις.
12. Οι νέες ή αναθεωρημένες εξουσίες χρησιμοποιήθηκαν στο βαθμό που ήταν αναγκαίος για τις υπό εξέταση υποθέσεις. Η εξουσία να σφραγίζει, καθώς και η εξουσία να θέτει ερωτήματα για γεγονότα ή έγγραφα κατά τους ελέγχους στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων, χρησιμοποιήθηκε τακτικά. Έλεγχοι σε μη επιχειρηματικούς χώρους διενεργήθηκαν δύο φορές<sup>15</sup>. Ο κανονισμός 1/2003 της παρέχει επίσης την εξουσία να καλεί σε συνέντευξη νομικά και φυσικά πρόσωπα με τη συγκατάθεσή τους. Ενώ η Επιτροπή χρησιμοποίησε τακτικά αυτό το μέσο, η εμπειρία έδειξε ότι η απουσία ποινών για παραπλανητικές ή αναληθείς απαντήσεις αποτελεί ενδεχομένως αντικίνητρο για την παροχή ορθών και πλήρων παρατηρήσεων. Επιπλέον, η Επιτροπή χρησιμοποίησε σπάνια την εξουσία να ζητά από τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού να διενεργούν ελέγχους για λογαριασμό της, όπως προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2. Θα είναι χρήσιμο να συνεχιστεί ο προβληματισμός σε σχέση με αυτά τα δύο προηγούμενα ζητήματα.
13. Ο κανονισμός 1/2003 περιλαμβάνει νέα σειρά αποφάσεων. Η βασική καινοτομία είναι το άρθρο 9 βάσει του οποίου η Επιτροπή δύναται με απόφασή της να καταστήσει τις δεσμεύσεις που προσφέρουν επιχειρήσεις υποχρεωτικές για αυτές. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε αυτήν την εξουσία κατά την έκδοση 13 αποφάσεων. Το άρθρο 9 επιδιώκει να προωθήσει τη διοικητική αποτελεσματικότητα και απόδοση στην αντιμετώπιση προβλημάτων ανταγωνισμού που επισημαίνει η Επιτροπή όταν οι

<sup>14</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ανεπίσημη καθοδήγηση, βλ. υποσημείωση 3.

<sup>15</sup> Βλ. δελτίο τύπου της Επιτροπής IP/09/137 για την απόφαση στην υπόθεση σύμπραξης *Marine Hoses* που εκδόθηκε πρόσφατα.

εμπλεκόμενες επιχειρήσεις προσφέρονται να αναλάβουν ορισμένες δεσμεύσεις για να ανταποκριθούν σε αυτά τα προβλήματα. Εξασφαλίζει την ταχεία εξέλιξη της αγοράς και προσέφερε σημαντική προστιθέμενη αξία σε σχέση με τον κανονισμό 17, ο οποίος δεν προέβλεπε τη δυνατότητα επιβολής του νόμου σε υποθέσεις που κατέληγαν σε άτυπες δεσμεύσεις.

14. Η Επιτροπή εξέδωσε αρκετές αποφάσεις απαγόρευσης σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού. Η εν λόγω διάταξη προβλέπει ρητά την εξουσία να επιβάλλει μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα. Μέχρι σήμερα η Επιτροπή δεν χρησιμοποίησε αυτήν την εξουσία. Ωστόσο, δέχθηκε διαρθρωτικές αλλαγές ως δεσμεύσεις<sup>16</sup>.
15. Κατά την περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή δεν εξέδωσε αποφάσεις βάσει του άρθρου 10 του κανονισμού. Αυτό το μέσο δημιουργήθηκε κυρίως για λόγους συνέπειας. Οι εντατικές προσπάθειες του ΕΔΑ για την εξασφάλιση συνεπούς εφαρμογής των αντιμονοπωλιακών κανόνων της ΕΚ κατέστησαν περιττή τη χρήση του μέχρι σήμερα.
16. Ο κανονισμός 1/2003 προβλέπει, όπως και ο κανονισμός 17, τη δυνατότητα για πρόσωπα που είναι ικανά να αποδεικνύουν ότι έχουν σχετικό έννομο συμφέρον, να υποβάλλουν (επίσημες) καταγγελίες, επωφελούμενα έτσι από ορισμένα διαδικαστικά δικαιώματα. Η Επιτροπή διάκειται ευνοϊκά σε καταγγελίες που αφορούν υποθέσεις προτεραιότητας και ενθαρρύνει τους καταγγέλλοντες να παρέχουν τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία. Παράλληλα, θα πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω ο τρόπος απλοποίησης της διεκπεραίωσης των καταγγελιών που δεν συνεπάγονται υποθέσεις προτεραιότητας σύμφωνα με τη νομολογία των κοινοτικών δικαστηρίων.
17. Η επιβολή προστίμων με επαρκώς αποτρεπτικό αποτέλεσμα, σε συνδυασμό με ένα αποτελεσματικό πρόγραμμα επιεικούς μεταχείρισης, αποτελεί το καταλληλότερο όπλο που διαθέτει η Επιτροπή για την καταπολέμηση των συμπράξεων ειδικότερα. Η νομική βάση στην οποία στηρίζεται η εξουσία της Επιτροπής να επιβάλλει πρόστιμα για παραβιάσεις ουσιαστικής διάταξης της νομοθεσίας ανταγωνισμού δυνάμει του κανονισμού 1/2003 προέρχεται κυρίως από τον κανονισμό 17. Η Επιτροπή μπορεί να επιβάλλει πρόστιμα σε επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων που παραβιάζουν τη νομοθεσία τα οποία δεν υπερβαίνουν το 10% του κύκλου εργασιών τους κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος. Η Επιτροπή βελτίωσε και επεξεργάστηκε περαιτέρω την πολιτική της σχετικά με την επιβολή προστίμων στις κατευθυντήριες γραμμές της για την επιβολή προστίμων του 2006. Τα κοινοτικά δικαστήρια επανεξέτασαν πολλά πρόστιμα που επέβαλε η Επιτροπή και ενέκριναν ευρέως την προσέγγισή της.
18. Ο κανονισμός 1/2003 εισήγαγε πιο αποτελεσματικές κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις στο πλαίσιο των ελέγχων. Η Επιτροπή έκανε χρήση αυτής της διάταξης για πρώτη φορά και επέβαλε πρόστιμο 38 εκατ. € για την παραβίαση

<sup>16</sup> Ε.ΟΝ Γερμανική χονδρική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, ΕΕ C 36 της 13.02.2009, σ. 8, και υπόθεση κλεισίματος της αγοράς φυσικού αερίου, βλ. δελτίο τύπου της Επιτροπής IP/09/410 της 18.03.2009.

σφραγίδας<sup>17</sup>. Άλλη σημαντική βελτίωση που επήλθε με τον κανονισμό 1/2003 ήταν η μεγάλη αύξηση των ανωτάτων ορίων για τις χρηματικές ποινές που μπορούν να επιβληθούν για μη τήρηση απόφασης της Επιτροπής. Η εμπειρία με αυτήν τη διάταξη έδειξε ότι η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 24 μπορεί να αποβεί σχετικά χρονοβόρα και δυσκίνητη<sup>18</sup> και μπορεί να εξεταστεί η δυνατότητα βελτίωσής της.

### **Εφαρμογή του δικαίου περί ανταγωνισμού της ΕΚ σύμφωνα με το Άρθρο 3 του Κανονισμού 1/2003**

19. Το άρθρο 3 του κανονισμού 1/2003 ρύθμισε για πρώτη φορά τη σχέση μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών ανταγωνισμού και της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού. Τα ενδιαφερόμενα μέρη από τους νομικούς και επιχειρηματικούς κύκλους επιβεβαίωσαν ευρέως ότι ο κανονισμός 1/2003 συνέβαλε θετικά στη δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού, σύμφωνα με τους στόχους της Λισαβόνας<sup>19</sup>.
20. Το άρθρο 3 παράγραφος 1 υποχρεώνει τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού και τα δικαστήρια να εφαρμόζουν τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ σε συμφωνίες ή πρακτικές ικανές να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Αυτός ο κανόνας αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει ότι η κοινοτική νομοθεσία ανταγωνισμού εφαρμόζεται σε όλες τις σχετικές υποθέσεις. Προϋποθέτει επίσης ότι όλοι οι μηχανισμοί συνεργασίας που προβλέπονται στα άρθρα 11 έως 13 και 15 του κανονισμού 1/2003 εφαρμόζονται πλήρως σε τέτοιες υποθέσεις. Η υποχρέωση εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 ενίσχυσε σημαντικά την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ, μεταφέροντας στην πράξη σε ευρεία κλίμακα ένα ενιαίο νομικό πρότυπο.
21. Ο κανόνας σύγκλισης που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 επιδιώκει να εξασφαλίσει ίσους όρους ανταγωνισμού δημιουργώντας ένα ενιαίο πρότυπο αξιολόγησης των συμφωνιών, των εναρμονισμένων πρακτικών και των αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων. Αντίθετα, τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να θεσπίζουν και να διατηρούν εθνικούς νόμους ανταγωνισμού αυστηρότερους από ό,τι το άρθρο 82 της συνθήκης ΕΚ για να απαγορεύουν ή να επιβάλλουν κυρώσεις σε μονομερή συμπεριφορά. Πολλά κράτη μέλη διαθέτουν τέτοιες διατάξεις οι οποίες περιλαμβάνουν ιδίως: εθνικές διατάξεις που ρυθμίζουν την κατάχρηση οικονομικής εξάρτησης,

<sup>17</sup> Ε.ΟΝ, ΕΕ C 240 της 19.09.2008, σ. 6.

<sup>18</sup> Μια πλήρης σειρά των εγγράφων που αφορούν τη διαδικασία της Microsoft βρίσκεται στη διεύθυνση: <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/microsoft/index.html>.

<sup>19</sup> Η λεγόμενη στρατηγική της Λισαβόνας που συμφωνήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισαβόνας το Μάρτιο του 2000 και αποσκοπεί στην προώθηση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης στην ΕΕ.

«ανώτερη διαπραγματευτική ισχύ» ή «αξιόλογη επιρροή»<sup>20</sup>. νομικές διατάξεις όσον αφορά τη μεταπώληση κάτω του κόστους ή επί ζημιά<sup>21</sup>. εθνικούς νόμους που προβλέπουν διάφορα πρότυπα για την αξιολόγηση δεσπόμενων θέσης<sup>22</sup> και αυστηρότερες εθνικές διατάξεις που διέπουν τη συμπεριφορά δεσποζουσών επιχειρήσεων.

22. Οι επιχειρηματικοί και νομικοί κύκλοι κατέκριναν την απόκλιση των προτύπων όσον αφορά τη μονομερή συμπεριφορά, επειδή θεωρούν ότι έχει ως αποτέλεσμα τον κατακερματισμό των στρατηγικών των επιχειρήσεων που τυπικά καθορίζονται σε πανευρωπαϊκή ή παγκόσμια κλίμακα. Αυτό το ζήτημα πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω, από πλευράς αξιολόγησης τόσο της έκτασης των προβλημάτων όσο και της ανάγκης να αναληφθεί δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

### Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού

23. Ο κανονισμός 1/2003 ανέθεσε στις εθνικές αρχές ανταγωνισμού το βασικό ρόλο να διασφαλίζουν ότι η κοινοτική νομοθεσία ανταγωνισμού εφαρμόζεται αποτελεσματικά και με συνέπεια, σε συνεργασία με την Επιτροπή. Μετά από πέντε χρόνια, φαίνεται ότι έχει πλήρως εκπληρωθεί ο στόχος βελτίωσης της τήρησης της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού και παράλληλα της συνεπούς εφαρμογής της.
24. Η τήρηση της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού βελτιώθηκε σημαντικά από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003. Μέχρι το τέλος του Μαρτίου 2009, πάνω από 1000 υποθέσεις εξετάστηκαν με βάση την κοινοτική νομοθεσία ανταγωνισμού σε ευρύ φάσμα τομέων.
25. Η κατανομή των καθηκόντων μεταξύ των αρμοδίων φορέων επιβολής στο πλαίσιο του δικτύου δεν δημιούργησε γενικά προβλήματα. Πέντε χρόνια εμπειρίας επιβεβαίωσαν ότι οι ευέλικτοι και ρεαλιστικοί μηχανισμοί που εισήγαγαν ο κανονισμός 1/2003 και η ανακοίνωση για το Δίκτυο λειτουργούν ομαλά. Η ανάθεση των υποθέσεων προκάλεσε συζητήσεις σε ελάχιστες μόνον υποθέσεις οι οποίες επιλύθηκαν γρήγορα.
26. Οι μηχανισμοί συνεργασίας για λόγους εξακρίβωσης πραγματικών περιστατικών στο πλαίσιο του ΕΔΑ λειτούργησαν καλά γενικά. Η δυνατότητα ανταλλαγής και χρησιμοποίησης των πληροφοριών που συγκεντρώνουν άλλες αρχές ανταγωνισμού προωθεί τη γενική αποτελεσματικότητα στο εσωτερικό του δικτύου και αποτελεί προϋπόθεση για ένα ευέλικτο σύστημα ανάθεσης των υποθέσεων. Επιπλέον, η εξουσία

<sup>20</sup> Κανόνες αυτού του τύπου υπάρχουν στη Γαλλία, στη Γερμανία, στην Ελλάδα, στην Πορτογαλία, στη Λετονία, στην Ουγγαρία και στην Ιρλανδία.

<sup>21</sup> Τα κράτη μέλη που απαγορεύουν επί του παρόντος τη μεταπώληση κάτω του κόστους ή επί ζημιά είναι ιδίως η Γαλλία και η Γερμανία.

<sup>22</sup> Ως παράδειγμα αναφέρουμε την αυστριακή νομοθεσία, σύμφωνα με την οποία επιχείρηση θεωρείται δεσπόμενα εάν κατέχει ανώτερη θέση στις εμπορικές σχέσεις της με τους πελάτες ή τους προμηθευτές της.

των εθνικών αρχών ανταγωνισμού να διεξάγουν ελέγχους ή να εφαρμόζουν άλλα μέτρα εξακρίβωσης πραγματικών περιστατικών για λογαριασμό άλλης εθνικής αρχής ανταγωνισμού, παρόλο που συνάντησε ορισμένους περιορισμούς λόγω των διαφορετικών εθνικών διαδικασιών, χρησιμοποιήθηκε ευρέως ανάλογα με τις ανάγκες και συνέβαλε στην αποτελεσματική επιβολή της νομοθεσίας.

27. Τίθεται το ζήτημα εάν η απαγόρευση χρήσης από εθνική αρχή ανταγωνισμού προκειμένου να επιβάλλει στερητικές της ελευθερίας ποινές, των πληροφοριών που λαμβάνει από δικαιοδοτικό όργανο το οποίο δεν εφαρμόζει τέτοιου είδους ποινές, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3, είναι υπερβολική και αποτελεί εμπόδιο για την αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας. Είναι ενδεχομένως σκόπιμο να εξεταστεί εάν υπάρχουν άλλες δυνατότητες και παράλληλα να διατηρηθούν τα δικαιώματα υπεράσπισης των μερών. Αυτές οι παρατηρήσεις ισχύουν επίσης για τις μελλοντικές συζητήσεις όσον αφορά τις συμφωνίες διεθνούς συνεργασίας με επιλεγμένα δικαιοδοτικά όργανα που διαθέτουν ποινικά συστήματα επιβολής του νόμου.
28. Μέχρι το τέλος της περιόδου αναφοράς, η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού είχαν την πρόθεση να εκδώσουν πάνω από 300 αποφάσεις δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 4. Καμία από αυτές τις υποθέσεις δεν κατέληξε σε κίνηση διαδικασίας από την Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 6 με σκοπό την απώλεια από τις αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών της αρμοδιότητάς τους για λόγους συνεπούς εφαρμογής της νομοθεσίας. Η εμπειρία δείχνει ότι οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού επιδιώκουν γενικά να εξασφαλίσουν τη συνέπεια και οι προσπάθειες που καταβάλλονται στο πλαίσιο του ΕΔΑ έχουν συμβάλει επιτυχώς στην υλοποίηση αυτού του στόχου. Δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 4, έχει αναπτυχθεί η πρακτική σύμφωνα με την οποία γίνεται άτυπη συζήτηση σχετικά με τα μέτρα που προβλέπει να εφαρμόσει η εθνική αρχή σε επίπεδο υπηρεσιών και τηρώντας τον όρο εμπιστευτικότητας στο πλαίσιο του δικτύου. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι γενικά ικανοποιημένα με τα αποτελέσματα της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού στο εσωτερικό του ΕΔΑ.
29. Το ΕΔΑ αποδείχθηκε επιτυχές φόρουμ για τη συζήτηση γενικών θεμάτων πολιτικής. Ο τακτικός διάλογος μεταξύ των μελών του δικτύου σε όλα τα επίπεδα κατά τα τελευταία χρόνια συνέβαλε σημαντικά στη συνεπή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού.
30. Ενώ ο κανονισμός 1/2003 δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν ειδικό θεσμικό πλαίσιο για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού, πολλά κράτη μέλη ενίσχυσαν ή επανεξέτασαν τις δομές της χώρας τους όσον αφορά την επιβολή της νομοθεσίας για να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητά τους.
31. Ο κανονισμός 1/2003 δεν ρυθμίζει ούτε εναρμονίζει επισήμως τις διαδικασίες των εθνικών αρχών ανταγωνισμού, πράγμα που σημαίνει ότι εφαρμόζουν τους ίδιους ουσιαστικούς κανόνες σύμφωνα με διαφορετικές διαδικασίες και ότι μπορούν να επιβάλλουν διάφορες κυρώσεις. Ο

κανονισμός 1/2003 λαμβάνει υπόψη αυτές τις διαφορές<sup>23</sup>. Συνέβαλε επίσης σε σημαντικό βαθμό εθελούσιας σύγκλισης των νομοθεσιών των κρατών μελών που υποστηρίχθηκε από τη δράση που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΕΔΑ.

32. Το πρότυπο πρόγραμμα επιείκειας του ΕΔΑ<sup>24</sup> δείχνει τον τρόπο με τον οποίο το ΕΔΑ μπορεί να συνδυάζει τις προσπάθειες όλων των μελών του για την ανάπτυξη νέας οπτικής με σκοπό να αντιμετωπίζονται οι πραγματικές και υποκειμενικές ελλείψεις του υπάρχοντος συστήματος. Οι εργασίες στο πλαίσιο του ΕΔΑ έπαιξαν καταλυτικό ρόλο στο ότι ενεθάρρυναν τα κράτη μέλη και/ή τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού να εισαγάγουν και να αναπτύξουν τις δικές τους πολιτικές επιείκειας, καθώς επίσης και στο ότι συνέβαλαν στη μεταξύ τους σύγκλιση. Σήμερα, μόνο δύο κράτη μέλη δεν έχουν θεσπίσει ακόμη κάποια πολιτική επιείκειας. Το πρότυπο πρόγραμμα προβλέπει ότι το ΕΔΑ θα έχει αξιολογήσει το βαθμό σύγκλισης των προγραμμάτων επιείκειας μέχρι το τέλος του 2008. Η αξιολόγηση θα αποτελέσει τη βάση προβληματισμού για το αν απαιτείται περαιτέρω δράση σε αυτόν τον τομέα.
33. Υπάρχουν, εντούτοις, ακόμη διαφορές στα συστήματα επιβολής της νομοθεσίας των κρατών μελών για σημαντικές πτυχές όπως τα πρόστιμα, οι ποινικές κυρώσεις, η ευθύνη ομάδων επιχειρήσεων, η ευθύνη ενώσεων επιχειρήσεων, η διαδοχή επιχειρήσεων, οι περίοδοι παραγραφής και τα αποδεικτικά πρότυπα, η εξουσία επιβολής μέτρων διαρθρωτικού χαρακτήρα, καθώς και η ικανότητα των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών να καθορίζουν επισήμως προτεραιότητες επιβολής της νομοθεσίας. Αυτή η πτυχή αξίζει περαιτέρω εξέτασης και προβληματισμού.

### Συνεργασία με τα εθνικά δικαστήρια

34. Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003, τα εθνικά δικαστήρια διαθέτουν την εξουσία να εφαρμόζουν πλήρως και τα δύο άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ. Τα εθνικά δικαστήρια εφήρμοσαν τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ σε διάφορους τομείς και αντιμετώπισαν ποικίλα ζητήματα. Εντούτοις, τα ενδιαφερόμενα μέρη επεσήμαναν αυτό που θεωρούν ως άνιση επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού από τα εθνικά δικαστήρια.
35. Ο κανονισμός 1/2003 περιλαμβάνει σειρά μηχανισμών που συμβάλλουν στη συνεπή εφαρμογή της νομοθεσίας ανταγωνισμού από τα εθνικά δικαστήρια. Από την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004, η Επιτροπή εξέδωσε γνώμες για 18 υποθέσεις στα εθνικά δικαστήρια για θέματα που αφορούν την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ. Τόσο η Επιτροπή όσο και οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού έχουν την εξουσία να υποβάλλουν εξ ιδίας πρωτοβουλίας (ως *amicus curiae*) παρατηρήσεις δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 3.

<sup>23</sup> Βλ. τις προϋποθέσεις για τη χρήση των πληροφοριών που διαβιβάζονται ως αποδεικτικά στοιχεία στο άρθρο 12 παράγραφοι 2 και 3.

<sup>24</sup> Διαθέσιμο στη διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/competition/ecn/model\\_leniency\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/ecn/model_leniency_en.pdf).

Πρόκειται για ένα μέσο το οποίο χρησιμοποιείται ορθά από πολλές εθνικές αρχές ανταγωνισμού. Η Επιτροπή αποφάσισε να υποβάλει παρατηρήσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας για δύο υποθέσεις κατά την περίοδο αναφοράς όταν έκρινε ότι υπήρχε επικείμενη απειλή για τη συνεπή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας ανταγωνισμού. Τα ενδιαφερόμενα μέρη κάλεσαν την Επιτροπή να προσφεύγει περισσότερο σε αυτό το μέσο και πρέπει να εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω αυτή η πρακτική.

36. Ο κανονισμός 1/2003 καλεί τα κράτη μέλη να διαβιβάζουν στην Επιτροπή αντίγραφο κάθε γραπτής απόφασης που εκδίδουν τα εθνικά δικαστήρια και αφορά την εφαρμογή των άρθρων 81 ή 82 της συνθήκης ΕΚ. Εντούτοις, αυτό το σύστημα δεν λειτούργησε άριστα και πρέπει να εξεταστούν λύσεις για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική και ουσιαστική πρόσβαση στις αποφάσεις των εθνικών δικαστηρίων.

### Διασύνδεση με τα μέτρα επιβολής που λαμβάνουν τρίτες χώρες

37. Η Επιτροπή δίνει ιδιαίτερη σημασία στην ενίσχυση εποικοδομητικής συνεργασίας με τις αρχές τρίτων χωρών, ειδικότερα σε ότι αφορά τις παραβάσεις που έχουν διεθνή διάσταση. Η αποτελεσματικότητα της διεθνούς συνεργασίας εξαρτάται, ωστόσο, από την αποτελεσματικότητα των ερευνών που διεξάγει η ίδια η Επιτροπή με σκοπό την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ.
38. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο ανέκυψαν ζητήματα κοινοποίησης των πληροφοριών που βρίσκονται στους φακέλους της Επιτροπής σε δικαιοδοτικά όργανα τρίτων χωρών. Αυτά τα ζητήματα ανέκυψαν στο πλαίσιο εκδίκασης ιδιωτικών διαφορών από δικαιοδοτικά όργανα τρίτων χωρών και, σε πιο περιορισμένη κλίμακα, όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών με τις δημόσιες αρχές τρίτων χωρών.
39. Η Επιτροπή αποτελεί ένθερμο υποστηρικτή των αποτελεσματικών αστικών διαδικασιών αποζημίωσης ιδίως κατά των μελών των συμπράξεων. Εντούτοις, η κοινοποίηση πληροφοριών από το φάκελο της Επιτροπής στο πλαίσιο εκδίκασης ιδιωτικών διαφορών από δικαιοδοτικά όργανα τρίτων χωρών, ειδικότερα πληροφοριών που υποβλήθηκαν προαιρετικά κατά τη διάρκεια της έρευνας, μπορεί να υπονομεύσει σοβαρά την αποτελεσματικότητα των δημοσίων αρχών στην επιβολή της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας. Η Επιτροπή υπέβαλε στα δικαστήρια των ΗΠΑ παρατηρήσεις ως *amicus curiae* κατά της γνωστοποίησης πληροφοριών που συνελέχθησαν αποκλειστικά για τους λόγους της έρευνάς της. Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής υπέβαλε επίσης σχετική παρατήρηση στην *Antitrust Modernisation Commission* των ΗΠΑ.
40. Γενικά, τα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν ότι το νομικό πλαίσιο πρέπει να διευκρινισθεί και να ενισχυθεί για να βελτιωθούν τα σημερινά επίπεδα προστασίας κατά της γνωστοποίησης, τόσο όσον αφορά την εκδίκαση ιδιωτικών διαφορών από δικαιοδοτικά όργανα τρίτων χωρών όσο και την ανταλλαγή πληροφοριών με τις δημόσιες αρχές τρίτων χωρών.

## Συμπέρασμα

41. Ο κανονισμός 1/2003 επέφερε σημαντική αλλαγή στον τρόπο εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας ανταγωνισμού. Ο κανονισμός βελτίωσε σημαντικά την επιβολή από την Επιτροπή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ. Η Επιτροπή μπόρεσε να αναλάβει πιο προορατικό ρόλο αντιμετωπίζοντας τις αδυναμίες του ανταγωνισμού σε βασικούς τομείς της οικονομίας με πιο στοχοθετημένο τρόπο.
42. Η κοινοτική νομοθεσία ανταγωνισμού έγινε σε μεγάλο βαθμό το «δίκαιο της χώρας» για όλη την ΕΕ. Η συνεργασία στο πλαίσιο του ΕΔΑ εξασφάλισε τη συνεπή εφαρμογή της. Το δίκτυο αποτελεί καινοτόμο πρότυπο διακυβέρνησης για την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου από την Επιτροπή και τις αρχές των κρατών μελών.
43. Σε περιορισμένο αριθμό τομέων<sup>25</sup>, η παρούσα έκθεση τονίζει τις πτυχές που χρήζουν περαιτέρω εκτίμησης, αλλά αφήνει ανοικτό το ερώτημα εάν χρειάζεται άλλη τροποποίηση των σημερινών κανόνων ή πρακτικών. Θα αποτελέσει τη βάση πάνω στην οποία θα στηριχθεί η Επιτροπή για να εξετάσει, σε μεταγενέστερο στάδιο, εάν είναι σκόπιμο να αναλάβει περαιτέρω πρωτοβουλίες πολιτικής.

<sup>25</sup>

Βλ. παραγράφους 12, 16, 18, 22, 27, 32, 33, 35, 36 και 40.