

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ
ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
(PASSENGER SHIPPING) ΚΑΙ Η ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ
ΣΤΟΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΣΤΟΛΟ»**

Ιωάννης Η. Πάγκαλος

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 2014

Δήλωση Αυθεντικότητας

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.

Ιωάννης Η. Πάγκαλος

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Καθηγητής Γεώργιος Βλάχος (Επιβλέπων)

Καθηγήτρια Αγγελική Παρδάλη

Καθηγητής Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διπλωματική εργασία αποτελεί, για μένα, το τέλος δύο πολύτιμων ακαδημαϊκών ετών στο Πανεπιστήμιο Πειραιά και στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Σηματοδοτεί, ωστόσο, την απαρχή της επαγγελματικής μου πορείας με τις καλύτερες δυνατές προδιαγραφές. Σε εποχές δύσκολες, διακατέχομαι από συναισθήματα ευγνωμοσύνης για τις γνώσεις που με εφοδίασε το Πανεπιστήμιο.

Ευχαριστώ τους γονείς μου, Ηλία και Ιφιγένεια και τον αδελφό μου, Γιώργο, για την αγάπη και την αδιάκοπη υποστήριξη που μου προσφέρουν σε κάθε βήμα της ζωής μου. Πραγματικά αισθάνομαι τυχερός.

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γεώργιο Π. Βλάχο για την πολύτιμη καθοδήγησή του στο συγγραφικό έργο. Θα ήταν αδύνατη η ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας, χωρίς την αγαστή συνεργασία του αξιότιμου κυρίου καθηγητή.

Επίσης, ευχαριστώ θερμά τα μέλη της επιτροπής, την αξιότιμη καθηγήτρια κα Αγγελική Παρδάλη και τον αξιότιμο καθηγητή κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για τις σημαντικές γνώσεις που μάς παρείχαν κατά τη διάρκεια των σπουδών στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα.

*στους γονείς μου, Ηλία και Ιφιγένεια
και στον αδελφό μου, Γιώργο.*

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πίνακας Περιεχομένων

<i>Εισαγωγή</i>	10
<i>Κεφάλαιο 1: Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία</i>	11
1.1 Γενικά.....	11
<i>Κεφάλαιο 2: Καθυστέρηση εφαρμογής του Κανονισμού 3577/92</i>	12
2.1 Τα αίτια της καθυστέρησης.....	12
2.2 Το Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο μέχρι το 2004.....	14
2.3 Αλλαγή πολιτικής από το 2001.....	16
<i>Κεφάλαιο 3: Θεσμικές εξελίξεις από το 2004 – 2014</i>	18
3.1 Νέο νομικό πλαίσιο.....	18
3.1.1 Νόμος 3622/2007 Αρ. Φύλλου 281.....	18
3.1.2 Προεδρικό Διάταγμα 44 – 2011.....	19
3.1.3 Νόμος 4150 – 2013.....	19
3.1.4 Νόμος 4195 – 2013 (ΑΦ 211).....	19
3.1.5 Εγκύκλιος 13 Μαΐου 2014.....	21
3.1.6 Κανονισμός 392/2009.....	21
3.1.7 Νόμος 4110 – 2013, Νόμος 4223 0 2013, Υπουργική Απόφαση ΠΟΛ 1041 – 2013.....	22
3.1.8 Νόμος 3450 – 2006 (ΑΦ 64).....	22
3.2 Απελευθέρωση της αγοράς / άρση του καμποτάζ.....	22
3.2.1 Για ποιο λόγο άρση του καμποτάζ.....	24
3.2.2 Ευρωπαϊκή νομοθετική πρωτοβουλία για την άρση του Καμποτάζ.....	25
3.2.2.1 Άρθρο 1 του κανονισμού 3577/92.....	27
3.2.2.2 Άρθρο 2 κανονισμού 3577/92.....	27
3.2.2.3 Άρθρο 4 κανονισμού 3577/92.....	28
3.2.2.4 Άρθρο 6 κανονισμού 3577/92.....	29
3.3 Οι προσπάθειες απελευθέρωσης της αγοράς από το 1992 στο 2004 για την Ελλάδα.....	30

3.3.1 Νόμος 2932/2001.....	31
3.3.2 Προβλήματα του ν. 2932/2001 και Επιστολές Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς την Ελλάδα 2004 – 2005.....	33
3.4 Οι εξελίξεις προς την πλήρη απελευθέρωση 2004 – 2014.....	37
3.4.1 Τροποποιήσεις ν.2932/01 κατά την τελευταία δεκαετία.....	37
3.5 Ευρωπαϊκοί Κανόνες Ανταγωνισμού Καν. 1/2003, και Καν. 1419/2006.....	43
3.5.1 Νέο καθεστώς υπό τον Κανονισμό 1419/2006.....	44
3.6 Νομολογία Άρειου Πάγου και εφαρμογή νέας νομοθεσίας στην ελληνική έννομη τάξη.....	45
3.7 Οικονομικές εξελίξεις κατά την τελευταία δεκαετία. Πως επηρέασαν την επιβατηγό Ναυτιλία.....	51
Κεφάλαιο 4 Άρση του Καμποτάζ στην Κρουαζιέρα.....	54
4.1 Εισαγωγή στον κλάδο της κρουαζιέρας.....	54
4.2 Η πορεία που ακολούθησε στην Ελλάδα ο κλάδος την τελευταία δεκαετία.....	55
4.3 Νέο νομοθετικό καθεστώς στην κρουαζιέρα.....	56
Κεφάλαιο 5 Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο για την εφαρμογή του καν. 3577/92.....	59
5.1 Ανάλυση βασικών σημείων.....	59
Κεφάλαιο 6 Επιδράσεις στον Εμπορικό Στόλο.....	63
6.1 Νομοθετική πρόβλεψη.....	63
6.2 Θαλάσσιες ενδομεταφορές εμπορευμάτων πριν και μετά την κρίση.....	64
Κεφάλαιο 7 Επιβατηγός Ναυτιλία και Εμπορικός στόλος.....	67
7.1 Ανταγωνισμός.....	67
7.2 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	69
Συμπεράσματα.....	71

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία στο πρώτο κεφάλαιο παραθέτει συνοπτικά ορισμένα στοιχεία για την Ελληνική επιβατηγό ναυτιλία. Στο δεύτερο κεφάλαιο καταγράφονται οι λόγοι της καθυστέρησης εφαρμογής των Ευρωπαϊκών διατάξεων, καθώς και το θεσμικό πλαίσιο που ίσχυε μέχρι το 2004. Στο τρίτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται αναλυτικά όλες οι θεσμικές εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας στην επιβατηγό ναυτιλία. Αρχικά, περιγράφεται το νέο νομικό πλαίσιο σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο. Δίδεται έμφαση στην προσπάθεια για απελευθέρωση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών από τις πρακτικές του καμποτάζ πάλι σε Ευρωπαϊκό αλλά και Εθνικό επίπεδο. Στο ίδιο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι οικονομικές εξελίξεις που επηρέασαν τον κλάδο. Στο τέλος του κεφαλαίου εξετάζεται η εφαρμογή των νέων κανόνων τόσο από την νομολογία της Ελληνικής έννομης τάξης όσο από την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σε ξεχωριστό κεφάλαιο αναπτύσσονται οι εξελίξεις στον κλάδο της κρουαζιέρας, λόγω της σημαντικότητας αυτών για την Ελλάδα. Στο έκτο κεφάλαιο αναλύονται οι επιδράσεις αυτών των θεσμικών εξελίξεων στον αντίστοιχο εμπορικό κλάδο. Τέλος εξάγονται ορισμένα συμπεράσματα για τη δεκαετή πορεία αλλά και για το μέλλον της Ελληνικής ακτοπλοϊκής ναυτιλίας.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Θεσμικές εξελίξεις, Επιβατηγός Ναυτιλία, Φορτηγά πλοία, Απελευθέρωση αγοράς, Ανταγωνισμός

ABSTRACT

This dissertation in chapter 1, presents a short review in specific elements, regarding the Greek passengers shipping.

Chapter 2 deals with the reasons of the delay regarding the application of the European provisions as well as the institutional framework until the year 2004.

Chapter 3, presents in details all the institutional developments of the last decade at passengers shipping. At first it is described the new legal framework both at the European and National level.

Emphasis has been given to the effort for liberalization of the Maritime transportation market as well as the practices of cabotage both at European and National level.

At the same Chapter are presented the economic developments which influenced this specific sector.

At the end of this Chapter the application of the new rules is considered regarding the Greek legislation as well as the report of the European Committee.

In a separate Chapter an examination of the development of the cruises sector is considered which is of great importance for Greece.

At Chapter 6, effects on institutional developments are analyzed in correspondence with the commercial sector.

Finally some conclusions are withdrawn for the last ten years of the Greek passengers shipping and its future.

KEYWORDS: Institutional Developments, Passenger Shipping, Cargo Vessels, Market Liberalization, Competition

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πρώτος αντικειμενικός σκοπός της μελέτης είναι η καταγραφή των θεσμικών εξελίξεων στην Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία της τελευταίας δεκαετίας (2004-2014). Για να επιτευχθεί η παραπάνω καταγραφή θα πρέπει πρώτα να εξεταστεί το ιστορικό πλαίσιο μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν αυτές οι εξελίξεις. Τα δύο επίπεδα όπου διαμορφώθηκαν οι νέες πολιτικές είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση με τον Καν. 3577/92 και η Ελλάδα με το νέο νομοθετικό καθεστώς. Ταυτόχρονα, όμως, περιγράφονται και άλλες θεσμικές αλλαγές τόσο στην νομοθεσία, όσο και στην οικονομία της αγοράς των ακτοπλοϊκών γραμμών. Επομένως, αρχικά η μελέτη εστιάζει στο χρόνια πριν το 2004, όπου αναλύονται οι βασικοί θεσμικοί άξονες καθώς και οι σημαντικότερες αποφάσεις, οι οποίες εν πολλοίς καθόρισαν τις εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας. Δίδεται έμφαση στο νέο νομοθετικό πλαίσιο και στις πολιτικές που ουσιαστικά καθορίζουν όλες τις εξελίξεις.

Σημαντικό μέρος της μελέτης αφιερώνεται στις πολιτικές απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών και ειδικά στην Ελλάδα. Η επιβατηγός ναυτιλία, η κρουαζιέρα και ο εμπορικός στόλος υπέστησαν τεράστιες μεταρρυθμίσεις οι οποίες καταγράφονται αναλυτικά.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας θα εξεταστεί η ενδεχόμενη επίδραση των παραπάνω θεσμικών εξελίξεων στον αντίστοιχο κλάδο του εμπορικού στόλου. Ποια θα είναι η νέα σχέση που θα διαμορφωθεί και ποια τα σημεία που πρόκειται ο ένας κλάδος να συναντηθεί με τον άλλο. Ο αντίστοιχος εμπορικός στόλος είναι τα φορτηγά πλοία τα οποία μεταφέρουν φορτία εντός των εσωτερικών τακτικών γραμμών. Η απελευθέρωση και σε αυτό τον κλάδο της αγοράς είναι το κύριο χαρακτηριστικό το οποίο θα εξεταστεί και θα αναλυθεί διεξοδικά.

Τέλος, προκύπτουν από την παραπάνω ανάλυση ενδιαφέροντα συμπεράσματα για την πορεία της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλία και του αντίστοιχου εμπορικού στόλου όπως αναμένεται να διαμορφωθούν μετά από τις σημαντικές θεσμικές εξελίξεις που υπέστησαν τις τελευταίες δεκαετίες. Ο ανταγωνισμός αλλά και οι νέες προοπτικές του κλάδου είναι ζητήματα μείζονος σημασίας τα οποία εξετάζονται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία

1.1 Γενικά

Η αγορά της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα. Κατά τους θερινούς μήνες αυξάνεται σημαντικά ο αριθμός τόσο των επιβατών όσο και των επιβατικών οχημάτων που μετακινούνται με τις ακτοπλοϊκές γραμμές. Αντίθετα η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων εμφανίζει σταθερότητα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Σημαντικότερος παράγοντας ζήτησης υπηρεσιών της επιβατηγού ναυτιλίας αποτελεί το μέγεθος της τουριστικής κίνησης. Όπως είναι λογικό η αύξηση του τουρισμού επιδρά καταλυτικά στην ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα του κλάδου. (Βλάχος, 2013)

Η ακτοπλοϊκή ναυτιλία συνιστά την γέφυρα που ενώνει τα ακριτικά νησιά με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Ταυτόχρονα, όμως, η συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία τόσο στο ΑΕΠ όσο και στην απασχόληση, καταδεικνύουν τη σημαντικότητα του κλάδου.

Με δραστηριότητα που εκτείνεται από την Αδριατική θάλασσα και την Ανατολική Μεσόγειο έως και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές του Ιονίου και του Αιγαίου πελάγους η ελληνική ακτοπλοϊκή ναυτιλία, αναμφισβήτητα κατατάσσεται μεταξύ των σπουδαιότερων κλάδων της ελληνικής οικονομίας. Πρόκειται για μία ολιγοπωλιακή αγορά με μόλις πέντε εταιρίες να συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό προσφερομένων υπηρεσιών. (ANEK, Attica, Hellenic Seaways, Minoan Lines, NEL). Οι εν λόγω εταιρίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Εξαιτίας τιμής του πετρελαίου της οικονομικής κρίσης και των συνεχιζόμενων πιέσεων που δέχεται ο κλάδος, οι εταιρίες αυτές πρόκειται να προχωρήσουν σε νέες πωλήσεις πλοίων το αμέσως επόμενο διάστημα, στο πλαίσιο εξορθολογισμού του στόλου και του τραπεζικού δανεισμού με σκοπό την βελτίωση των οικονομικών τους αποτελεσμάτων, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται σταδιακά το λειτουργικό κόστος τους λόγω της πτώσης της. Η αγορά της επιβατηγούς ναυτιλίας απαιτεί συχνότητα και κανονικότητα κατά την προσφορά υπηρεσιών, στα πρότυπα της liner ναυτιλίας. (Μπέλλος, 2014)

Χαρακτηριστικά μέσα στα χρόνια της κρίσης οι πέντε εταιρίες πούλησαν 16 πλοία και ο στόλος τους μειώθηκε από τα 81 πλοία το 2008 στα 65 πλοία στο τέλος του

2013 σύμφωνα με μελέτη της XRTC. (XTRC, 2013) Τα σημάδια κατάρρευσης του κλάδου άρχισαν να γίνονται αντιληπτά μετά το 2004, όπου και ξεκίνησε η σταδιακή μείωση των εσόδων τους. Πρέπει να τονιστεί ότι οι τιμές πώλησης των πλοίων είναι κατώτερες των πραγματικών αξιών δείγμα της αγωνιώδους προσπάθειας που καταβάλλεται τα τελευταία χρόνια για εξεύρεση οικονομικών πόρων και αντιμετώπισης των προβλημάτων ρευστότητας.(Φωτεινός, 2014)

Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος των εταιριών εν συγκρίσει με αυτών του εμπορικού στόλου αρκεί να αναφερθεί ότι καμία ελληνική πλοιοκτήτρια εταιρία εμπορικού στόλου δεν είναι εισηγμένη στο Ελληνικό Χρηματιστήριο πράγμα που αποκαλύπτει το μέγεθος των αναγκών για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες.

Ωστόσο ακόμα και αυτές οι ανάγκες μέσα στην δεκαετία εξελίχθηκαν σε απροσπέλαστα εμπόδια με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του κλάδου.

Ο κρατικός παρεμβατισμός μαζί με την αύξηση του ΦΠΑ επηρεάζουν αρνητικά τον κλάδο όπως επίσης το υψηλό κόστος συντήρησης, μισθοδοσίας εργοδοτικών εισφορών κλπ. (Βλάχος, 2013)

Κεφάλαιο 2: Καθυστέρηση εφαρμογής του Κανονισμού 3577/92

2.1 Τα αίτια της καθυστέρησης

Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία δέχτηκε έντονες επιδράσεις από τις πολιτικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης , η οποία, μετά από διαπραγματεύσεις με τον ΙΜΟ και άλλους θεσμικούς παράγοντες, καθόρισε το νομοθετικό πλαίσιο με το οποίο έπρεπε όλα τα κράτη – μέλη να συμμορφωθούν από τις αρχές του 2000 με τον κανονισμό 3577/92. Σημαντικότερη εξέλιξη, η άρση του cabotage , η οποία όπως θα εξεταστεί παρακάτω αφορά άμεσα και την Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία.(Βλάχος, 2000)

Η Ευρωπαϊκή ένωση το 1992 αποφάσισε να παρέμβει δραστικά ώστε να αλλάξει το μέχρι τότε ισχύον νομοθετικό καθεστώς που αφορούσε το παράνομο cabotage. Ο κανονισμός 3577/92 δημοσιεύθηκε στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων στις (7.12.92). Βασική αρχή του κανονισμού είναι η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. (Κανονισμός, 1992)

Όπως είναι φυσικά, το νέο νομοθέτημα προσέκρουε πάνω στο καθεστώς του παράνομου cabotage. Ήταν, ωστόσο, η σημαντική απαρχή για να επιτευχθούν οι στόχοι της κοινότητας για υγιή ανταγωνισμό, αειφόρο ανάπτυξη και φυσικά περιορισμό ξένων παραγόντων στην ελεύθερη αγορά της επιβατηγούς ναυτιλίας. Η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων υπηρεσιών και κεφαλαίων αποτελεί τη θεμελιώδη αρχή από την οποία απορρέουν όλοι οι παραπάνω οικονομικοί στόχοι. Ο κανονισμός 3577/92 θα εφαρμόζονταν από την 1^η Ιανουαρίου του 1993 κάτι το οποίο αποτελούσε ιδιαίτερα φιλόδοξος στόχος.

Πρώτο βήμα για την εγκαθίδρυση μιας Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, ο κανονισμός εγκρίθηκε από όλα τα κράτη μέλη τα οποία με τη σειρά τους ανέλαβαν την υποχρέωση να τον εφαρμόσουν αφού οι κανονισμοί παράγουν άμεσα και κάθετα αποτελέσματα εντός των εθνικών έννομων τάξεων.

Η Ελλάδα, ωστόσο, λόγω των γεωγραφικών αλλά και γεωπολιτικών ιδιαιτεροτήτων της υπήρξε εξαρχής ξεχωριστή περίπτωση για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δύο διαφορετικά γεγονότα, όμως, υπήρξαν καθοριστικά ώστε να επισπευτεί η εφαρμογή του κανονισμού πριν το 2004. Τα δύο σημαντικά γεγονότα συνέβησαν το 2000. Το πρώτο ήταν το ναυάγιο του πλοίου ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ και το δεύτερο η αυτοκτονία του Π. Σφηνιά, Διευθύνοντα Συμβούλου της Minoan Flying Dolphins, ο Ασοπίος κατείχε εκείνη την εποχή και τη θέση του Προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. (Βλάχος, 2013)

Το τραγικό δυστύχημα του ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ κλόνισε την αξιοπιστία της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, καταδεικνύοντας τις ελλείψεις αξιοπλοΐας των πλοίων. Τα αποτελέσματα ήταν άμεσα και έντονα. Η αγορά στο Αιγαίο εξελίχθηκε σε μονοπωλιακή, με ότι συνεπάγεται αυτό στον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτική, κάτω από την ανοχή του ΥΕΝ και της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Η τότε ελληνική κυβέρνηση ανέλαβε πρωτοβουλίες για την αλλαγή του νομοθετικού καθεστώτος απαντώντας ουσιαστικά στον κανονισμό 3577/92 με έναν δικό της νόμο τον Ν.2932/01 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές» (ΦΕΚ Α 145/27-06-01). Ο νόμος προέβλεπε ότι από την 01.01.2004 θα απελευθερωνόταν ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών για πλοία υπό τη σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών. (Νόμος, 2001)

Αρκετά φιλελεύθερος ο νέος νόμος απαντούσε στις προκλήσεις της εποχής και στην κατακραυγή της κοινωνίας μετά το δυστύχημα του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ. Επίσης, ο νόμος ήταν ενταγμένος μέσα στο πλαίσιο του κανονισμού 3577/92 καθώς φαίνεται να εμπιστεύτηκε την ιδιωτική πρωτοβουλία και πάλι όμως υπό την κρατική επιτήρηση. (Βλάχος, 2013)

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ωστόσο, δεν αρκούσε αυτό το νομοθέτημα. Στις 5 Φεβρουαρίου του 2004 αποστέλλει προς την Ελλάδα την πρώτη προειδοποιητική επιστολή με την οποία απαιτούσε την ορθή εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 σχετικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και την άρση του παράνομου cabotage.

Στις 19 Απριλίου του 2005 η Ευρωπαϊκή επιτροπή αποστέλλει και δεύτερη προειδοποιητική επιστολή. Ωστόσο, αυτή τη φορά δεν αμφισβητεί δύο από τις βασικές απαιτήσεις των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών, οι οποίες δεν επιθυμούσαν την αλλαγή στα όρια ηλικίας των πλοίων αλλά ούτε την κατάργηση του θεσμού της ελληνομάθειας για ξένους ναυτικούς. Από εκείνη την περίοδο και μέσα στην δεκαετία ο Ν.2932/01 δέχτηκε αρκετές τροποποιήσεις από τις εκάστοτε κυβερνήσεις. (Βλάχος, 2013)

2.2 Το Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο μέχρι το 2004

Στις θεσμικές εξελίξεις εντάσσονται οι εξωτερικές οικονομίες (Marshall) με τις οποίες εξετάζονται μακροοικονομικά μεγέθη και αφορούν το νομικό, οικονομικό, τεχνικό και πολιτικό πλαίσιο. Επίσης, διακρίνονται από τις εσωτερικές οικονομίες οι οποίες καθορίζουν τα μικροοικονομικά μεγέθη. (Βλάχος, 2011)

Η Ελλάδα πριν δεχτεί τις έντονες πιέσεις της Ε.Ε. για εφαρμογή των ευρωπαϊκών διατάξεων και πριν ψηφιστεί ο Ν. 2932/2001, ασκούσε μία εσωστρεφή πολιτική όσον αφορά την ακτοπλοΐα.

Πιο συγκεκριμένα υπήρχε υποβάθμιση του ανταγωνισμού με φαινόμενα μονοπωλίου ειδικά στις γραμμές του Αιγαίου. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και η Επιτροπή Ανταγωνισμού συντηρούσαν την εν λόγω κατάσταση. Το YEN ήταν το κέντρο λήψης των αποφάσεων με έντονα στοιχεία παρεμβατισμού. Ο

προσδιορισμός των ακτοπλοϊκών γραμμών, η τιμολογιακή πολιτική, η συχνότητα των δρομολογίων, κ.λ.π. ήταν αποφάσεις που λάμβανε το ΥΕΝ χωρίς τη συνδρομή των άλλων θεσμικών παραγόντων και μάλιστα σε αντίθεση με το πνεύμα της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Άμεση συνέπεια της έλλειψης διαφάνειας είναι και η εμφάνιση φαινομένων αναξιοκρατίας στον τρόπο λήψης των αποφάσεων. Τα παραπάνω καταδεικνύουν την στρέβλωση που επικρατούσε μέχρι τότε στην αγορά. (Βλάχος, 2013)

Οι κυβερνήσεις ασκούσαν την πολιτική τους εντός των πλαισίων της ακτοπλοΐας προσπαθώντας να καλύψουν ανάγκες που προέκυπταν σε ολόκληρο το φάσμα της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας, μη μπορώντας να εξασφαλίσουν την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση για τον Έλληνα ή ξένο επιβάτη που χρησιμοποιούσε τις Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές.

Προφανώς η παραπάνω κατάσταση επηρέαζε άμεσα την εικόνα της Ελλάδας και τα επίπεδα του τουρισμού.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες ήταν υποχρεωμένες να εκτελούν δρομολόγια αγώνων γραμμών. Στοιχείο το οποίο αποτελεί άλλη μία στρέβλωση στην ελεύθερη κίνηση της αγοράς. Επίσης, οι επιβάτες καλούνταν να πληρώσουν υψηλά κόμιστρα τα οποία καλύπτουν τις ανάγκες των αγώνων γραμμών, του NAT αλλά και του υψηλού ΦΠΑ.

Ταυτόχρονα προστατευτικές πολιτικές δεν επέτρεπαν την ολοκλήρωση και την ανάπτυξη ενός υγιούς ανταγωνισμού με αποτέλεσμα για πολλές ναυτιλιακές εταιρείες το περιβάλλον να είναι καταστροφικό καταφέροντας να παραμείνουν βιώσιμες και να καταλήξουν στο κλείσιμο. (Καβαλλιέρος, 2013)

Για παράδειγμα η προστασία των εγχώριων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων (cabotage), είναι μία πολιτική η οποία για μεγάλο διάστημα νόθευε τον ανταγωνισμό. Η προστασία των Ελλήνων εργαζομένων εμποδίζει από τις ναυτιλιακές εταιρείες ακόμα και σήμερα τη δυνατότητα να μειώσουν το κόστος των εργατικών απολαβών.

Την χειρίστη εικόνα της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας ολοκλήρωνε η ολοένα αυξανόμενη ανάγκη του NAT, οι οποίες και αυτές καλύπτονταν από τις τιμές των εισιτηρίων. (Βλάχος, 2013)

Τέλος, η κατάσταση του Ελληνικού επιβατηγού στόλου δεν ήταν η καλύτερη, όπως επίσης η εικόνα που παρουσίαζαν τα Ελληνικά λιμάνια. Ο στόλος δεν είχε ανανεωθεί για πολύ καιρό με πλοία σύγχρονα, ώστε να ικανοποιούνται με ασφάλεια και ταχύτητα οι ανάγκες των επιβατών. Τα Ελληνικά λιμάνια και οι υποδομές αυτών σε αρκετές περιπτώσεις εμπόδιζαν την εύρυθμη κυκλοφορία επιβατών και φορτίων λόγω κακοκαιρίας, ειδικά τους χειμερινούς μήνες. Ωστόσο από το 2010 και μετά το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης όπως θα αναλυθεί παρακάτω, αυτή η δραματική κατάσταση επανήλθε μετά το διάλλειμα λίγων ετών. Οι εταιρίες αδύναμες να εξασφαλίσουν την αναγκαία ρευστότητα δεν ανανεώνουν τους στόλους τους, ενώ προχωρούν σε νέες πωλήσεις πλοίων.

Οι κυβερνήσεις προτίμησαν την ενίσχυση μη βιώσιμων εταιριών εις βάρος των άλλων με την ενίσχυση τους για την κάλυψη των αγώνων γραμμών. Ως αντάλλαγμα παρείχαν μια προνομιακή φορολογική πολιτική στις ναυτιλιακές εταιρίες. (ελληνική ακτοπλοΐα, 2014)

2.3 Αλλαγή πολιτικής από το 2001

Η σημαντική εξέλιξη έγινε το 2001. Η ελληνική Πολιτεία προσπάθησε να προχωρήσει σε βαθιές μεταρρυθμίσεις στον χώρο της Ελληνικής Επιβατηγούς Ναυτιλίας. Οι στόχοι είχαν τεθεί ήδη από το 1992 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι άξονες, πάνω στους οποίους εδραιώθηκε η νέα στρατηγική, ασπάζονται τις γενικές θεμελιώδεις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το νομικό πλαίσιο δεν θα μπορούσε να ρυθμίζεται ούτε από την διεθνή κοινότητα ούτε από τις εθνικές έννομες τάξεις. Έπρεπε να τεθεί σε ισχύ για όλα τα κράτη – μέλη μία κοινή νομοθετική πολιτική. Η Ελλάδα από το 2004 θα ήταν υποχρεωμένη να εφαρμόσει και αυτή τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Στόχος, η επίτευξη της απελευθέρωσης και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών. Η ενοποίηση και η ρύθμιση της ακτοπλοϊκής αγοράς από της Ε.Ε. και οι αναγκαίες μεταρρυθμίσεις στις οποίες προχώρησε η Ελλάδα στόχευαν στην βιωσιμότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εντός της Ευρωπαϊκής κοινότητας, αλλά ταυτόχρονα στην όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση με μειωμένο κόστος για τους Ευρωπαίους πολίτες. Η νόθευση του ανταγωνισμού (π.χ. κρατικός παρεμβατισμός, cabotage) δεν επέτρεπαν για μακρύ χρονικό διάστημα να γίνουν οι τιμές των εισιτηρίων πιο ορθολογικές κάτω από τους κανόνες της ελεύθερης

αγοράς και του ανταγωνισμού. Ειδικά για την Ελλάδα των μεγάλων αναγκών όπου η ζήτηση για προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, η τιμολογιακή στρατηγική σε μία μονοπωλιακή αγορά καταδίκασε τις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού αλλά ταυτόχρονα καθιστούσε αδύνατη και την κάλυψη υπαρξιακών αναγκών στα Ελληνικά Ακριτικά νησιά.

Η νέα πολιτική της Ε.Ε. και της Ελλάδας στοχεύει σε πιο ευέλικτες επιλογές για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Όπως επιβεβαιώθηκε μέσα στο διάστημα της οικονομικής κρίσης (2010 – 2014), οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν την ανάγκη για συνεργασία. Οι οικονομικές συνεργασίες των εταιριών αυξήθηκαν σε εγχώριο αλλά και Ευρωπαϊκό επίπεδο την τελευταία πενταετία. Εξαγορές και συγχωνεύσεις εταιριών πραγματοποιήθηκαν μέσα στα πλαίσια της οικονομικής κρίσης και για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αυτή δημιούργησε. (McKinsey, 2014)

Το μεγάλο πρόβλημα, όμως, που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η Ελλάδα είναι η εφαρμογή της Ευρωπαϊκής πολιτικής και ο τερματισμός χρόνιων παθογενειών, οι οποίες κράτησαν στάσιμη την εξέλιξη του κλάδου.

Ο κρατικός παρεμβατισμός, οι προστατευτικοί περιορισμοί και εξάντληση των πόρων για την κάλυψη άλλων αναγκών, ήταν μερικά από τα βασικά προβλήματα που είχε να αντιμετωπίσει η Ελλάδα μεταξύ του 2004 – 2014.

Το πρόβλημα του cabotage θεωρείται θεμελιώδες και ουσιαστικά πέρα από τα οικονομικά οφέλη που θα είχε μία ενδεχόμενη άρση του, θα αποδείκνυε την πραγματική βούληση των κυβερνήσεων να προχωρήσουν την Ευρωπαϊκή στρατηγική.

Τέλος, η δημιουργία μίας ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς ταυτίζεται με πολιτικές που θα εξασφάλιζαν τη συνεργασία των κρατών μελών. Αναγκαία ήταν η ταχύτερη διάδοση των τεχνολογιών και των προϊόντων καθώς και αυτή των υπηρεσιών και των προσώπων ώστε να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος .

Προς αυτές τις κατευθύνσεις, θεσπίστηκαν μία σειρά από Ευρωπαϊκούς κανονισμούς (4055/86, 4056/86, 4057/86, 4058/86) οι οποίοι στόχευαν στην καθιέρωση της ελεύθερης αγοράς και της ελεύθερης μετακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων εντός της Ε.Ε.

Η Ελλάδα με τη σειρά της εκτός από τον βασικό νόμο του 2001 για να πραγματώσει την αλλαγή πολιτικής αναγκάστηκε να προχωρήσει σε συνεχόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις ως το 2014, οι οποίες θα παρουσιαστούν αναλυτικά παρακάτω. (Βλάχος,2013)

Κεφάλαιο 3: Θεσμικές εξελίξεις από το 2004 – 2014

3.1 Νέο νομικό πλαίσιο

Ο Ν. 2932/01 , ο οποίος αν και αρχικά φάνηκε να αντιμετωπίζει τα προβλήματα, διατηρώντας όμως αρκετά από τα όσα διαστρέβλωναν την αγορά, τροποποιήθηκε το 2003 με το Π.Δ 344/2003 και τον νόμο υπ' αριθμό 3153/2003. Οι τροποποιήσεις συνεχίστηκαν και εντός της τελευταίας δεκαετίας. Το άρθρο 17 του Νόμου 3260/2004 (ΦΕΚ 151) κατάργησε μία σειρά διατάξεων που αφορούσαν τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.).(Ν.3260/04)

Το 2006 ο νόμος δέχεται νέες τροποποιήσεις αυτή τη φορά από το ίδιο το ΥΕΝ το οποίο αλλάζει τις διατάξεις μέσω τροπολογιών για την ναυτική εκπαίδευση. Τέλος, άλλαξαν οι προϋποθέσεις για την παροχή των αδειών σκοπιμότητας, οι οποίες σήμερα εξασφαλίζονται πιο εύκολα από τα πλοία νέας τεχνολογίας. Επίσης, καθιερώθηκε από το ΥΕΝ υποχρεωτικά νέο on line σύστημα, το οποίο κλήθηκαν να εγκαταστήσουν και να λειτουργήσουν οι ναυτιλιακές εταιρίες για την παροχή των αδειών σκοπιμότητας.

3.1.1 Νόμος 3622/2007 Αρ. Φύλλου 281

Ο νόμος του 2007 προβλέπει νέες διατάξεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

Σκοπός του νέου νομοθετήματος είναι ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων, ο σχεδιασμός σε εθνικό επίπεδο δράσεων, καθώς και ο συντονισμός αυτών για τη διασφάλιση της εφαρμογής του καν. 725/2004 και της Ευρωπαϊκής Οδηγίας, η οποία για να ενταχθεί στην Ελληνική έννομη τάξη, χρειαζόταν το εν λόγω νομοθέτημα. Η οδηγία της Ε.Ε. περιέχει διατάξεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων.

Με τον νόμο δόθηκαν νέες αρμοδιότητες στην ενιαία Αρμόδια Αρχή, στην Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΛΠ) για την χρηματοδότηση και διενέργεια νέων μελετών για την ασφάλεια των πλοίων της Ελληνικής Επιβατηγούς Ναυτιλίας. Επίσης, ρυθμίζονται θέματα για την αξιολόγηση της ασφάλειας των πλοίων, για την άσκηση και την εκπαίδευση των πληρωμάτων. Τέλος, διαμορφώνεται ένα νέο ελεγκτικό πλαίσιο για την πιστοποίηση των επιπέδων ασφάλειας με τις προβλέψεις για ανάλογες κυρώσεις.(Ν.3622/06)

3.1.2 Προεδρικό Διάταγμα 44 – 2011

Νέος κανονισμός για την ενδιαίτηση και καθορισμός του αριθμού των επιβατών των επιβατηγών πλοίων. Στα πλαίσια της ενίσχυσης της ασφάλειας στα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες, το Προεδρικό Διάταγμα καθορίζει το όριο στον αριθμό των επιβατών. Επιπλέον μεριμνά και προβλέπει ρυθμίσεις για την διευκόλυνση της μεταφοράς ανθρώπων με ειδικές ανάγκες. Ακόμα ένα δείγμα της προσπάθειας που καταβάλλεται για εναρμόνιση με τις Ευρωπαϊκές απαιτήσεις, το ΠΔ απαγορεύει το κάπνισμα στους εσωτερικούς χώρους, ενώ καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις των θαλαμίσκων.(ΠΔ 44/01)

Τέλος, περιέχει λεπτομερειακές διατάξεις για θέματα που αφορούν τον κλιματισμό, τον φωτισμό την θέρμανση του πλοίου, όσα είναι αναγκαία για την άνετη και ασφαλή μεταφορά των επιβατών.

3.1.3 Νόμος 4150 – 2013

Ο Ν. 4150/2013 αφορά την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Καθορίζει το λειτουργικό πλαίσιο, ενώ ταυτόχρονα περιορίζει τη γραφειοκρατία, προσπαθώντας να σχηματίσει ένα πιο ευέλικτο μηχανισμό περισσότερο εναρμονισμένο με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα.(Ν.4150/13)

3.1.4 Νόμος 4195 – 2013 (ΑΦ 211)

Με τίτλο: Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, του 1974. Ο παραπάνω κυρωτικός νόμος έρχεται μετά από 11 χρόνια να κυρώσει το πρωτόκολλο του Λονδίνου το 2002. Το εν λόγω πρωτόκολλο περιέχει διατάξεις για την

ευθύνη του μεταφορέα Η αύξηση του ορίου ευθύνης του μεταφορέα (250.000 Ε.Τ.Δ.) για ζημιά που προήλθε σε επιβάτη λόγω θανάτου / σωματικής βλάβης ή σε αποσκευή του. Η αντικειμενική ευθύνη που καθιερώνεται για τον μεταφορέα, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημιά δεν οφείλεται σε δόλο ή αμέλεια του. Η υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης το πιστοποιητικό ασφαλιστικής κάλυψης. Η αύξηση του ανωτάτου ορίου αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέα για θάνατο / σωματική βλάβη σε επιβάτη, φθορά / απώλεια αποσκευών ή οχημάτων λόγω ναυτικού ατυχήματος είναι μερικές από τις σημαντικότερες αλλαγές που προβλέπονται στο πρωτόκολλο του Λονδίνου και από το 2013 με την ψήφιση του κυρωτικού νόμου υπ' αριθμό 4195/13 εφαρμόζονται και στην Ελλάδα, διαμορφώνουν ένα ισχυρό πλαίσιο κάλυψης ενδεχόμενων απωλειών των επιβατών. Ταυτόχρονα με έμμεσο τρόπο αναγκάζει τους μεταφορείς – πλοιοκτήτες να μεριμνούν και να παρέχουν ασφαλή πλοία, καθώς πλέον οι κυρώσεις είναι σημαντικές για τις ναυτιλιακές εταιρίες σε περίπτωση ατυχήματος.(Ν.4195/13)

Η παγκόσμια εφαρμογή του πρωτοκόλλου 2002 στη Σύμβαση των Αθηνών, σύμφωνα με τις πάγιες αρχές της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρα μας επετεύχθηκε με τη ψήφιση του εν λόγω κυρωτικού νόμου. Παράλληλα διασφαλίζεται η συμβατική σχέση της χώρας μας με τρίτες χώρες (μη μέλη της Ε.Ε.) που δεν δεσμεύονται από τον κανονισμό. Είναι η πρώτη φορά όπου εντοπίζουμε μέσα στην εν λόγω μελέτη την επαφή της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας με νομοθετικές διατάξεις της τελευταίας δεκαετίας που ενάγονται σε διεθνές και όχι μόνον Ευρωπαϊκό επίπεδο. Τέλος εξασφαλίζεται η νομική βεβαιότητα ως προς το εφαρμοστέο δίκαιο από όλους τους εμπλεκόμενους (επιχειρήσεις, διοικητικούς και δικαστικούς φορείς), ενώ συντελείται και η αναβάθμιση των επιπέδων νομοθεσία και συμβατότητας ως προς τα διεθνή πρότυπα. Από τις 23 Απριλίου του 2014 θα τεθεί διεθνές σε ισχύ εν λόγω σύμβαση.

Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να τονιστεί στα πλαίσια της εξέτασης του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της Επιβατηγού Ναυτιλίας, ότι τα δύο μεγάλα κωδικοποιημένα νομοθετήματα: Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν περιέχουν ρυθμίσεις για την εσωτερική θαλάσσια μεταφορά επιβατών. Υφίσταστε ένα κενό δικαίου που καλύπτεται στην ενδοσυμβατική ευθύνη με τις διατάξεις 330 και 334 του Αστικού Κώδικα και για την

αδικοπρακτική ευθύνη με τη θεμελιώδη διάταξη του 914 επ. του Αστικού Κώδικα. (Οικονόμου,2007)

3.1.5 Εγκύκλιος 13 Μαΐου 2014

«Εγκύκλιος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για θέματα εφαρμογής του Νόμου 4195 – 2013 για την κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους του 1974».

Η εν λόγω εγκύκλιος αποσαφηνίζει τη σχέση των διατάξεων του Ευρωπαϊκού κανονισμού 392.2004 με τον κυρωτικό νόμο του 2013 που εφαρμόζει το Πρωτόκολλο του Λονδίνου τροποποίησε την Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών του 1974. Η εγκύκλιος καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και άλλα σημαντικά ζητήματα που προέκυψαν μετά τη σύγκρουση του κανονισμού με την διεθνή συμβατική σχέση της Ελλάδας έπειτα από την υπογραφή του Πρωτοκόλλου.

3.1.6 Κανονισμός 392/2009

Ο Ευρωπαϊκός κανονισμός 392/2009 με άμεση και κάθετη εφαρμογή στα κράτη μέλη της Ε.Ε. ρυθμίζει το καθεστώς ευθύνης και ασφάλισης για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σύμφωνα με τη Δ.Σ. Αθηνών, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 2002 και των κατευθυντηρίων γραμμών του ΙΜΟ.

Εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε διεθνή μεταφορά με πλοία που μεταφέρουν περισσότερες από 12 επιβάτες εφόσον: α) το πλοίο φέρει σημαία κράτους μέλους ή της Ε.Ε. ή είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος της Ε.Ε. β) η σύμβαση μεταφορά έχει συναφθεί σε κράτος μέλος της ΕΕ ή γ) ο τόπος αναχώρησης ή προορισμού σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς βρίσκεται σε κράτος μέλος της Ε.Ε.

Επίσης, στον κανονισμό προβλέπεται δυνατότητα των κρατών – μελών για να εφαρμόσουν τον Ε.Κ. σε όλες τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές.

Τέλος προβλέπεται η επέκταση εφαρμογή σε πλοία κατηγορίας Α και Β της Οδηγίας 98/18/ΕΚ που εκτελούν ενδομεταφορές.

Στην Ελλάδα ως προς αυτά τα πλοία η εφαρμογή του κανονισμού 392/04 αναβάλλεται έως τις 31.12.2016 και 31.12.2018 αντίστοιχα.

Πλέον το νομοθετικό καθεστώς ρυθμίζεται με τον κανονισμό και το Πρωτόκολλο. Και τα δύο νομοθετήματα έχουν ισχύ στην εθνική έννομη τάξη και παράγουν αποτελέσματα.

3.1.7 Νόμος 4110 – 2013, Νόμος 4223 0 2013, Υπουργική Απόφαση ΠΟΔ 1041 – 2013

Στο πεδίο τις φορολογικής πολιτικής την τελευταία δεκαετία συναντάμε τρία νομοθετήματα. Πρόκειται για διατάξεις με ιδιαίτερα τεχνικά ζητήματα που δεν θα μας απασχολήσουν στην εν λόγω μελέτη.

3.1.8 Νόμος 3450 – 2006 (ΑΦ 64)

Για τα ναυτεργατικά θέματα και την αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης το 2006 ψηφίστηκε ο εν λόγω νόμος. Αφορά τις ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού. Είναι μία έμπρακτη προσπάθεια της Ελληνική πολιτείας να εναρμονίσει το πλαίσιο εκπαίδευσης των Ελλήνων Ναυτικών σύμφωνα με τα διεθνή και Ευρωπαϊκά πρότυπα.

3.2 Απελευθέρωση της αγοράς / άρση του καμποτάζ

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) όριζε στα άρθρα 165 και 166 τον αποκλεισμό (cabotage) πλοίων με ξένη σημαία από τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 165 παρ. 3 εδάφιο (α) «Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών από Ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε Ελληνικά λιμάνια ανήκει στα Ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τούτο ισχύει και για τις περιπτώσεις προέκτασης της περιηγήσεως σε λιμάνια της αλλοδαπής, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης είναι Ελληνικός» (ΚΝΔΔ άρθρα 165,166)

Με την παραπάνω διάταξη απαγορευόταν για δεκαετίες η κρουαζιέρα στα Ελληνικά νησιά από πλοία με ξένη σημαία. Λόγω των ιδιαίτερων γεωπολιτικών καταστάσεων ο ΚΔΝΔ στην πρώτη παράγραφο του ίδιου άρθρου έθετε με τον ίδια απολυτότητα τον περιορισμό μόνον σε Ελληνικά επιβατηγά πλοία για τη μεταφορά επιβατών «Το δικαίωμα μεταφορά επιβατών μεταξύ των Ελληνικών λιμένων,

περιλαμβανομένου και του μεταξύ Ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων με εισιτήρια συνεχείας, ανήκει στα αναγνωριζόμενα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του παρόντος και δρομολογούμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, Ελληνικά επιβατηγά πλοία». Στο άρθρο 166 του ΚΔΝΔ αποκλείεται το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων από φορτηγά πλοία που δεν φέρουν την Ελληνική σημαία. «Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ Ελληνικών λιμένων ανήκει στα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτων χωρητικότητας που φέρουν Ελληνική σημαία»

Το περίφημο καθεστώς του cabotage πολύ νωρίς από τις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης τίθεται αντιμέτωπο με τις Θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Εκτός Ευρωπαϊκού πνεύματος, των αρχών του φιλελευθερισμού καθώς και των στόχων της Συνθήκης του Μάαστριχτ (1992) το cabotage αίρεται με τον κανονισμό 3577/92 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η άμεση και κάθετη παραγωγή έννομων αποτελεσμάτων των Ευρωπαϊκών κανονισμών εντός των εθνικών έννομων τάξεων, έθετε σε άμεση ισχύ τον κανονισμό σε όλα τα κράτη μέλη (Χριστιανός,2011). Εξάιρεση μόνον η Ελλάδα, για την οποία αποφασίστηκε να δοθεί παράταση στην εφαρμογή του κανονισμού μέχρι το 2004.

Αναμφίβολα η άρση του cabotage είναι η σημαντικότερη θεσμική εξέλιξη της τελευταίας δεκαετίας η οποία καθορίζει το μέλλον της επιβατηγούς ναυτιλίας σε όλα τα Ευρωπαϊκά κράτη, αλλά πρωτίστως στην Ελλάδα λόγω της σημαντικότητας του κλάδου, των αναγκών και της μεγάλης ζήτησης για προσφορά υπηρεσιών.

Ο όρος καμποτάζ είναι ναυτικός όρος, ο οποίος στην αρχική του χρήση δεν είχε οποιαδήποτε νοηματική σχέση με την έννοια που χρησιμοποιείται σήμερα. Καμποτάζ σήμαινε: «τη ναυσιπλοΐα από ακρωτήριο σε ακρωτήριο παραπλεύρως της ακτής, χωρίς να περιλαμβάνεται πλεύση στην ανοιχτή θάλασσα» προέρχεται από το Γαλλικό caboter, περιπλέω και το Ισπανικό cabo, ακρωτήριο. (<http://el.wiktionary.org/wiki/καμποτάζ>)

Σήμερα, ένας σύντομος και γενικός ορισμός της πρακτικής του καμποτάζ είναι ο ακόλουθος : «το αποκλειστικό δικαίωμα κάθε χώρας της εκτέλεσης εσωτερικών μεταφορών (ενδομεταφορών) από συγκοινωνιακά μέσα της ίδιας χώρα» (<http://el.wiktionary.org/wiki/καμποτάζ>). Το καμποτάζ, όμως, δεν αφορά μονάχα τις

θαλάσσιες μεταφορές αλλά μπορεί να εφαρμοστεί από μία χώρα και στις αεροπορικές γραμμές, αποκλείοντας την δυνατότητα σε ξένες αεροπορικές εταιρίες να δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές γραμμές. (Αδαμίδης, 1996)

Η απαγόρευση της δραστηριοποίησης πλοίων ξένης σημαίας στα παράκτια ύδατα, είναι μία πρακτική που αποσκοπεί σε διάφορους στόχους. Για την Ελλάδα οι λόγοι ήταν κυρίως οικονομικοί αλλά όχι μόνο. Η ανάγκη για προστασία της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας και των ελληνικών εταιριών υποχρέωνε τις κυβερνήσεις να περιορίσουν από το εξωτερικό ήταν μείζονος σημασία επιδίωξη, ώστε να μπορούν οι Ελληνικές ναυτικές εταιρίες να επιβιώσουν. Τα παραπάνω ισχύουν και στον κλάδο της κρουαζιέρας, ο οποίος και αυτός προστατευόταν με το καμποτάζ. Η Ελλάδα, όμως, φαίνεται να είχε ένα λόγο παραπάνω στην επιμονή υιοθέτηση αυτός της πρακτικής. Ειδικά το Αιγαίο πέλαγος, το οποίο στο παρελθόν έχει μετατραπεί σε πεδίο έντονων διπλωματικών αλλά και στρατιωτικών αντιπαραθέσεων, δεν επέτρεπε την ελεύθερη κυκλοφορία πλοίων με οποιανδήποτε ξένη σημαία και άρα ξένων συμφερόντων. (Βλάχος, 2013)

Ο εν λόγω «νομιμοποιημένος προστατευτισμός» λειτούργησε στην Ελλάδα με την ίδια έμφαση και στη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των Ελληνικών νησιών ή αυτών με την Ηπειρωτική χώρα, από φορτηγά πλοία. Γεγονός το οποίο θα μας απασχολήσει αργότερα κατά την εξέταση της επίδρασης των θεσμικών εξελίξεων στον κλάδο της Εμπορικής ναυτιλίας. (Βλάχος, 2013)

Ωστόσο πρέπει να τονιστεί ότι την παραπάνω πρακτική ακολούθησαν και άλλες χώρες πέρα της Ελλάδας. Για παράδειγμα, η Γαλλία, η Γερμανία η Ισπανία, η Δανία και η Πορτογαλία εφάρμοζαν ανάλογες προστατευτικές μεθόδους η κάθε μία στο βαθμό που αυτή επέλεγε.

3.2.1 Για ποιά λόγο άρση του καμποτάζ

Η λύση και η αντιμετώπιση του προβλήματος δε θα γινόταν να ανατεθεί στα νομοθετικά όργανα των εθνικών έννομων τάξεων. Η Ευρώπη έπρεπε να αποφασίσει την άρση της πρακτικής ώστε να επιτευχθούν οι κανόνες της ελεύθερης αφοράς με γνώμονα το συμφέρον των επιβατών, για τους οποίους θα εξασφαλιζόντουσαν ποιοτικότερες και φθηνότερες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Είναι προφανές ότι η

ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού δε θα μπορούσε να επιτευχθεί αν δεν υπήρχε μία κοινή απόφαση που θα εφαρμοζόταν από όλα τα κράτη μέλη. (Θεοδωρόπουλος, 2006) Επιπλέον, η ύπαρξη της πρακτικής του καμποτάζ έθετε σε κίνδυνο ολόκληρο το Ευρωπαϊκό οικοδόμημα, αποτελώντας την κεκόπορτα της ελεύθερης αγοράς. Τέλος, ο σεβασμός των αρχών της ελεύθερης μετακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως επίσης η ελεύθερη κυκλοφορία των θαλάσσιων μεταφορών, αποτελεί την προτεραιότητα της Ένωσης έναντι των εθνικών συμφερόντων. Ωστόσο το κάθε κράτος μέλος για τους δικούς του λόγους είτε οικονομικούς είτε δημοσίου συμφέροντος είτε εθνικού συμφέροντος ακολούθησε ξεχωριστή πολιτική στην αντιμετώπιση του φαινομένου.

Για μία χώρα, όπως η Ελλάδα, η οποία συνορεύει με εχθρικές χώρες καθώς έχει να ικανοποιήσει και τις ανάγκες αγώνων γραμμών, η αλλαγή της πρακτικής ήταν δύσκολη απόφαση. Επιπλέον το μεγάλο ποσοστό που κατέχει ο Τουρισμός μεταξύ των άδολων πόρων καταδεικνύει την ύπαρξη οικονομικών συμφερόντων καθώς οι οικονομικές απολαβές από την άσκηση δραστηριότητας στην ακτοπλοϊκή γραμμή προσφέρει εξαιρετικά οφέλη. Για τους παραπάνω λόγους, αν και απολύτως αναγκαία η άρση του καμποτάζ, αποτέλεσε ζήτημα εντόνων διαφωνιών μεταξύ των κρατών μελών για πολλά χρόνια. Επομένως, η λήψη της απόφασης για άρση του καμποτάζ χρειάστηκε να καθυστερήσει για καιρό μέχρι να ωριμάσει και να γίνει αποδεχτεί από όλα τα κράτη μέλη.

3.2.2 Ευρωπαϊκή νομοθετική πρωτοβουλία για την άρση του Καμποτάζ

Παρά τις έντονες αντιθέσεις μεταξύ των κρατών μελών, η Ευρωπαϊκή Ένωση όφειλε να επιβάλλει τους κανόνες και τις αρχές της ελεύθερης αγοράς. Το 1992 νομοθετεί τον κανονισμό 3577/92. Οι χώρες της Βόρειας Ευρώπης επιθυμούσαν τη ρύθμιση, κυρίως λόγω των οικονομικών συμφερόντων που προέκυπταν για τις εγχώριες επιχειρήσεις, οι οποίες πλέον θα είχαν τη δυνατότητα ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε ιδιαίτερα κερδοφόρες αγορές. Αντίθετα οι χώρες του Νότου όπως η Γαλλία, η Πορτογαλία και η Ελλάδα αντιστεκόντουσαν στην αλλαγή πολιτικής. (e.c. europa. En / transport / modes / maritime / news / doc. / com (2014) 231.el.pdf)

Ο κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου της Ε.Ε. εκδόθηκε στις 7 Δεκεμβρίου του 1992 και αφορούσε την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

Στο κείμενο που συνοδεύει τον κανονισμό, αναφέρεται ότι το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (αργότερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης), έλαβε υπόψη του: τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 8.4 παράγραφος 2, την τροποποιημένη πρόταση της επιτροπής τις γνώμες του κοινοβουλίου και τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής. (Κανονισμός 3577/92)

Σημαντικό για την κατανόηση της λειτουργίας και των σκοπών που εξυπηρετεί ο κανονισμός 3577/92 είναι να καταγραφεί συνοπτικά η ratio του κανονισμού όπως περιγράφεται στο συνοδευτικό κείμενο: Το Συμβούλιο έλαβε υπόψη του το ψήφισμα της 12^{ης} Ιουνίου του 1992 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο ενέκρινε την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ. Επιπροσθέτως, τονίζεται «ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων». (Κανονισμός 3577/92)

Επίσης, «της ελευθερίας αυτής πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν την σημαία του είτε είναι παράκτιο είτε όχι» (Κανονισμός 3577/92). Γίνεται σαφές με την τελευταία διευκρίνιση, ότι αποκτούν ιδιαίτερα πλεονεκτήματα από τη ρύθμιση τα κράτη – νηολόγια της ηπειρωτικής και Βόρειας Ευρώπης. Ωστόσο, ο κανονισμός αναγνωρίζει τις δυσκολίες που πρόκειται να αντιμετωπίσουν ορισμένα κράτη μέλη στην εφαρμογή του, ήτοι αναφέρει «ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και το μέγεθος της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της κοινότητας που εμφανίζουν διάφορες ανάπτυξης» (Κανονισμός 3577/92). Περιθώρια,

που ίσως καταχρηστικά χρησιμοποίησε και η Ελλάδα κατά την εφαρμογή του κανονισμού στον κλάδο της κρουαζιέρας.

3.2.2.1 Άρθρο 1 του κανονισμού 3577/92

«Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.» (Κανονισμός 3577/92)

Το άρθρο ορίζει την ημερομηνία της τυπικής έναρξης του κανονισμού για την 1^η Ιανουαρίου του 1993. Όπως θα αναλυθεί παρακάτω, από το άρθρο 6 του κανονισμού προβλεπόντουσαν ορισμένες χώρες της Νότιας Ευρώπης για τις οποίες δόθηκε παράταση στην έναρξη παραγωγής ένομων αποτελεσμάτων. Το άρθρο 1 αίρει το καμποτάζ προς όφελος μόνον των Ευρωπαϊκών πλοιοκτητών και όχι πλήρως. Προφανώς, σκοπός της διάταξης ήταν η ενίσχυση των Ευρωπαϊκών νηολογίων και του υπό διαμόρφωση τότε νηολογίου EUROS. Ήταν μία εποχή όπου τα ανοιχτά νηολόγια (σημαίες ευκαιρίας) «κέρδιζαν» ολοένα και περισσότερους πλοιοκτήτες από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αποτέλεσμα τη διαφυγή φορολογικών εισφορών. Επιπλέον, γινόταν μία προσπάθεια για ενίσχυση του ανταγωνισμού εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με προστασία των κανόνων της ελεύθερης αγοράς.

3.2.2.2 Άρθρο 2 κανονισμού 3577/92

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού: 1. Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα :α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά- β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην

υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους- γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.» (Κανονισμός 3577/92)

Στο άρθρο 2 προβλέπονται λεπτομερειακά οι υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών εντός του κράτους μέλους, για τις οποίες εφαρμόζεται ο κανονισμός και επομένως απελευθερώνονται από τις προστατευτικές εθνικές διατάξεις. Σημαντικό στοιχείο, το οποίο θα απασχολήσει την μελέτη στο παρακάτω κεφάλαιο όπου θα εξεταστούν οι σχέσεις αυτών των μεταρρυθμίσεων με τον εμπορικό στόλο, είναι ότι η απελευθέρωση δεν αφορά μόνον τις θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών αλλά και εμπορευμάτων.

3.2.2.3 Άρθρο 4 κανονισμού 3577/92

« Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους. Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας. » (Κανονισμός 3577/92)

Το άρθρο 4 του κανονισμού αφορά ένα ουσιώδες ζήτημα ιδιαίτερα για την Ελλάδα. Πέρα από τα κερδοφόρα δρομολόγια σε δημοφιλής προορισμούς υπάρχουν και οι ονομαζόμενες «άγονες γραμμές» για τις οποίες σε κατάσταση απόλυτα ελεύθερης αγοράς είναι αμφίβολο αν θα υπήρχε προσφορά θαλασσιών υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό, ο κανονισμός προβλέπει ότι το κάθε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών. Η διάταξη αυτή προβλημάτισε για πολλά χρόνια τους ξένους πλοιοκτήτες οι οποίοι φάνηκαν διστακτικοί και προσεκτικοί απέναντι στα περιθώρια και την εξουσία του εκάστοτε κράτους μέλους να ορίσει την

παροχή αυτών των υπηρεσιών. Ωστόσο στην δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου προβλέπεται, περισσότερο ως γενική αρχή η εφαρμογή της οποίας με ευελιξία ad hoc, ότι θα πρέπει οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας να μην θίγουν τα δικαιώματα των άλλων ενωσιακών πλοιοκτητών

3.2.2.4 Άρθρο 6 κανονισμού 3577/92

« Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών: υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997, υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998, ακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

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

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT. » (Κανονισμός 3577/92)

Στο άρθρο 6 γίνεται η πρόβλεψη για εξαίρεση ορισμένων χωρών κατά μήκος των ακτών της Μεσογείου για ορισμένα χρόνια από την εφαρμογή του κανονισμού. Είναι λογικό πως χρειαζόταν να δοθεί ένα παράθυρο χρόνου ώστε να καταφέρουν οι εθνικές οικονομίες, ήτοι οι επιχειρήσεις και το κράτος, να προσαρμοστούν. Επίσης, αναγκαίος ήταν ο χρόνος και για τη διευθέτηση προβλημάτων όπως οι «άγονες γραμμές» για τις οποίες πιθανόν να υπήρχαν σε ισχύ μακροχρόνιες συμφωνίες των κρατών μελών με ναυτιλιακές εταιρίες. Συγκεκριμένα για την Ελλάδα προβλέφθηκε ως χρονολογία έναρξης ουσιαστικής ισχύς του κανονισμού, για τις υπηρεσίες

κρουαζιερών, η 1^η Ιανουαρίου 1997, για τη μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων και οχηματαγωγών πλοίων η 1^η Ιανουαρίου 1999, για τις τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων η 1^η Ιανουαρίου 1999 και για την ακτοπλοΐα που αφορά τη σύνδεση των νησιών και για υπηρεσίες κάτω των 650 τόνων, η 1^η Ιανουαρίου 2004. Η εξαίρεση, όσον αφορά, την Ελλάδα εξηγήθηκε στον κανονισμό (ουσιαστικά είναι η ratio του νόμου) ως αναγκαιότητα για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Μάλιστα η εν λόγω εξήγηση αφορά την εξαίρεση της εξαίρεσης για τον επιπλέον χρονικό διάστημα που δίνεται στην Ελλάδα για τις υπηρεσίες των τακτικών γραμμών των επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων και αυτών των μεταφορών που εκτελούνται από σκάφη κάτω των 650 τόνων, έναντι όλων των άλλων κρατών μελών της Μεσογείου για τις οποίες ίσχυε η εξαίρεση μέχρι το 1999.

Τέλος, σημαντική επισήμανση είναι ότι ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται για σκάφη αναψυχής, ενώ για κρουαζιερόπλοια προβλέπεται ότι εμπίπτουν στον κανονισμό, όταν δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκεκριμενοποιεί ειδικά για τα κρουαζιερόπλοια ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στην περίπτωση που οι επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε λιμάνι κράτους μέλους, όπου λαμβάνει χώρα το σκέλος της ενδομεταφοράς.

3.3 Οι προσπάθειες απελευθέρωσης της αγοράς από το 1992 στο 2004 για την Ελλάδα

Η διαδρομή που ακολούθησε η Ελλάδα κατά την διάρκεια μετά την υπογραφή του κανονισμού δεν άλλαξε τα δεδομένα. Η Ελλάδα από το 1927 είχε αποκλείσει τη δυνατότητα παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών από πλοία που έφεραν ξένα σημαία. Το καμποτάζ ήταν μία πολιτική επιλογή με στοιχεία άμεσα κρατικού παρεμβατισμού στην λειτουργία της ελεύθερης αγοράς. Οι λόγοι για τους οποίους η Ελλάδα επέλεξε αυτή την τακτική έχουν ήδη αναφερθεί. Κατά κύριο λόγο οριζόντουσαν οι τιμές των ναύλων και τα δρομολόγια από το κράτος για να μπορούν να καλυφθούν όλες οι ανάγκες της χώρας. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κατείχε όλες τις ρυθμιστικές αρμοδιότητες που του επέτρεπαν να καθορίζει τις εξελίξεις στον χώρο της Ελληνικής Επιβατηγούς Ναυτιλίας. Η παράταση συμμόρφωσης που δόθηκε στην Ελλάδα, ως το 2004 για εφαρμογή των κείμενων Ευρωπαϊκών διατάξεων ήταν εύλογη και συμπορευόταν με την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στην Ελλάδα της εποχής εκείνης. Πέρα από

την αντιμετώπιση ενός αναχρονιστικού νομοθετικού πλαισίου που έφθανε στις αρχές του αιώνα, το 1927 όταν και ορίστηκε το καθεστώς προστατευτισμού στις ακτοπολικές γραμμές, η Πολιτεία έπρεπε να αντιμετωπίσει τις αντιλήψεις των συνδικαλιστικών φορέων αλλά κατά κύριο λόγο τα επιχειρηματικά συμφέροντα που αντιστέκονταν στις μεταρρυθμίσεις. Όπως αποδείχτηκε, προσφάτων το 2012 όλα αυτές οι δυσχέρειες ήταν δύσκολη να ξεπεραστούν χωρίς το ανάλογο ρυθμιστικό – νομοθετικό πλαίσιο. Δυσχέρειες όμως υπήρχαν και για τα άλλα κράτη μέλη τα οποία και αυτά καθυστέρησαν στην προσαρμογή τους με τον κανονισμό. Το 1999, όμως, το σύνολο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός της Ελλάδος, είχε συμμορφωθεί με το νέο νομοθετικό καθεστώς. Η σταδιακή και εμφανώς αργοπορημένη εφαρμογή του κανονισμού επισπεύτηκε στην Ελλάδα μετά τα τραγικά γεγονότα του ναυαγίου του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ και της αυτοκτονίας του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρίας. Για αυτούς τους λόγους η Κυβέρνηση προχώρησε άμεσα στην ψήφιση του εκσυγχρονιστικού για τα Ελληνικά δεδομένα νόμου υπ' αριθμό 2932/2001. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε πως το νέο νομοθέτημα, αν και προς τη σωστή κατεύθυνση δεν εναρμονιζόταν με τις Ευρωπαϊκές διατάξεις και συγκεκριμένα με τον κανονισμό 3577/92. (Βλάχος, 2013)

3.3.1 Νόμος 2932/2001

Ο νόμος εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε στις 27 Ιουνίου του 2001 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενετικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις» (Ν. 2932/01). Στο άρθρο 1 του εν λόγω νόμου ορίζεται η 1^η Νοεμβρίου 2002 ως ημερομηνίας ουσιαστικής έναρξης και εφαρμογή των διατάξεων. Σχεδόν μία δεκαετία μετά τον κανονισμό 3577/92, η Ελλάδα προχωρά εμπράκτως στην αλλαγή πολιτικής με την ψήφιση του νόμου. Στο άρθρο 1 ορίζεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, για πλοία που είναι νηολογημένα εκτός Ελλάδας, ήτοι με ξένη σημαία. Επιπροσθέτως αναγνωρίζεται το δικαίωμα σε πλοιοκτήτες, που έχουν ιθαγένεια κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) εκτός της Ελβετίας, να δραστηριοποιούνται στον κλάδο των Ελληνικών ακτοπολικών γραμμών. Σύμφωνα με την Συνθήκη Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής

Ένωσης το παραπάνω δικαίωμα ισχύει όχι μόνο για φυσικά πρόσωπα αλλά και για νομικά, ήτοι για ναυτιλιακές εταιρίες ξένων συμφερόντων.

Στο δεύτερο άρθρο του ν.2932/2001 από τον τίτλο του αρχικά διαφαίνεται η επιθυμία για έλεγχο και κρατική εποπτεία των νέων καταστάσεων. Συγκεκριμένα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου εποπτεύει τις παρεχόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Στην παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου αναφέρεται «Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη η ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας»(Ν. 2932/01). Η ανωτέρω πρόβλεψη στην αμέσως παρακάτω πρόταση εξηγείται για λόγους δημοσίου συμφέροντος. Παρά ταύτα η εν λόγω ρήση του νόμου ήταν μία από αυτές που προκάλεσαν την αντίδραση και τη διαφωνία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Επίσης, στην ίδια παράγραφο του άρθρου μεταξύ των όρων που θέτει η πολιτεία είναι και αυτός της στελέχωσης των πλοίων. Τα παραπάνω απασχόλησαν, όπως θα αναφερθεί παρακάτω, ολόκληρη τη δεκαετία 2004-2014, τόσο την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και τους επιχειρηματίες ξένων κρατών μελών οι οποίοι αντιμετώπισαν την ρύθμιση με επιφυλακτικότητα. Είναι προφανές, ότι η Ελληνική Πολιτεία δεν είναι διατεθειμένη να αφήσει ανεξέλεγκτη την κατάσταση στην αγορά της επιβατηγούς ναυτιλίας, ειδικά όταν πρόκειται για ευαίσθητα θέματα όπως η ρύθμιση των «άγονων γραμμών». Όμως, πλέον ο χαρακτήρας του κρατικού παρεμβατισμού είναι περισσότερο εποπτικός και λιγότερο ρυθμιστικός σε σχέση με το παρελθόν.

Στο άρθρο 3 του Νόμου τίθενται τα νέα όρια ηλικίας των πλοίων. Πρόθεση του νομοθέτη είναι η σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων, ξεκινώντας για το 2002 – 2005 από τα 35 έτη και καταλήγοντας το 2008 στα 30 έτη, ενδιάμεσα, το 2006 το όριο ήταν 34 έτη και το 2007 ήταν τα 32 έτη. Είναι άλλη μία ρύθμιση που προκάλεσε συζήτηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στο κεφάλαιο για τις εξελίξεις από το 2004 – 20014 αναφέρεται η πορεία της συγκεκριμένης ρύθμισης. Στο άρθρο 4 του νόμου ορίζεται η διαδικασία δρομολόγησης των πλοίων ή του πλοίου στις τακτικές γραμμές. Προβλέπεται ότι αυτή ξεκινά την 1^η Νοεμβρίου και λήγει στις 31 Οκτωβρίου. Η διαδικασία δεν υπέστη ιδιαίτερες μετατροπές. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πάλι στα πλαίσια των εποπτικών αρμοδιοτήτων του μπορεί να παρέμβει και να

τροποποιήσει τα προτεινόμενα δρομολόγια αν το κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφάλειας και απρόσκοπτης παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου καταγράφονται και άλλοι συγκεκριμένοι λόγοι παρέμβασης και τροποποίησης των δρομολογίων από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Συγκεκριμένα «όταν οι συνθήκες στα λιμάνια δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και κατοχύρωσης της τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων, όταν ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων εμποδίζει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή, όταν πρέπει να αντιμετωπισθούν, όπου κρίνεται απαραίτητο, οι έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες, όταν ο αιτηθείς ναύλος στην οικονομική θέση θεωρείται υπερβολικός και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον». Στο άρθρο 8 του νόμου προβλέπονται ρυθμίσεις για τη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ήτοι για τις «άγονες γραμμές». Τέλος, εντός του νέου νόμου υπάρχουν ειδικές διατάξεις για τη σύσταση της Ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Μεταφορών (ΡΑΘΕ) και του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ). Τα παραπάνω έχουν κυρίως εποπτικές και ρυθμιστικές αρμοδιότητες. Για την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Μεταφορών υπάρχει ειδική πρόβλεψη των αρμοδιοτήτων της στο άρθρο 13. Ο θεσμός, αν και στην αρχή θεσμοθετήθηκε με ιδιαίτερες προσδοκίες, ποτέ δεν έλαβε της θεσμικής αναγνώρισης καθώς θεωρείται άνευ αντικειμένου εφόσον οι αρμοδιότητες του καλυπτόντουσαν από αυτές της Επιτροπής Ανταγωνισμού. (Ν. 2932/01)

3.3.2 Προβλήματα του ν. 2932/2001 και Επιστολές Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς την Ελλάδα 2004 - 2005

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αμέσως μετά την δημοσίευση του νόμου 2932/01 και ύστερα από προσφυγή της ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας το 2002 ξεκίνησε έναν διάλογο με την Ελληνική πολιτεία αποστέλλοντας δύο επιστολές προς αυτή το 2004 και το 2005. Το χρονικό όριο που είχε τεθεί στην Ελλάδα για συμμόρφωση της νομοθεσίας της με τις Ευρωπαϊκές κείμενες διατάξεις έληγε την 1.1.2004. Η Ελλάδα ήταν μέχρι εκείνη την καταληκτική ημερομηνία υποχρεωμένη να απελευθερώσει πλήρως τις θαλάσσιες μεταφορές. Αν δεν προχωρούσε στις αναγκαίες ρυθμίσεις, υπήρχε ο κίνδυνος παραπομπής της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Ο νυν Υπουργός

Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, δήλωσε σε δημοσιογράφο το 2005 σχετικά με τον κίνδυνο παραπομπής της Ελλάδας: «Είμαι βέβαιος ότι η κυβέρνηση έχει αντιληφθεί την σοβαρότητα της κατάστασης και θα προχωρήσει, όπως οφείλει, άμεσα στην αναθεώρηση του νόμου 2932/01 με στόχο να ξεκαθαριστεί με σαφήνεια τι σημαίνει ελεύθερος ανταγωνισμός και που το κράτος δικαιούται να παρεμβαίνει για την διασφάλιση της δημόσιας υπηρεσίας. Περιθώρια για καθυστέρηση δεν υπάρχουν, καθώς ήδη ο Ελληνικός λαός υφίσταται τις συνέπειες από την συρρίκνωση των δρομολογίων και την έλλειψη πραγματικού και υγιούς ανταγωνισμού, που παρατηρείται στην ακτοπλοΐα». (Βαρβιτσιώτης, 2005)

Τα προβλήματα και οι αλλαγές που ζητούσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2004 και το 2005 ήταν πολλά. Πρώτον εκφράστηκε διαφωνία της Επιτροπής ως προς τη διαδικασία δρομολόγησης των πλοίων. Στην επιστολή της η Επιτροπή αναφέρει «ότι ο νόμος που ισχύει σήμερα δεν οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οποιοσδήποτε κοινοτικός πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να επιλέξει ελεύθερα τα δρομολόγια που επιθυμεί να εκτελεί, με το να το έχει απλώς γνωστοποιήσει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας» (Βλάχος, 2013), επίσης για το σύστημα εγγυοδοσίας και επιβολής προστίμων αναφέρει η Επιτροπή «δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί για την επιβολή της συνέχισης των δρομολογίων, καθώς και των όρων υπό τους οποίους εκτελούνται τα δρομολόγια αυτά, παρά μόνο για τις γραμμές εκείνες για τις οποίες μπορεί να επιβληθούν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας» (Βλάχος , 2013). Κατά την άποψη της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη της τις αρχές της ελεύθερης αγοράς και αναζητώντας τον τέλειο ανταγωνισμό δεν αρκεί μονάχα να είναι ελεύθερη η είσοδος στην αγορά για οποιοδήποτε επιχειρηματικό παράγοντα αλλά και η έξοδος αυτή ανά πάσα ώρα. Κάτι τέτοιο ευλόγως δεν θα μπορούσε να γίνει αποδεκτό από την Ελληνική πολιτεία η οποία αποζητούσε τη σταθερότητα και την ασφάλεια των θαλασσίων ενδομεταφορών.

Ένα δεύτερο σημείο τριβής της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν αυτό των ανώτατων τιμών των ναύλων. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έσπευσε με Υπουργική απόφαση να απελευθερώσει τις τιμές των ναύλων για τα λιμάνια της Κύμης, του Λαυρίου, της Ραφήνας και της Ελευσίνας, κάτι που δεν φάνηκε να πείθει την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ελάχιστη αυτή τη ρύθμιση ζητώντας από την κυβέρνηση να προχωρήσει σε πλήρη απελευθέρωση των ναύλων σε

όλα τα λιμάνια της Ελλάδας και ειδικά του Πειραιά. Η Ελληνική Πολιτεία προσαρμόστηκε στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σταδιακά σε αυτό το ζήτημα. Ωστόσο η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν καλύπτεται και ζήτησε νέα συμμόρφωση της Ελλάδας.

Επόμενο σημείο διαφωνίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον νόμο 2932/01 ήταν τα όρια ηλικίας που έθετε ο νόμος. Ο κανονισμός 3577/92 δε θέτει κανένα όριο ηλικίας για τα πλοία, καθώς επίσης ούτε η Ευρωπαϊκή Οδηγία 98/18/EK του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία. Επομένως, ο περιορισμός των 35 ετών με πρόβλεψη αυτός να μειώνεται σταδιακά στα 30 έτη το 2008, κρίθηκε απαράδεκτος από την επιτροπή. Επιπλέον, ο όρος που προβλέπει ο ν. 2932/01 για το προσωπικό το οποίο θα εργάζεται στα επιβατηγά πλοία και δεν θα είναι Έλληνες να κατέχουν πιστοποιητικό Ελληνομάθειας θεωρήθηκε ότι δεν εναρμονίζεται με τις Ευρωπαϊκές διατάξεις. Συγκεκριμένα η οδηγία 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4^{ης} Απριλίου 2001 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, προβλέπει ότι τα μέλη του πληρώματος με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών, υποχρεούνται να κατέχουν επαρκή γνώση της γλώσσας που συνήθως μιλούν οι επιβάτες. Η απαίτηση, συνεπώς, της Ελληνικής Πολιτείας για πιστοποιητικό Ελληνομάθειας κρίνεται ως αυστηρή που υπερβαίνει τα όρια της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ήτοι της οδηγίας 2001/25/EK.

Τέλος, προβλήματα προκάλεσαν οι προβλέψεις του νόμου για τους χώρους ενδιαίτησης, ήτοι η καθιέρωση ελάχιστου εμβαδού που πρέπει να διατίθεται για την οικονομική θέση, όπως επίσης οι προδιαγραφές που αναφέρονται στον νόμο για τους εσωτερικούς χώρους. Τα προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν από την 1.1.2004 ήταν πολλά. Τα περιθώρια εναρμόνισης της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία έληγαν και για αυτό ο κίνδυνος προσφυγής της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ήταν άμεσος και ορατός.

Το 2002 η ένωση επιχειρήσεων ακτοπλοΐας, ήτοι οι ακτοπλοϊκές εταιρίες προσέφυγαν εγγράφως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διαμαρτυρόμενες για το νέο νομοθετικό καθεστώς όπως αυτό διαμορφώθηκε με τον νόμο 2932/2001. Η Ελλάδα είχε περιθώριο μέχρι το 2004 να εναρμονιστεί με τις Ευρωπαϊκές διατάξεις για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Για αυτό το λόγο η προσφυγή έγινε

δεκτή από τον Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Φεβρουάριο του 2004 οπότε και απέστειλε στην Ελληνική Πολιτεία αιτιολογημένη επιστολή, παραθέτοντας τις συστάσεις για συμμόρφωση της Ελλάδας. Η Επιτροπή διαφώνησε στα εξής θέματα με τον ν. 2932/2001.

1) Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας

Έκρινε η επιτροπή ότι δεν ήταν συμβατή με τον Ευρωπαϊκό κανονισμό η ρύθμιση του ν. 2932/2001 για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Διαπιστώνοντας από την Επιτροπή δυσανάλογοι περιορισμοί στην ελευθερία που πρέπει να υφίσταται στη λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιριών. Πιο συγκεκριμένα η είσοδος ξένων ναυτιλιακών εταιριών στην αγορά της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι δύσκολη καθώς απαιτούνται από το Ελληνικό κράτος μία σειρά προϋποθέσεων και προδιαγραφών. Ωστόσο, επισημαίνεται από την Επιτροπή η δυσκολία στη διαδικασία δρομολογήσεως πλοίων. Η γραφειοκρατία που χαρακτηρίζει τη διαδικασία προκαλεί εμπόδια στην ελεύθερη είσοδο των ναυτιλιακών εταιριών στην αγορά. Πράγματι για μία αλλοδαπή εταιρία είναι εξαιρετικά δυσχερές να συμμορφωθεί με ατελείωτες γραφειοκρατικές διαδικασίες, οι οποίες αναγκάζουν τον ενδιαφερόμενο στην υποβολή δεκάδων εγγράφων. Η επιτροπή επιθυμεί την απλοποίηση της διαδικασίας, με την παροχή μίας απλής δήλωσης δρομολογήσεως.

2) Πιστοποιητικό Άριστης γνώσης της Ελληνικής γλώσσας.

Η Επιτροπή θεωρεί δυσανάλογο μέτρο την απαίτηση από τις Ελληνικές αρχές της κατοχής πιστοποιητικού άριστης γνώσης της Ελληνικής γλώσσας. Θεωρεί, πως αυτή η διάταξη προσκρούει στην Ευρωπαϊκή Οδηγία, ενώ αυτή η άποψη μπορεί να θεμελιωθεί και στις γενικές διατάξεις περί ισότητας των Ευρωπαϊκών πολιτών όπως αυτές περιγράφονται σήμερα στην ΕΣΔΑ.

Η Επιτροπή ζητά από την Ελλάδα να συμμορφωθεί με τις συμβάσεις STCW και SOLAS , όπου αναφέρονται σε θέματα εκπαίδευσης και ομιλούμενων γλωσσών των πληρωμάτων. Οι συμβάσεις αυτές απαιτούν την απλή και όχι άριστη γνώση της γλώσσας όπου συνηθίζεται να ομιλεί ο μέσος όρος των επιβατών. Επομένως, η κατοχή πιστοποιητικού άριστης γνώσης της Ελληνικής γλώσσας δεσμεύει υπέρμετρα τις

ναυτιλιακές εταιρίες στον τρόπο με τον οποίο θα προσλαμβάνουν το πλήρωμα των πλοίων. Πιθανώς, κατά συνέπεια να αυξάνεται και το κόστος.

3) Ανώτατα όρια ηλικίας πλοίων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παραθέτοντας την οδηγία 18/98 για τους κανόνες ασφαλείας, θεωρεί απαγορευτική τη θέσπιση ορίων ηλικίας για τα πλοία όπως αυτά προβλέπονταν στο ν.2932/2001. Η συμμόρφωση των πλοίων στους κανόνες ασφαλείας αρκεί για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία δεν επιθυμεί περαιτέρω περιορισμούς.

4) Εκπροσώπηση των Ακτοπλοϊκών Εταιριών στην Ελλάδα

Σε μία προσπάθεια τόνωσης του Ελληνικού ναυτιλιακού cluster αλλά ταυτόχρονα και στον περιορισμό της ανεξέλεγκτης δραστηριοποίησης ξένων ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα, ο ν. 2932/2001 προβλέπει την αντιπροσώπευση των εταιριών στην Ελλάδα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι κανένα κράτος μέλος δεν δικαιούται να έχει παρόμοια απαίτηση.

Στις αρχές της τελευταίας δεκαετίας, ήτοι από το 2004 και μετά οι πιέσεις που δέχονται οι Ελληνικές αρχές από το εσωτερικό αλλά κυρίως από το εξωτερικό είναι ιδιαίτερα έντονες. Οι Επιστολές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η προσφυγή της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας αναγκάζουν την Ελλάδα να προχωρήσει σε μία σειρά τροποποιήσεων του ν. 2932/2001. (Βλάχος, 2013)

3.4 Οι εξελίξεις προς την πλήρη απελευθέρωση 2004 – 2014

3.4.1 Τροποποιήσεις ν.2932/01 κατά την τελευταία δεκαετία

Ο νόμος 2932/01 τροποποιήθηκε συνολικά δώδεκα φορές μέχρι σήμερα. Από αυτές οι οκτώ ήταν εντός της δεκαετίας αναλυτικά: Νόμους 3153/03 (ΦΕΚ Α'153/2003), 3260/04 (ΦΕΚ Α'151/2004), 3409/05 (ΦΕΚ Α'273/2005), 3450/06 (ΦΕΚ Α'64/2006), 3482/06 (ΦΕΚ Α'163/2006), 3511/06 (ΦΕΚ Α'258/06), 3569/07 (ΦΕΚ Α'122/2007), 3697/08 (ΦΕΚ Α'194/2008), 3922/11 (ΦΕΚ Α'35/2011), 4072/12 (ΦΕΚ Α'86/2012) και 4150/13 (ΦΕΚ Α'/2013) Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α 92/14-4-2014). Όπως είναι λογικό η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών έγινε σταδιακά και με δειλά βήματα. Οι πρώτες τροποποιήσεις του 2003 με το Π.Δ 344.2003 και τον ν. 3153/2003 επί του

βασικού νόμου 2932/2001 ήταν περιορισμένες και χωρίς θεαματικές αλλαγές. Το άρθρο 17 του νόμου 3260/2004 (ΦΕΚ 151) κατήργησε τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών, καθώς θεωρήθηκε από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, ότι το έργο της εν λόγω Αρχής επικαλύπτεται από τις αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού η οποία ακόμα και σήμερα είναι η αρμόδια αρχή για θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. (Ν. 3260/04)

Τροποποιητικές διατάξεις του ν. 2932.01 περιέχει και ο Νόμος 3409/05 στο άρθρο 18 με το οποίο αντικαθίσταται η παράγραφος 5 του τέταρτου άρθρου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145Α'). Στην εν λόγω διάταξη προβλέπουν νέες ρυθμίσεις για την υποβολή δήλωσης δρομολόγησης επιβατηγού επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου ή φορτηγού-οχηματαγωγού πλοίου. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ. γίνεται αποδεκτή η δήλωση. Στο άρθρο 19 του ίδιου νόμου τροποποιούνται τα άρθρα πέντε και οκτώ του ν. 2932/2001. Επίσης, εξαιρετικά σημαντική είναι η κατάργηση αδειών σκοπιμότητας προβλέπεται στον νόμο. Τα πλοία νέας τεχνολογίας πιο εύκολο να παίρνουν αυτές τις άδειες. Απαίτηση YEN για on-line σύστημα ως προϋπόθεση για άδειες σκοπιμότητας

Η παράγραφος 1 του άρθρου πέμπτου του ν. 2932/2001 καταργείται πλήρως, ενώ η πέμπτη παράγραφος του όγδοου άρθρου αντικαθίσταται με τις νέες διατάξεις, στις οποίες προβλέπονται νέες ρυθμίσεις για το μειοδοτικό διαγωνισμό για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημοσίας υπηρεσίας με ανώτατο όριο αυτό των έξι ετών. Ο ν. 3450/06 (ΦΕΚ Α'64/2006) στο άρθρο 25 αντικαθιστά το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου δεύτερου του ν. 2932/2001 «Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών.» Επίσης, στην παράγραφο δύο του ίδιου άρθρου αντικαθίσταται η περίπτωση της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001 στην οποία προβλέπεται ότι ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να έχει καλύψει την αστική ευθύνη του μέσω ασφαλιστικής κάλυψης. (ν. 3450/06)

Οι απαιτήσεις έναντι του πλοιοκτήτη πρέπει να έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα σε πλοίο.

Το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμό 124 του 2006 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συμμόρφωση με τον κανονισμό « ΕΟΚ» 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998, αποτέλεσε μία σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία με την οποία η Ελλάδα αποδείκνυε εμπράκτως τη βούληση της να συμμορφωθεί με τις Ευρωπαϊκές διατάξεις. Σύμφωνα, λοιπόν με το Π.Δ. καταργούνται τα όρια ηλικίας των πλοίων, όπως αυτά είχαν προβλεφθεί στον ν. 2932/2001. Επιπλέον, και αντί αυτού του μέτρου οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται πλέον να εφαρμόσουν πολύ νωρίτερα από την 1.1.2010 οπότε και ήταν η καθορισμένη ημερομηνία. Στις αρχές του 2006, υπεγράφη η απόφαση για την απελευθέρωση των ναύλων των πλοίων της ακτοπλοΐας, από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομίας και Οικονομικών και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Η τότε ανακοίνωση του ΥΕΝ ανέφερε «Απελευθέρωση δεν σημαίνει αναρχία. Το κράτος, όπως άλλωστε έχει υποχρέωση, εγγυάται την απρόσκοπτη λειτουργία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προς όφελος της νησιωτικής Ελλάδας». Η Υπουργική απόφαση πάρθηκε μετά τις έντονες πιέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και υπό τον κίνδυνο προσφυγής της τελευταίας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Η απελευθέρωση των ναύλων είχε προηγηθεί πριν το 2003 σε τέσσερις λιμένες : Ραφήνας, Λαυρίου, Ελευσίνας και Κύμης. (ΠΔ 124/06)

Η κατάργηση των ορίων ηλικίας και η απελευθέρωση των ναύλων αποτελούν δύο εκ των κορυφαίων θεσμικών αλλαγών της δεκαετίας. Κινούνται προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης του ανταγωνισμού σύμφωνα με την πρόβλεψη του κανονισμού 3577/92.

Ο νόμος 3511/06 (ΦΕΚ Α'258/6) στο άρθρο 27 παράγραφος ένα προσθέτει στους νόμους ν. 2932/2001, ν. 3409/2005 και ν. 3482/2006, εδάφια για την προκήρυξη του διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.(Ν. 3511/06)

Το 2011 υπήρξε νέα σημαντική τροποποίηση του ν. 2932/2001 από τον ν. 3922/11 (ΦΕΚ Α'35/2011). Συγκεκριμένα τροποποιήθηκε η παράγραφος 3 του τέταρτου άρθρου του ν. 2932/2001. Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 ο «Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20ή Φεβρουαρίου να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια Υπηρεσία ανακοινώνει με την προαναφερόμενη διαδικασία τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28η Φεβρουαρίου. Μετά την 31η Μαρτίου ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη.». Επίσης, στον ίδιο άρθρο προβλέπονται ορισμένες θεσμικές αλλαγές κατά τη διαδικασία δρομολόγησης πλοίου στις τακτικές γραμμές. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προχωρά στην κατάργηση πολλών γραφειοκρατικών διαδικασιών κατά τη διαδικασία δρομολόγησης των πλοίων. Οι νέες ρυθμίσεις αυξάνουν το ενδιαφέρον των Ευρωπαίων επενδυτών, καθώς δημιουργείται ένα πιο φιλικό και ευέλικτο θεσμικό πλαίσιο στο χώρο της Ελληνικής επιβατηγούς Ναυτιλίας.(Ν. 3922/11)

Στον νόμο 4072/12 (ΦΕΚ Α'86/2012) υπάρχει εκτενέστατη πρόβλεψη στο άρθρο 220 για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Το άρθρο οκτώ του ν. 2932/2001 μετά τις τροποποιήσεις που δέχτηκε από τους ν. 3482/2006, ν. 3511/2006, ν. 3153/2003, ν. 3409/2005, αλλάζει και πάλι. Η Πολιτεία χαρακτηρίζει και αντιμετωπίζει ως «άγονες» τις γραμμές εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ανάληψη της λειτουργίας τους. Με την άρση του Καμποτάζ και την αλλαγή που δέχτηκε το νομοθετικό πλαίσιο, το ενδιαφέρον για αυτές τις γραμμές μειώθηκε ακόμα περισσότερο. Παράλληλα η οικονομική κρίση της τελευταίας πενταετίας οδήγησε την κατάσταση σε αδιέξοδο με αποτέλεσμα τις συνεχόμενες νομοθετικές παρεμβάσεις για την διαμόρφωση των δρομολογίων. (Νόμος 4072/12)

Ο νόμος 4150/2013 (ΦΕΚ Α'102/2013) προχωρά σε σειρά νέων τροποποιήσεων του ν. 2932/2001. Στο άρθρο 37 προβλέπονται ρυθμίσεις για την τακτική δρομολόγηση και τις προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να συγκεντρώνει το πλοίο. Οι προϋποθέσεις αφορούν το πλοίο και τον πλοιοκτήτη και σαφώς εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον χωρίς να θίγουν πλέον τις Ευρωπαϊκές διατάξεις, ήτοι είναι απολύτως εναρμονισμένες με τους κανονισμούς και τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, στο ίδιο άρθρο υπάρχουν ορισμένες τροποποιητικές διατάξεις για την «μεταβολή πλοιοκτήτη» για την αναγκαστική εκτέλεση των δρομολογίων, καθώς και για την κάλυψη εκτάκτων κενών. (Νόμος 4150/2013)

Η πιο πρόσφατη τροποποίηση που δέχτηκε ο ν. 2932/2001 είναι αυτή του ν. 4256/2014 (ΦΕΚ Α'92/14-4-2014) με τίτλο «τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις». (Νόμος 4256/2014)

Στο άρθρο 40, του εν λόγω, νόμου υπάρχουν οι τροποποιητικές διατάξεις. Συγκεκριμένα, τροποποιείται το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001 (Α'145) ως εξής «Με απόφαση του Υπουργού, ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, μη δρομολογημένο, ίδιου είδους, ανάλογης, μεγαλύτερης ή μικρότερης μεταφορικής ικανότητας, του ιδίου ή εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των παραγράφων 2 και 4 και καλύπτονται οι συγκοινωνιακές ανάγκες». Η διάταξη προσφέρει ακόμα περισσότερη ευελιξία στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Είναι χαρακτηριστική της αλλαγής που ξεκίνησε από το 2001 και έφθασε το 2014, όπου πλέον η αγορά είναι απελευθερωμένη δημιουργώντας ένα φιλόξενο επιχειρηματικό περιβάλλον. Επιπροσθέτως, τροποποιείται η παράγραφος δύο του άρθρου έκτου του ν. 2992/2001 «Ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες από κοινού δεν μπορούν να μεταβάλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένης της δρομολογιακής γραμμής και του προγραμματισμένου χρόνου διακοπής τους, επιτρέπεται αν υποβάλλουν σχετικό αίτημα και κριθεί, με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., ότι δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων

πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος. Η απόφαση του Υπουργού κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος. Το αίτημα αυτό και μέχρι τη σύγκληση του Σ.Α.Σ. μπορεί να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα με απόφαση του Υπουργού, για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών. Με απόφαση του Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής προσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, μεταβολή του προγραμματισμένου χρόνου διακοπής τους, μεταβολή δρομολογιακής γραμμής, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, μετά από σχετικά αιτήματα. Στην απόφαση αυτή, καθορίζονται, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., τα όργανα, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα.». Παράλληλα όμως όπως γίνεται φανερό από την λόγω τροποποίηση το Κράτος εξακολουθεί να εποπτεύει και να εξασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία των ακτοπλοϊκών γραμμών προασπίζοντας το δημόσιο συμφέρον. Λιγότερο παρεμβατικός και περισσότερο εποπτικό – ρυθμιστικός ο ρόλος του Κράτους όπου παρατηρείται αδυναμία της αγοράς για απορύθμιση.(Νόμος 4256/2014)

Επιπλέον, τροποποιήθηκε το άρθρο δέκατο ένατο του ν. 2932/2001, όπως είχε ήδη τροποποιηθεί από το άρθρο 44 του ν. 4150/2013. Η τροποποίηση αφορά τα υφιστάμενα έργα σε Οργανισμούς Λιμένων και σε Λιμενικά Ταμεία, καθώς υπάρχει ενδιαφέρουσα ρύθμιση ένεκα των εξελίξεων στο λιμάνι του Πειραιά για τη νομιμοποίηση κτιριακών εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας ζώνης, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4014/2011.

Στην αιτιολογική έκθεση της τροπολογίας που κατατέθηκε από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου μαζί με το σχέδιο νόμου, διαφαίνεται το πνεύμα με το οποίο εν έτη 2014 η Ελληνική Πολιτεία προχωρά σε προσεκτικές αλλαγές, ώστε να εξασφαλίσει την καλύτερη λειτουργία των ακτοπλοϊκών γραμμών, χωρίς όμως πρόθεση να περιορίσει την ελεύθερη δραστηριότητα.

Από τη μία μέσα στη διάρκεια της δεκαετίας η Ελλάδα προσπάθησε να έρθει πιο κοντά στους Ευρωπαϊκούς κανόνες από την άλλη όμως επεδίωξε την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, θέτοντας ένα εποπτικό πλαίσιο της Πολιτείας μέσα στις

διαδικασίες της αγοράς. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, όπως μετονομάστηκε από το 2012, δύναται να παρεμβαίνει, κατ' εξαίρεση και στο αναγκαίο μέτρο στις ελεύθερες δρομολογήσεις όταν : α) οι συνθήκες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας στους λιμένες και τάξης στη χερσαία ζώνη, την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων και β) όταν ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.

Όπως αναφέρει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν (άγονες γραμμές) τότε «εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, διάρκειας μέχρι και 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.». (<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25197>)

Επιπλέον στο νέο θεσμικό καθεστώς, όπως διαμορφώθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας, καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ο οποίος περιλαμβάνει το σύνολο των λιμένων της επικράτειας. Επίσης σημαντική εξέλιξη είναι κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας που ήταν υποχρεωμένες να κατέχουν οι ναυτιλιακές εταιρίες, πριν την ανάληψη δραστηριότητας. Νέο θεσμικό πλαίσιο εφαρμόζεται και ως προς τις «άγονες γραμμές» ενώ πλέον εκδίδεται πρόσκληση για υποβολή δηλώσεων ελεύθερη δρομολογήσεως για το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών.

3.5 Ευρωπαϊκοί Κανόνες Ανταγωνισμού Καν. 1/2003, και Καν. 1419/2006

Με τον κανονισμό 1/2003 του Συμβουλίου θεσπίζεται ένα νέο διαδικαστικό πλαίσιο (αποκεντρωμένο σύστημα) για εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας ανταγωνισμού (Antapassis, 2009). Από τις διατάξεις του Κανονισμού εξαιρούνται θέματα Καμποτάζ στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών του κάθε κράτους, μέλους. Αποτέλεσμα αυτής της εξαίρεσης ήταν οι εθνικές αρχές να στερηθούν τη δυνατότητα χρησιμοποίησης ενός συστήματος συνεργασίας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο ώστε να προστατευθεί το συμφέρον του Ευρωπαίου πολίτη, από παράνομες πρακτικές

Καμποτάζ στις ακτοπλοϊκές γραμμές ή άλλες παράνομες πράξεις αθέμιτης συνεργασία των εθνικών ακτοπλοϊκών εταιριών(Κοτσίρης, 2011). Επίσης , η επιβολή των κανόνων ανταγωνισμού των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ΣΛΕΕ γινόταν σύμφωνα με τα εθνικά δίκαια. Ο ρόλος του εθνικού δικαστή παρέμενε ασαφής. Τέλος, υπήρχε έλλειψη πληροφόρησης της Επιτροπής σχετικά με μορφές συνεργασίας μεταξύ των πλοιοκτητών, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να στερείται αποτελεσματικών εξουσιών για έρευνα περιπτώσεων νόθευσης του ανταγωνισμού και επιβολή κυρώσεων.

Από την άλλη πλευρά ο Κανονισμός 1/2003 είναι ένα πλήρες νομοθέτημα με το οποίο διοχετεύονται εξουσίες στην Επιτροπή για τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων σε πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού. (Κοτσίρης, 2011)

3.5.1 Νέο καθεστώς υπό τον Κανονισμό 1419/2006

Από τον 2006 αλλάζει η πρακτική έλεγχου του ανταγωνισμού. Η παραπάνω εξέλιξη είναι εύλογη από την στιγμή που πλέον έχουν απελευθερωθεί στην Ευρώπη οι θαλάσσιες ενδομεταφορές των κρατών μελών. Η πρόσβαση και λειτουργία κάθε ναυτιλιακής εταιρίας από οποιοδήποτε κράτος μέλος απαιτεί έναν ενιαίο ελεγκτικό μηχανισμό για την προστασία και αναβάθμιση του. (Τριανταφυλλάκης, 2011)

Η Επιτροπή στο πλαίσιο που ορίζεται στον Καν. 1/2003 θα ασκεί εποπτικές εξουσίες και αναλόγως να επιβάλλει κυρώσεις, παράλληλα με τις εθνικές αρχές των κρατών μελών. Επίσης, επιτυγχάνεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της κοινοτικής νομοθεσίας σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές της *tramps*, *liners* και *cabotage* .

Σύμφωνα με το άρθρο 101 παρ.2 , οι εθνικές αρχές έχουν δικαιοδοσία να κρίνουν ως αυτοδικαίως άκυρη μια συμφωνία. Στον τίτλο του Καν. 1419 /2006 του Συμβουλίου της 25^{ης} Σεπτεμβρίου του 2006 αναφέρεται «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 πλοία». (Κανονισμός 1419/2006)

Οι ενδομεταφορές είχαν ήδη εξαιρεθεί από τους κανόνες εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης που θεσπίστηκαν αρχικά στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και στη συνέχεια στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003.

Μέχρι το 2006 όπου άλλαξε το καθεστώς ο έλεγχος του ανταγωνισμού στις ακτοπλοϊκές γραμμές ήταν αρμοδιότητα μόνον της Επιτροπής Ανταγωνισμού, καθώς όπως ήδη έχει αναφερθεί η Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ) που θεσπίστηκε με τον Ν. 2932/2001, με καθήκον της την παρακολούθηση και τον έλεγχο της λειτουργίας της αγοράς των θαλάσσιων ενδομεταφορών, την διατύπωση τυχόν παραβάσεων, τις κυρώσεις κλπ. Ωστόσο η ΡΑΘΕ δεν λειτούργησε ποτέ ως εποπτική αρχή για θέματα ανταγωνισμού των θαλάσσιων ενδομεταφορών καθώς θεωρήθηκε ότι το έργο της, καλυπτόταν από τις αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

3.6 Νομολογία Άρειου Πάγου και εφαρμογή νέας νομοθεσίας στην ελληνική έννομη τάξη

Στη βάση της ανάλυσης που προηγήθηκε και της κείμενης νομοθεσίας, τόσο της ενωσιακής, όσο και της συμμόρφωσης από πλευράς κράτους-μέλους (Ελλάδα) προς το δίκαιο της Ένωσης και το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρατηρούμε τη σχετική νομολογία.

Προς τούτο τα χαρακτηριστικά αποσπάσματα της απόφασης που αφορούν τον Κανονισμό 3577/92 και τον Ν.2932/01. Ιδιαίτερης βαρύτητας η σχετική απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου της χώρας, ήτοι του Αρείου Πάγου (*αριθμός 798/2011, Δικαστήριο Αρείου Πάγου, Ζ' Ποινικό Τμήμα*, το οποίο σκέφθηκε σύμφωνα με το νόμο τα εξής: (Lawdb.intrasoft.net.com)

«Κατά τα οριζόμενα στο άρθρο ενδέκατο του Ν. 2932/2001 όποιος παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών κατά παράβαση των διατάξεων του πρώτου μέρους του νόμου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών (παρ.1). Με την επιφύλαξη ισχύος της παραγράφου 5 του άρθρου έκτου στους παραβάτες των λοιπών διατάξεων του Μέρους πρώτου του νόμου αυτού και των κατ' εξουσιοδότηση του εκδιδόμενων πράξεων που δεν αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ.187/1973) (παρ.2). Πλοιοκτήτης που τιμωρείται ως

υπότροπος για σοβαρές παραβάσεις μπορεί με απόφαση του Υπουργού μετά από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών, να αποκλείεται από τις δρομολογήσεις με τον παρόντα νόμο (παρ.3). Με απόφαση του Υπουργού ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε. μπορεί να αναπροσαρμόζεται το κατώτερο και το ανώτερο όριο του προστίμου (παρ.4). Η επιβολή προστίμων κατά το παρόν άρθρο δεν αποκλείει την επιβολή άλλων κυρώσεων για την ίδια παράβαση, που προβλέπονται από άλλες διατάξεις(παρ.6).» (Απόφαση Αρείου Πάγου αριθμ. 798/2011)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

«Σ' αυτή τη βάση το Δικαστήριο έκρινε ότι από τις παραπάνω διατάξεις του νόμου 2932/2001, ο οποίος εκδόθηκε με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/1992 του Συμβουλίου για την επέκταση της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και στις θαλάσσιες μεταφορές εντός κράτους μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, συνάγεται ότι για να θεμελιώνεται η αξιόποινη πράξη που επισύρει την προβλεπόμενη στο άρθρο 11 παρ.1 αυτού του νόμου ποινή πρέπει, από τους πλοιοκτήτες, τα σκάφη των οποίων είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του και που παρέχουν υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών επιβατών ή εμπορευμάτων έναντι αμοιβής μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών της ημεδαπής, να παραβιάζονται διατάξεις των άρθρων του πρώτου μέρους του εν λόγω νόμου που καθιερώνουν υποχρεώσεις και επιτάσσουν ενέργειες άμεσα συναρτώμενες και συνδεδεμένες με την παροχή θαλασσιών ενδομεταφορών.

Κατ' ακολουθίαν ποινική από το άρθρο ενδέκατο παρ.1 του ανωτέρω νόμου ευθύνη των πλοιοκτητών, των οποίων τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία είναι δρομολογημένα σε συγκεκριμένη γραμμή του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και λιμένων νησιών της ημεδαπής για μεταφορά επιβατών και οχημάτων, θεμελιώνεται, σε περίπτωση παραβίασεως διατάξεων των άρθρων δευτέρου, τρίτου, τετάρτου, έκτου του Ν. 2932/2001 που αφορούν α) τη διαδικασία και τις διατυπώσεις τακτικής δρομολογήσεως των πλοίων για χρονική περίοδο ενός έτους σε συγκεκριμένη γραμμή του γενικού δικτύου, β) την εκτέλεση των δρομολογίων στην οποία αφορά η υποβληθείσα εκ μέρους του πλοιοκτήτη δήλωση που έγινε δεκτή άνευ ή μετά από τροποποιήσεις από τον Υπουργό και που έγιναν δεκτές από τον πλοιοκτήτη, γ) την μη μεταβολή των δρομολογίων άνευ άδειας του Υπουργού, δ) την μη διακοπή εκτελέσεως των δρομολογίων παρά μόνον για τους λόγους και για τα διαστήματα που επιτρέπονται και ε) σε περίπτωση παραβίασεως υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας, επιβαλλόμενες προς εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος, επιπλέον με απόφαση του Υπουργού στους πλοιοκτήτες που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου των σε ορισμένη γραμμή ή στους οποίους ανατίθεται κατόπιν συμβάσεως δημοσίας υπηρεσίας η αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής και περιλαμβάνουν (οι υποχρεώσεις αυτές) όρους που αφορούν τους λιμένες που επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια και τη συχνότητα των

δρομολογίων και την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων κατά τη διάρκεια παροχής αυτών των υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών. »

«Οι ρυθμίσεις της παραγράφου 5 σε συνδυασμό με εκείνη της παραγράφου 3 του άρθρου έκτου του ανωτέρω νόμου 2932/2001 αποσκοπούσαν στην αντιμετώπιση της ναυτικής ανεργίας κατά τρόπο παρόμοιο με αυτόν που προβλεπόταν χωρίς όμως ποινικές κυρώσεις από τις διατάξεις των άρθρων 173 και 174 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου) που ίσχυαν προηγουμένως με την υποχρέωση τηρήσεως πληρώματος πλήρους συνθέσεως στα πλοία που είναι δρομολογημένα σε γραμμή του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών όλη τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου που αρχίζει από την 1η Νοεμβρίου του έτους υποβολής της σχετικής δηλώσεως, ακόμη και όταν δεν εκτελούν πλόες εκτός από το διάστημα που το πλοίο τελεί σε ετήσια προγραμματισμένη επιθεώρηση ή για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης ή για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων και που δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο των εξήντα ημερών ή κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργείου κατά παράταση για τριάντα ακόμη ημέρες, προκειμένου να περιορισθεί η ναυτική ανεργία κατά τη χειμερινή περίοδο.»(Απόφαση Αρείου Πάγου αριθμ. 798/2011)

Παραθέτοντας για λόγους εμπάθουσης στο πνεύμα και στο γράμμα της εν λόγω απόφασης, το σύνολο αυτής, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η συγκεκριμένη απόφαση, ενός από τα Ανώτατα Δικαστήρια της Ελληνικής Δημοκρατίας, αντανάκλα τις νέες θεσμικές εξελίξεις στο νομικό σύστημα και στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως απόρροια των εν λόγω Συνθηκών (κυρίως του Μάαστριχτ). Με άλλα λόγια ο Έλληνας δικαστής ενσωματώνει τα ευρωπαϊκά κείμενα και τις απορρέουσες νέες διατάξεις, κατά τρόπο που να εναρμονίζεται πλήρως και να μην αφίσταται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Είναι δε αλήθεια ότι ο εξευρωπαϊσμός της ελληνικής έννομης τάξης (Graziano, 2007) παρουσιάζει κενά ή χάσματα συμμόρφωσης σε πολλούς τομείς. Ωστόσο στη εν λόγω προβληματική που μελετά η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία, βλέπουμε κατά το μάλλον ή ήττον, οψιμαθώς, ότι η ελληνική νομοθεσία εγκολλώνει τη νέα θεσμική τάξη στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας.

Η φιλοσοφία και τα αντίστοιχα προτάγματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για άρση των εμποδίων του ελεύθερου ανταγωνισμού και τη φιλελευθεροποίηση του τομέα της δημόσιας πολιτικής που σχετίζεται με την επιβατηγό ναυτιλία είναι αν μη τι άλλο καταλυτική στην ανίχνευση και ερμηνεία της συγκεκριμένης απόφασης.

Υπό ένα αμιγώς όχι νομικό πρίσμα, το Δικαστήριο, στη βάση των διατάξεων του νόμου 2932/2001, ο οποίος τελεί σε εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/1992 του Συμβουλίου προχωρεί στην αντίστοιχη υιοθέτηση. Με άλλα λόγια προβαίνει σε επέκταση της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και στις θαλάσσιες μεταφορές εντός κράτους-μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας.

Γνωρίζοντας ότι από πλευράς ενωσιακού δικαίου και της υπεροχής αυτού, έναντι του εθνικού, ο κανονισμός επιτάσσει την άμεση εφαρμογή του, φαίνεται ότι η Ελληνική Δημοκρατία και μάλιστα σ' έναν νευραλγικό τομέα γι' αυτήν όπως είναι η ναυτιλία και μάλιστα η επιβατηγός, συμβαδίζει με τις νέες εξελίξεις τόσο στο επίπεδο του δικαίου, όσο και της ίδιας της διευκόλυνσης της ελευθερίας και της απρόσκοπτης δράσης στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών.

Υπό μία ευρεία ματιά στο δίκαιο της Ένωσης, είναι γεγονός ότι οι πολίτες της Ένωσης δεν πρέπει να περιμένουν από τις κυβερνήσεις τους να υιοθετήσουν τη νομοθεσία για τη θέσπιση των κανόνων της Συνθήκης: όλοι οι πολίτες έχουν άμεση πρόσβαση σ' αυτά τα δικαιώματα από τη στιγμή που το κράτος τους επικυρώνει τη Συνθήκη. Η δεύτερη περίπτωση ήταν ένα φυσικό συμπλήρωμα, καθώς αυτή καθιέρωσε την αρχή της υπεροχής της ΕΟΚ, με την οποία, σε περίπτωση σύγκρουσης, η εθνική νομοθεσία υποχωρεί ενώπιον των διατάξεων της Συνθήκης της ΕΟΚ ή της κοινοτικής νομοθεσίας. Το Δικαστήριο δε της Ένωσης δικαιολόγησε αυτές τις αποφάσεις λέγοντας ότι η ΕΟΚ «αποτελεί μια νέα έννομη τάξη», παρόμοια με τη συνταγματική τάξη ενός κράτους.

Η μετασχηματιστική νομολογία του ΔΕΕ βοήθησε στην ολοκλήρωση, επιτρέποντας στους πολίτες να μηνύουν τα κράτη-μέλη για την αποτυχία να σεβαστούν το νόμο της Ε.Ε. Και αυτό έκανε το Δικαστήριο να συμμετέχει ενεργά στη θεσμική δυναμική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χρησιμοποιώντας τη διαδικασία έκδοσης προδικαστικής απόφασης (νυν άρθρο 267 ΣΛΕΕ), τα άτομα και οι εταιρείες μπορούν να προσφύγουν στα εθνικά δικαστήρια για να προστατεύουν τα ενωσιακά τους δικαιώματα που περιλαμβάνονται στις υπάρχουσες Συνθήκες - ιδίως την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, κεφαλαίων, υπηρεσιών και ανθρώπων. Ως εκ τούτου, για τις νομικές υποχρεώσεις που περιέχονται στις Συνθήκες της Ε.Ε, δεν υπάρχει καμία ανάγκη να περιμένουμε από την Επιτροπή να ξεκινήσει διαδικασία παραπομπής: οι πολίτες και τα νομικά πρόσωπα (π.χ. επιχειρήσεις) μπορεί να ζητήσουν από τα εθνικά δικαστήρια να εφαρμόζουν άμεσα τις εν λόγω υποχρεώσεις. Το δικαίωμα αυτό έχει γίνει δεκτό με ιδιαίτερο ενθουσιασμό από τις εταιρείες που επιδιώκουν να ανατρέψουν τους περιορισμούς στο δικαίωμά τους να πωλούν τα προϊόντα σ' όλη την ενιαία αγορά. Επιπλέον, καθώς οι συνθήκες της Ε.Ε έχουν αναπτυχθεί για την απαγόρευση των διακρίσεων λόγω εθνικότητας, φύλου, σεξουαλικής προτίμησης ή αναπηρίας (βλέπε ενότητα 5.5), ένα ευρύτερο φάσμα συμφερόντων μπορεί να επικαλεστεί τις νομικές αρχές της Ε.Ε για την καταπολέμηση των διακρίσεων στο εθνικό τους δίκαιο.

Η άλλη πλευρά για την ανάπτυξη αυτής της υπερεθνικής έννομης τάξης είναι το γεγονός ότι το όλο νομικό σύστημα της Ένωσης βασίζεται στην αποδοχή της νομολογίας του ΔΕΕ από τα εθνικά δικαστήρια, τα οποία έχουν την ευθύνη για τη συγκεκριμένη εφαρμογή των αποφάσεων του ΔΕΕ, χρησιμοποιώντας τις εθνικές

διοικητικές και αστυνομικές δομές (Weiler, 1991). Γιατί τα εθνικά δικαστήρια καλωσορίζουν τη νομολογία που δημιουργεί άμεση ισχύ για τις υποχρεώσεις της Συνθήκης και την υπεροχή του ευρωπαϊκού δικαίου; Η απάντηση είναι ότι ο μηχανισμός της προδικαστικής παραπομπής αυξάνει τη νομική ισχύ και το κύρος των εθνικών δικαστών, καθιστώντας τους συμμετέχοντες ευπρόσδεκτους στο σύστημα. Με την εφαρμογή των αρχών των Συνθηκών της Ένωσης στις αποφάσεις τους, οι εθνικοί δικαστές έχουν αποκτήσει τη δυνατότητα να ακυρώσουν την εθνική νομοθεσία, κάτι που διαφορετικά δεν θα ήταν δυνατή σε πολλές χώρες της Ε.Ε. που δεν έχουν το μηχανισμό του δικαστικού ελέγχου. Δεν είναι όλα τα εθνικά δικαστήρια, όμως, τόσο πρόθυμα να χρησιμοποιήσουν αυτή την εξουσία, και υπάρχει απόκλιση μεταξύ των χωρών, όσον αφορά στην προθυμία να ζητήσει την έκδοση προδικαστικής απόφασης, αν και ο ετήσιος αριθμός τους έχει αυξηθεί σταθερά από τη δεκαετία του 1960.

Καταληκτικά, τα εθνικά συνταγματικά δικαστήρια οδηγήθηκαν στο να αποδεχθούν την αρχή ότι οι συνθήκες και η νομοθεσία Ένωσης υπερέχουν, έναντι των εθνικών συνταγμάτων (Φραγκονικολόπουλος Χ., - Παπαναστασόπουλος Ν., (υπό έκδοση 2015)) Όθεν και απορρέουν όλες οι σχετικές διατάξεις και οι θεσμικές εξελίξεις στο σύνολο της ελληνικής δημόσιας πολιτικής, όσο και *ad hoc* στο χώρο της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας.

3.7 Οικονομικές εξελίξεις κατά την τελευταία δεκαετία. Πως επηρέασαν την επιβατηγό Ναυτιλία.

Το 2004 η Ελληνική οικονομία κινείται σε θετικά επίπεδα. Μετά την ραγδαία ανάπτυξη της οικονομίας λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων και της ένταξης της χώρας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση, η Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία σημειώνει επιδόσεις ρεκόρ. Η αγορά κινείται μέχρι το 2008 με αυξητικούς ρυθμούς της τάξης του 3%. Ο Ελληνικός επιβατηγός στόλος ανανεώνεται. Το 2009 ωστόσο συρρικνώθηκε κατά 7,2% με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να αυξηθεί σημαντικά. Το 2004 αν και το πρόσημο για την Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία ήταν θετικά, ένας παράγοντας προερχόμενος από το εξωτερικό έρχεται το Σεπτέμβριο να αυξήσει σημαντικά τις τιμές των εισιτηρίων. Η ραγδαία αύξηση της τιμής του πετρελαίου σε επίπεδα ρεκόρ μοιραία αγγίζει τον κλάδο της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας. Τα καύσιμα των πλοίων

αποτελούν ένα μεγάλο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Οι τελευταίες αυξάνουν τις τιμές των εισιτηρίων ενώ μειώνουν σταδιακά τη συχνότητα των δρομολογίων. Από το 2004 έως τις απαρχές της εγχωρίας οικονομικής κρίσης ο κλάδος της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας κινείται σε σταθερά θετικά επίπεδα. Σύμφωνα με μελέτη της Διεύθυνσης Οικονομικών Μελετών της ICAP GROUP ο κλάδος από το 2009 και δέχεται τεράστιες πιέσεις με αποτέλεσμα να έχει συρρικνωθεί το 2009 κατά 7,2%. Μεγαλύτερες εκείνη την περίοδο ήταν οι απώλειες για την αγορά της Αδριατικής (15,39%) και μικρότερες για τις γραμμές της ακτοπλοΐας (2,9%), ενώ αυξομειώσεις παρουσιάζει το μέγεθος αγοράς των πορθμειακών γραμμών. (ICAP GROUP, 2012)

Κυριότεροι παράγοντες επηρεασμού της ζήτησης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, σύμφωνα με τη μελέτη, αποτελούν η τουριστική, η επιβατική και η εμπορευματική κίνηση, αλλά και το κόστος των ναύλων η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η δημογραφική και οικονομική ανάπτυξη των Ελληνικών νησιών, οι καιρικές συνθήκες και οι λιμενικές υποδομές.

Στις απαρχές της υφεσιακής πορείας της Ελληνικής Οικονομίας συνολικά το 2008 και το 2009 μεταφέρονταν 36 εκατ. επιβάτες. Σύμφωνα με την Ελληνική Στατική Αρχή 18 εκατ. επιβάτες μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών, 26 εκατ. επιβάτες μέσω των πορθμειακών ενώ 2 εκατομμύρια επιβάτες μετακινήθηκαν με την γραμμή Ελλάδα – Ιταλίας.

Το 2012 – 2013 η κατάσταση ήταν δραματική. Οι εταιρίες βρέθηκαν λίγο πριν την καταστροφή. Εκτός από τη δεινή οικονομική κρίση η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία είχε να αντιμετωπίσει τον υψηλό ΦΠΑ, τον επίναυλο του 3% και τα λιμενικά τέλη που έφθαναν στο 6% του εισιτηρίου. (Go Success, 2011)

Προβλήματα ρευστότητας, καθώς ο δανεισμός έγινε αδύνατος, ενώ η παρουσία των πέντε μεγάλων εταιριών που είναι εισηγμένες στο Ελληνικό χρηματιστήριο ουσιαστικά αποδείχτηκε καταστροφική, αφού ο δείκτης για όλη τη δεκαετία κατρακύλησε ρίχνοντας τις τιμές των μετοχών και μη επιτρέποντας στις εταιρίες να αντλήσουν από εκεί κεφάλαια.

Ακόμα ένας σημαντικός παράγοντας της καταστροφικής πορείας του 2010 για την Ελληνική επιβατηγό Ναυτιλία ήταν η ραγδαία μείωση της ζήτησης για τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Ύστερα από αρκετά χρόνια, δύο από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στις τακτικές γραμμές, η Attica (Blue Star, Super Fast) και η Minoan Lines, κατάφεραν να αυξήσουν τα έσοδα τους σε σύγκριση με το 2012. (Φωτεινού, 2014)

Οι εισηγμένες εταιρίες στο Ελληνικό χρηματιστήριο (Attica, Minoan, ANEK, NEL) κατάφεραν να μειώσουν τις ζημιές του, αφού έλαβαν δραστικά μέτρα κατά την περίοδο της κρίσης: σύσταση κοινοπραξίας για κοινά δρομολόγια, από δρομολογήσεις πλοίων από μη αποδοτικές γραμμές, περικοπή δρομολογίων, μείωση ταχυτήτων, αντικατάσταση πλοίων κλπ. Ενδεικτικά ο Όμιλος Attica το 2013 κατάφερε να εισπράξει 260,16 εκατ. ευρώ κλείνοντας το έλλειμμα του ισοζυγίου κερδών – ζημιών στο -10,13 εκατ. ευρώ. Επίσης, η Minoan Lines, αύξησε τα έσοδα της στα 161,57 εκατ. ευρώ μειώνοντας ταυτόχρονα το έλλειμμα της στα -14,7 εκατ. ευρώ. Η ANEK συγκέντρωσε 178,0 εκατ. ευρώ. Για την ANEK τα έσοδα μειώθηκαν, αλλά το σημαντικό είναι ότι παράλληλα μειώθηκε το έλλειμμα από τα -60,8 εκατ. ευρώ στα -35,7 εκατ. ευρώ. Τέλος, η NEL παρουσίασε και αυτή μείωση της κερδοφορίας της με ταυτόχρονη, όμως, μείωση της κερδοφορίας της με ταυτόχρονη όμως, μείωση του ελλείμματος από τα -785,7 εκατ. ευρώ στα -59,0 εκατ. ευρώ. (Φωτεινού, 2014). Η δραματική περιγραφή της κατάστασης στην Αδριατική θάλασσα, όπως περιγράφηκε παραπάνω φαίνεται το 2014 να περιορίζεται. Συγκεκριμένα, αισιόδοξα στοιχεία έρχονται από τα Ελληνικά λιμεναρχεία όπου υπολογίζεται η συνολική κίνηση στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας να σημειώνει αύξηση στο 5,5% σε επιβάτες, αύξηση 4,9% σε Ι.Χ. οχήματα και αύξηση 0,4% σε φορτηγά οχήματα σε συνολικά 7,8% λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με το 2012.(Φωτεινού, 2014). Στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές, η πτώση φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί. Ωστόσο, η κατάσταση είναι δύσκολη για ορισμένες από τις μεγαλύτερες εταιρίες της Ελλάδας όπως η NEL. Για το 2013 στις γραμμές εσωτερικού Πειραιάς – Κυκλάδες, Πειραιάς – Δωδεκάνησα, Πειραιά – Ηράκλειο και Πειραιάς – Ραφήνα – Κυκλάδες, κατά τους θερινούς μήνες, το μεταφορικό έργο των πλοίων του ομίλου της Attica Group, αυξήθηκε στους επιβάτες κατά 5,3% (3.234.344 επιβάτες),

στα φορτηγά οχήματα κατά 4,3% (145.310 φορτηγά οχήματα) και στα Ι.Χ. οχήματα κατά 2,3% (394.271 Ι.Χ οχήματα). Γίνεται σαφές ότι πλέον υπάρχουν σημάδια ανάκαμψης της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς, η οποία διατηρεί την εθνική της ταυτότητα παρά την απελευθέρωση των δρομολογίων. (Φωτεινού, 2014)

Η κατάσταση, ωστόσο, παραμένει κρίσιμη για την επιβίωση των πέντε μεγαλύτερων εταιριών, ο συνολικός δανεισμός των οποίων αγγίζει το ένα δισεκατομμύριο ευρώ, ενώ ισόποσες είναι και οι σωρευμένες ζημιές. (Μπέλλος, 2014)

Δέκα χρόνια, αφού έχει τεθεί σε ισχύ το νέο θεσμικό πλαίσιο μετά τις συνεχόμενες επιτυχίες της Ελληνικής Επιβατηγούς Ναυτιλίας, σήμερα φαίνεται να είναι αναγκαία περαιτέρω μείωση των στόλων, τουλάχιστον των πέντε μεγάλων εταιριών, για να καταφέρουν να επιβιώσουν. Το Αμερικάνικο επενδυτικό κεφάλαιο, Fortress Investment Group LLC, με συνολικά κεφάλαια άνω των 50 δις. δολ έχει με συνολικά κεφάλαια άνω των 50 δις. δολ. έχει επιδείξει αρκετές φορές το ενδιαφέρον του για επενδύσεις. Ο συμβουλευτικός οίκος Mc Kinsey στην μελέτη του για λογαριασμό της Τράπεζας Πειραιώς, έθεσε τους τρεις βασικούς άξονες δράσεων, για την επιστροφή του κλάδου σε επίπεδο κερδοφορίας. (Μπέλλος, 2014)

Πρώτη απαίτηση είναι η συνεργασία μεταξύ των εταιριών υπό οποιαδήποτε μορφή, για να γίνουν δυνατές οι μέγιστες συνέργειες. Δεύτερον πρέπει να γίνει ενδελεχής βελτίωση της λειτουργίας τους με μειώσεις κόστους και τέλος ότι θα προχωρήσει ο συνολικός εξορθολογισμός των δρομολογίων με τρόπο που θα επιτρέψει περαιτέρω οικονομίες κλίμακας. (McKinsey, 2014)

Κεφάλαιο 4: Άρση του Καμποτάζ στην Κρουαζιέρα

4.1 Εισαγωγή στον κλάδο της κρουαζιέρας

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες η κατάσταση στον κλάδο της κρουαζιέρας έχει διαμορφωθεί με εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά, από εκείνα πριν της πολιτικής της απελευθέρωσης. Πλέον η κρουαζιέρα, αφορά όλους και δεν είναι προνόμιο των εύπορων καταναλωτών. Η μεταστροφή οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση των ναύλων, η οποία επιτεύχθηκε μετά το άνοιγμα της αγοράς και την επικράτηση κανόνων ελεύθερου ανταγωνισμού εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για έναν κλάδο

όπου η αλλαγή πολιτικής του 1992 επέφερε απτά, άμεσα και σημαντικά αποτελέσματα. Η ραγδαία ανάπτυξη του κλάδου τον καθιέρωσε μεταξύ των πιο σημαντικών εναλλακτικών τουριστικών τομέων. Όπως, θα αναλυθεί παρακάτω στη μελέτη οι οικονομικές εισφορές για όλες τις χώρες της Ευρώπης που έχουν αναπτύξει τον κλάδο της κρουαζιέρας είναι εξαιρετικές. Στην Ελλάδα, αν και αργήσαμε να προχωρήσουμε στην πλήρη απελευθέρωση, ωστόσο ήδη η εικόνα είναι θετική. Επομένως, πλέον, η επιβατηγός ναυτιλία και η ναυτιλία μεταφοράς εμπορευμάτων δεν είναι οι μοναδικοί κλάδοι που μπορούν να ενισχύσουν την ναυτική οικονομία μίας χώρας. (Βλάχος, 2013)

Σε Διεθνές επίπεδο, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας σημείωσε τα ίδια επιτυχή βήματα. Σε μεγάλο βαθμό καθοριστικής σημασίας είναι η ασφάλεια των κρουαζιερόπλοιων τα οποία σπανίως εμφανίζουν βλάβες ή ατυχήματα. Το μέγεθος και η πολυτέλεια των κρουαζιερόπλοιων είναι και αυτοί παράγοντες που προκάλεσαν την ανάπτυξη του κλάδου. Προφανώς, χαρακτηρίζεται σαν μία ολιγοπώλια αγορά, αφού λόγω του κόστους κατασκευής των κρουαζιερόπλοιων δεν είναι εύκολη η είσοδος και βέβαια η έξοδος από την αγορά. (Βλάχος, 2013)

Το κρουαζιερόπλοιο, πήρε το όνομα του από τον Αγγλικό όρο (cruise ship). Πρόκειται για ειδικής κατηγορίας επιβατηγό πλοίο, το οποίο πραγματοποιεί κρουαζιέρες (δηλαδή κυκλικά περιηγητικά ταξίδια). Και στη γραμμή των κρουαζιερόπλοιων επικρατούν ανάγκες συχνότητας και κανονικότητας ωστόσο δεν εκτελούν συγκοινωνιακές γραμμές όπως τα ακτοπλοϊκά και επιβατηγά πλοία. Ο ναύλος, καθορίζεται ελεύθερα, μη υποκείμενος σε ναυολόγιο. Τα ταξίδια που εκτελούν τα κρουαζιερόπλοια μπορεί να είναι υπερωκεάνια αλλά και σύντομα εντός των υδάτων μίας χώρας.

4.2 Η πορεία που ακολούθησε στην Ελλάδα ο κλάδος την τελευταία δεκαετία

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν επιδείξει από προηγούμενα χρόνια ενδιαφέρον για τον κλάδο της κρουαζιέρας. Πολλά κρουαζιερόπλοια ήταν υπό Ελληνική σημαία και ταξίδευαν σε όλο τον κόσμο. Η Ελλάδα βρίσκεται σε άμεσο ανταγωνισμό με την γειτονική Τουρκία όπου και αυτές τις τελευταίες δεκαετίες προχώρησε σε ανάπτυξη του κλάδου με σταθερά βήματα. Στην Ελλάδα υπήρχε ανάγκη για αλλαγή πολιτικής, καθώς επίσης για απελευθέρωση του κλάδου, όπως είχε συμφωνηθεί με τον κανονισμό

3577/92. Οι νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ελληνικής Πολιτείας άργησαν σημαντικά με αποτέλεσμα άμεσα ανταγωνιστικές χώρες να υποδέχονται μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων με τα ανάλογα οικονομικά οφέλη. Οι πολιτικές προώθησης της κρουαζιέρας έλειπαν, καθώς και το στρατηγικό πλάνο που θα επέτρεπε να συναφθούν συμφωνίες με το εξωτερικό. Ταυτόχρονα οι υποδομές των περισσότερων λιμανιών της χώρας δεν επέτρεψαν την φιλοξενία μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, πέρα από τον προστατευτισμό που επικρατούσε. Επίσης, οι συνδικαλιστικοί φόροι πολλές φορές εμπόδισαν την απελευθέρωση της κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια της δεκαετίας.

4.3 Νέο νομοθετικό καθεστώς στην κρουαζιέρα

Η Ελλάδα άργησε να εφαρμόσει τις πολιτικές απελευθέρωσης της κρουαζιέρας. Στον κανονισμό 3577/92 «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ)» υπήρχε πρόβλεψη για άρση της απαγόρευσης εκτέλεσης κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών με αφετηρία Ελληνικό λιμένα από πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο οι διατάξεις του κανονισμού δεν καλύπτουν τις σημαίες τρίτων χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το άρθρο 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου έθετε τους εν λόγω περιορισμούς.

Το 2010 στην αιτιολογική έκθεση για το σχέδιο νόμου «εκτέλεση περιηγητικών πλοίων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία Ελληνικό λιμένα» τονίζεται ότι σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η πλήρης απαγόρευση ίσχυε μόνο στην Ελλάδα με σκοπό την προστασία του Ελληνόκτητου και υπό Ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιου. Εν τέλει το καθεστώς άλλα με τον νόμο 3872/2010 (ΦΕΚ Α'148) της 3^{ης} Σεπτεμβρίου του 2010. Στο άρθρο τροποποιήθηκε το άρθρο 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και πλέον το δικαίωμα παρέχεται και σε πλοία με σημαία τρίτων χωρών. Η απελευθέρωση της κρουαζιέρας σε τρίτες χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν μια σημαντική εξέλιξη. Στις διατάξεις του νόμου προβλέπονται ορισμένες προϋποθέσεις καθώς και κυρώσεις σε ενδεχόμενες παραβιάσεις.(Ν.3872/2010). Οι προϋποθέσεις αναφέρονται στο άρθρο 1 και αφορούν

τα χρονικά όρια, επιβολή εισφορών, προστασία των Ελλήνων ναυτικών που στελεχώνουν τα κρουαζιερόπλοια κ.ο.κ. (Ν. 3872/2010)

Επιπλέον τα πλοία με σημαίες τρίτων κρατών δύνανται πλέον να πραγματοποιούν πλόες χωρίς την υποχρέωση σύναψης ειδικής σύμβασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή της εταιρείας που εκμεταλλεύεται το πλοίο με το κράτος, δίχως να υπάρχουν άλλοι περιορισμοί, όπως η απαίτηση εφαρμογής της «αρχής της αμοιβαιότητας από το κράτος – σημαία, ή η ελάχιστη παραμονή σε λιμάνι». Οι ρυθμίσεις του νόμου υπήρξαν ιδιαίτερες σημαντικές για την πραγματική απελευθέρωση του κλάδου. Καταργήθηκαν τα γραφειοκρατικά εμπόδια. Πλέον η κρουαζιέρα συμβάλει αποφασιστικά την Ελληνική οικονομία προσφέροντας οικονομικά οφέλη. Σύμφωνα με δελτίο τύπου της Τράπεζας της Ελλάδας στις 20/10/2014 τα στοιχεία που παρουσιάζονται είναι εντυπωσιακά «Η Τράπεζα της Ελλάδος διεξάγει από το 2012 συμπληρωματική έρευνα στον τομέα της κρουαζιέρας, με σκοπό τον εμπλουτισμό των στατιστικών στοιχείων, που αντλούνται από την Έρευνα Συνόρων (1). Για την περίοδο Ιανουαρίου - Ιουνίου 2014 συνελέγησαν λεπτομερή στοιχεία από 16 λιμένες της χώρας, όπου αφίχθη το 86,5% των κρουαζιερόπλοιων, ενώ για τα υπόλοιπα λιμάνια στοιχεία αντλήθηκαν από την Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Τον Ιανουάριο - Ιούνιο 2014 πραγματοποιήθηκαν 1.295 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (Ιανουάριος - Ιούνιος 2013: 1.458 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων), με 1.599 χιλ. εξόδους επιβατών. Σημειώνεται ότι, για τα στοιχεία που προέρχονται από τη συμπληρωματική έρευνα, δεν είναι δυνατή επί του παρόντος η κατανομή των ταξιδιωτών ανά εθνικότητα. Από την συμπληρωματική έρευνα προέκυψε ότι το 91,3% των επισκεπτών ήταν διερχόμενοι επισκέπτες έναντι 92,2% το 2013, οι οποίοι κατά μέσο όρο πραγματοποίησαν 2,0 στάσεις σε ελληνικά λιμάνια, αντί 2,4 που είχαν πραγματοποιήσει την αντίστοιχη περίοδο του 2013.

Τον Ιανουάριο - Ιούνιο 2014 οι συνολικές εισπράξεις από ταξιδιώτες κρουαζιέρας μειώθηκαν κατά 5,8% σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο του 2013 και ανήλθαν στα 154 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 20,4 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβάνονταν στα καταγραφόμενα στοιχεία από την Έρευνα Συνόρων (2), καθώς αφορούσαν ταξιδιώτες που αναχώρησαν από την Ελλάδα (last-port), ενώ 133,6 εκατ. ευρώ αντιπροσωπεύουν πρόσθετα έσοδα, σύμφωνα με τη συμπληρωματική έρευνα.

Στο Διάγραμμα 7 παρουσιάζεται η κατανομή των συνολικών εισπράξεων ανά λιμάνι προορισμού. Το κυριότερο λιμάνι από πλευράς εισπράξεων κρουαζιέρας είναι το λιμάνι του Πειραιά με συμμετοχή 43,1% στο σύνολο των εισπράξεων. Ακολουθούν το λιμάνι της Κέρκυρας και το λιμάνι της Σαντορίνης με 15,1% και 9,7% των εισπράξεων αντίστοιχα. Οι επτά σημαντικότεροι λιμένες αφίξεως κρουαζιερόπλοιων καλύπτουν το 91% των συνολικών εισπράξεων από κρουαζιέρες και το 88% των συνολικών αφίξεων επιβατών.

Οι συνολικοί επισκέπτες κρουαζιέρας για τον Ιανουάριο - Ιούνιο 2014 εκτιμώνται σε 821 χιλ. ταξιδιώτες, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 13% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2013, ενώ οι συνολικές διανυκτερεύσεις που πραγματοποίησαν εκτός κρουαζιερόπλοιων εκτιμώνται σε 1.280 χιλ., εμφανίζοντας μικρή αύξηση κατά 0,2%. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι η μείωση των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και η σχετική υποχώρηση του αριθμού των στάσεων των διερχόμενων επισκεπτών είχε σαν αποτέλεσμα την ανακοπή της αυξητικής τάσης των εισπράξεων από κρουαζιέρα, παρόλο που ο αριθμός των αφικνούμενων ταξιδιωτών ενισχύθηκε σημαντικά.(1) Αναφορικά με τα συνολικά στατιστικά στοιχεία από κρουαζιέρες, επισημαίνεται ότι αντλούνται από δύο πηγές πληροφόρησης και έρευνας:α) από την Έρευνα Συνόρων, στην οποία καταγράφονται οι ταξιδιώτες κρουαζιέρας που αναχώρησαν από κάποια πύλη εξόδου της χώρας (αεροδρόμιο, οδικό σταθμό ή λιμάνι). Σε αυτή την περίπτωση, τα στατιστικά στοιχεία από κρουαζιέρες ενσωματώνονται στα συνολικά στοιχεία που εκτιμώνται από την Έρευνα Συνόρων.β) από συμπληρωματική έρευνα που άρχισε να διεξάγει η Τράπεζα της Ελλάδος το 2012, με βάση διοικητικά στοιχεία, στην οποία καταγράφονται οι υπόλοιποι ταξιδιώτες κρουαζιέρας και διακρίνονται σε τρεις κύριες κατηγορίες: (α) ταξιδιώτες με ελληνικό λιμάνι επιβίβασης (home-port) για την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας, (β) ταξιδιώτες με ελληνικό λιμάνι αποβίβασης (last-port) και γ) στους διερχόμενους (transit) ταξιδιώτες, οι οποίοι πραγματοποιούν μόνο στάσεις σε ελληνικά λιμάνια. (2) Λόγω εφαρμογής διαφορετικής μεθοδολογίας κατά το 2012, πιλοτικό έτος συλλογής των στοιχείων, η κατανομή των εισπράξεων κρουαζιέρας στα ήδη καταγεγραμμένα στοιχεία από την Έρευνα Συνόρων και σε αυτά που καταγράφονται από την συμπληρωματική έρευνα δεν είναι απολύτως συγκρίσιμη με την αντίστοιχη των επόμενων ετών.

(http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/Displtem.aspx?Item_ID=4731&List_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter_by=DT)

Κεφάλαιο 5 Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο για την εφαρμογή του καν. 3577/92

5.1 Ανάλυση βασικών σημείων

Στις 22.4.2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέστειλε έκθεση προς το Συμβούλιο, η Πέμπτη κατά σειρά, αναφορικά με την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα) για την χρονική περίοδο μεταξύ της δεκαετίας 2001 – 2010. Είναι η τελευταία έκθεση της έκθεσης της Επιτροπής στην οποία αποτιμάται η μέχρι τώρα πορεία των θεσμικών αλλαγών με στόχο την επίτευξη της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Η έκθεση αναφέρει συνοπτικά ότι στόχος του Κανονισμού 3577/92 ήταν η σταδιακή δημιουργία εσωτερικής αγοράς δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών. Το άρθρο 10 του Κανονισμού προβλέπει την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλλει στο Συμβούλιο ανά διετία εκθέσεις όπου θα περιγράφονται η εναρμόνιση και εφαρμογή των κρατών μελών με τις Ευρωπαϊκές Ένωσης που όφειλε να εναρμονιστεί με τον Κανονισμό 3577/92 κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Για αυτό τον λόγο η έκθεση της Επιτροπής εστιάζει και αναλύει τα όσα έγιναν από το 2001 και μετά στην Ελλάδα. Η έκθεση βασίζεται σε μελέτες ανεξάρτητων συμβούλων ενώ είναι προϊόν διαβούλευσης με τις ενδιαφερόμενες χώρες καθώς αυτό κλήθηκαν να απαντήσουν σε ειδικά ερωτηματολόγια που τους απεύθυνε η Επιτροπή το 2012. (e.c.europa. En / transport / modes / maritime / news / doc. / com (2014) 231.el.pdf)

Για την Ελλάδα αναφέρει η Έκθεση ότι μετά τον ν. 2932/2001 απελευθέρωσε τα δρομολόγια θαλάσσιων ενδομεταφορών τονίζει δε, πως η απελευθέρωση έγινε πολύ νωρίτερα από το 2004 οπότε και ήταν η ημερομηνία κατά την οποία όφειλε η Ελλάδα να έχει εναρμονίσει τις νομοθετικές της διατάξεις.

Εντούτοις η έκθεση αναφέρει ότι η πλήρης εναρμόνιση της Ελλάδος με τον κανονισμό του 1992 επετεύχθη μόλις το 2011, ύστερα από σειρά τροποποιήσεων του

ν.2932/2001 με την υπουργική απόφαση 3323/08. Τα προεδρικά διατάγματα 38/2011 και 44/2011 και τον νόμο 3922α/2011. Σημαντική εξέλιξη, όπως τονίζει η Επιτροπή είναι η απελευθέρωση των ενδομεταφορών σε ευρύτερο επίπεδο πέρα από τις υποχρεώσεις της Ελλάδας. Με το ν. 3872/2010 η Ελλάδα απελευθέρωσε την αγορά της κρουαζιέρας, επιτρέποντας σε νηολογημένα σε τρίτες χώρες την άσκηση δραστηριοτήτων εντός των Ελληνικών θαλασσιών υδάτων.

Η κατάσταση με τα πλοία που είναι υπολογισμένα στα πρώτα νηολόγια των κρατών μελών, είναι ξεκάθαρη. Μπορούν να εκτελούν ενδομεταφορές σε οποιοδήποτε κράτος μέλος. Όσο για εκείνα που είναι υπολογισμένα στα δεύτερα νηολόγια, η έκθεση συνοψίζει την κατάσταση ως εξής: « α) τα σκάφη που είναι νηολογημένα στο ειδικό ισπανικό νηολόγιο και οι ναυτιλιακές εταιρίες των Καναρίων Νήσων (REC), στο πορτογαλικό νηολόγιο της Μαδέρας (MAR) και στο Γιβραλτάρ έχουν απεριόριστη πρόσβαση· β) τα εμπορικά πλοία που είναι νηολογημένα στο διεθνές νηολόγιο της Δανίας (DIS) έχουν απεριόριστη πρόσβαση, ενώ τα επιβατηγά πλοία που είναι νηολογημένα στο DIS δεν έχουν πρόσβαση στις ενδομεταφορές· γ) τα σκάφη που είναι νηολογημένα στο γερμανικό διεθνές νηολόγιο (ISR) και εγγεγραμμένα στον φινλανδικό κατάλογο εμπορικών πλοίων διεθνών δρομολογίων έχουν περιορισμένη πρόσβαση κατά περίπτωση, αλλά δεν έχουν πρόσβαση στις τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές· δ) εντός της περιόδου αναφοράς, η Γαλλία και η Ιταλία χορήγησαν περιορισμένη πρόσβαση στις ενδομεταφορές στα σκάφη που είναι νηολογημένα στα αντίστοιχα δεύτερα νηολόγια τους».(e.c. europa. En / transport / modes / maritime / news / doc. / com (2014) 231.el.pdf)

Μείζονος σημασίας είναι η διευκρίνιση ενός θέματος, το οποίο είχε απασχολήσει για πολλά χρόνια την Ελλάδα η οποία απαιτούσε πιστοποιητικό Ελληνομάθειας για τα πληρώματα των πλοίων. Σύμφωνα το άρθρο 3 του κανονισμού για πλοία εκτοπίσματος κάτω των 650 τόνων, εφαρμόζονται οι κανόνες του κράτους υποδοχής, εξαιρούνται τα εμπορικά πλοία, όταν το ταξίδι έπεται ή προηγείται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος.

Το 2004 το Δικαστήριο αποσαφηνίζει το ζήτημα και ως προς τα κρουαζιερόπλοια. Συγκεκριμένα το Δικαστήριο αναφέρει ότι για πλοία άνω των 650 τόνων, το κράτος σημαίας έχει την εξουσία να ορίσει τους κανόνες επάνδρωσης των πλοίων και

αντίστοιχα οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συμμορφωθούν σε αυτούς. Πιθανότατα οι κανόνες του κράτους υποδοχής να εφαρμόζονται για κρουαζιερόπλοια κάτω των 650 τόνων. Άλλη μία αναγκαία διευκρίνιση του Δικαστηρίου ήταν αυτή για την έννοια και τον ορισμό του «ταξιδιού που έπεται ή προηγείται του ακτοπλοϊκού ταξιδιού». (e.c. europa. En / transport / modes / maritime / news / doc. / com (2014) 231.el.pdf)

Για το Δικαστήριο, οποιοδήποτε ταξίδι από ή προς άλλο κράτος ανεξάρτητα από το αν μεταφέρει εμπόρευμα, είναι ταξίδι που έπεται ή προηγείται του ακτοπλοϊκού.

Για τα θέματα υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή επικαλείται τον κανονισμό και τις εξουσίες που παρέχονται από αυτόν στα κράτη μέλη, ωστόσο τονίζει την ανάγκη για αποφυγή διακρίσεων με κριτήρια όπως η ιθαγένεια ή η διαμονή. Η Ισπανία καταδικάστηκε το 2006 για παραβιάσεις σε αυτό το θέμα, επειδή η νομοθεσία της επέτρεπε «(1) επέτρεπε την παραχώρηση υπηρεσιών ενδομεταφορών σε έναν και μόνο φορέα εκμετάλλευσης για περίοδο 20 ετών· (2) συμπεριελάμβανε ως κριτήριο για την ανάθεση την εμπειρία στις μεταφορές που έχει αποκτηθεί στο συγκεκριμένο δρομολόγιο· και (3) επέτρεπε την επιβολή υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές γραμμές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων.» (“SWD (2014) 143 Final”)

Για την Ελλάδα τονίζεται ότι το 2011 με τον νόμο 3922/11 της 4^{ης} Μαρτίου, αντικατέστησε το διοικητικό σύστημα αδειοδότησης με καθεστώς απλής δήλωσης.

Η Επιτροπή αναφέρει, ότι λόγω της απελευθέρωσης των εθνικών θαλάσσιων ενδομεταφορών και εξαιτίας της έλλειψης οργάνων για την πραγματοποίηση της μελέτης, δε δύναται να παραθέσει συγκεκριμένα στοιχεία για τις εξελίξεις στην αγορά. Ωστόσο, βάσει των ερωτηματολογίων που απαντήθηκαν από τα κράτη μέλη και σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, για το διάστημα 2001-2007 παρατηρήθηκε συνεχής και σταθερή αύξηση του όγκου των θαλάσσιων ενδομεταφορών για όλα τα κράτη μέλη. Ωστόσο, από το 2008 οπότε και ξεκίνησε η οικονομική κρίση παρατηρήθηκε μείωση ειδικά στις χώρες του Νότου και την Ελλάδα. Σημαντική μείωση παρουσίασαν τα μεταφερόμενα φορτία καθώς και τα ξηρά χύδην. Οι πιέσεις που δέχτηκε ο κλάδος της οικοδομής, προφανώς επηρέασαν και το εμπόριο των πρώτων

υλών αυτής, επομένως μειώθηκε η ζήτηση για παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Στην μεταφορά επιβατών τα πράγματα δεν είναι τόσο τραγικά. Η Ελλάδα, λόγω των νησιών της και η Ιταλία παρουσιάζουν το μεγαλύτερο όγκο μεταφορικής δραστηριότητας. Η Ελλάδα μάλιστα χαρακτηρίζεται από την έντονη εποχικότητα, καθώς τους θερινούς μήνες ένεκα του τουρισμού αυξάνεται η ζήτηση για προσφορά θαλάσσιων υπηρεσιών. Αρκετά ενδιαφέρον είναι το κεφάλαιο 2.3. της έκθεσης της Επιτροπής για την είσοδο ξένων πλοίων στην αγορά των ενδομεταφορών στην Ευρώπη. Αναλυτικά τα στοιχεία που παρουσιάζει η έκθεση είναι τα εξής «Η παρουσία σκαφών άλλων κρατών είναι περισσότερο ορατή στις ενδομεταφορές εμπορευμάτων. Στη Φινλανδία, η παρουσία πλοίων χωρών του ΕΟΧ αυξήθηκε από 25% το 2001 σε 36% το 2005 και σε 47% το 2010. Στην Ιταλία, η παρουσία πλοίων χωρών του ΕΟΧ αυξήθηκε για τις εμπορευματικές μεταφορές στις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων από 43% περίπου το 2001 σε σχεδόν 47% το 2009. Στη Γερμανία, κατά μέσο όρο πάνω από το ήμισυ του συνολικού φορτίου μεταφέρεται από σκάφη χωρών του ΕΟΧ: το 2002 το ποσοστό αυτό ανερχόταν στο 52%, ενώ το 2010 αυξήθηκε σχεδόν στο 56%. EL 10 EL Η δεσπόζουσα θέση των πλοίων που φέρουν τη σημαία του οικείου κράτους παραμένει σημαντική σε ό,τι αφορά τις ενδομεταφορές επιβατών, ενώ η Ελλάδα αποτελεί ειδική περίπτωση, καθώς σχεδόν το σύνολο της αγοράς αντιστοιχεί σε πλοία που φέρουν τη σημαία της (από τα 300 πλοία που εκτελούν ενδομεταφορές επιβατών μόνο 4 δεν φέρουν ελληνική σημαία, αλλά ανήκουν σε ελληνικές εταιρείες). Τα διαθέσιμα δεδομένα παρατίθενται στον Πίνακα 6 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση. (e.c. europa. En / transport / modes / maritime / news / doc. / com (2014) 231.el.pdf)

Μεταξύ του 2009 και του 2012 η επιτροπή προέβη σε διαβούλευση με τους αρμόδιους ενδιαφερόμενους κάθε κράτους μέλους, προκειμένου να γίνει μία πρώτη συνολική αποτίμηση του νέου καθεστώτος απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών από όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης ήταν άκρος θετικά, καθώς επιβεβαιώθηκε η επιτυχία της εφαρμογής του κανονισμού. Ωστόσο η εξάλειψη των εμποδίων εισόδου στις ενδομεταφορές ξένων

κρατών δεν προσέλκυσε το αναμενόμενο ενδιαφέρον των πλοιοκτητών, οι οποίοι εξακολούθησαν να είναι διστακτικοί.

Επίσης, οφείλεται στο μικρό εμπορικό ενδιαφέρον των ακτοπλοϊκών γραμμών, καθώς ο όγκος των επιβατών ή το φορτίων είναι περιορισμένος εκτός κάποιων συγκεκριμένων εξαιρέσεων. στα θετικά, το νέο νομικό καθεστώς για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, αφού πλέον τη διαδικασία τη διαπερνά η διαφάνεια και η αξιοκρατία. Για την Ελλάδα συγκεκριμένα τα νούμερα είναι εντυπωσιακά «δημόσια χρηματοδότηση για την κάλυψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανερχόταν στα 24 εκατομμύρια ευρώ πριν από την εφαρμογή του κανονισμού, ενώ υπερέβη τα 100 εκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2009 έως 2011, σημειώνοντας αύξηση άνω του 400% σε ετήσια βάση σε σύγκριση με το 2000.»

Όσον αφορά, όμως, την Ελλάδα σύμφωνα με Ελληνικές ναυτιλιακές αρχές, δεν έγινε επιτευκτό να επαληθευτούν παντού με απόλυτη ακρίβεια οι προσδοκίες για αποτελεσματικό ανταγωνισμό, με συνέπεια σε ορισμένες γραμμές να αυξηθεί το κόστος για να αντισταθμιστεί η εκπλήρωση της δημόσιας υπηρεσίας. Τον προβληματισμό της εκφράζει η Επιτροπή για τη δυσκολία που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες στην ενημέρωσή τους για τις εθνικές νομοθεσίες ως προς την επάνδρωση των πλοίων.

Κεφάλαιο 6: Επιδράσεις στον Εμπορικό Στόλο

6.1 Νομοθετική πρόβλεψη

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ήδη από το 1992 και τον κανονισμό 3577/92, επιθυμεί το άνοιγμα της αγοράς στις θαλάσσιες ενδομεταφορές και για τα εμπορεύματα. Επομένως, εκτός από την επιβατηγό ναυτιλία και την κρουαζιέρα, θεωρεί μείζονος σημασίας την απελευθέρωση και του κλάδου των φορτηγών πλοίων στις ενδομεταφορές. Παρέχεται η δυνατότητα σε πλοιοκτήτες άλλων κρατών μελών να συμμετέχουν στη διακίνηση εμπορευμάτων. Το άρθρο 1 του κανονισμού αναφέρει «Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα :α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές

επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά-β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους-γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.».
(Κανονισμός 3577/92)

Σύμφωνα με το νόμο 2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α'/27 - 06 -2001) τακτική δρομολόγηση προβλέπεται και για τα Φορτηγά/Οχηματαγωγά πλοία (Φ/Γ - Ο/Γ). Τα πλοία αυτά μεταξύ άλλων μεταφέρουν προς τη νησιώτικη Ελλάδα βυτιοφόρα οχήματα, καύσιμα, υγραέρια, φιάλες οξυγόνου και άλλα επικίνδυνα φορτία που δεν μπορούν να μεταφέρουν με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Όσα από τα πλοία αυτά διακινούσαν φορτία από την Αττική ελλιμενίζονταν από το 2004 στο λιμάνι του Πειραιά. Στο άρθρο 1 παράγραφος 1 του ν. 2932/2001 γίνεται λόγος για τη δρομολόγηση φορτηγών πλοίων στις τακτικές γραμμές.

6.2 Θαλάσσιες ενδομεταφορές εμπορευμάτων πριν και μετά την κρίση

Σύμφωνα με μελέτη της Eurostat, όπως αυτή διαμορφώθηκε μετά την απάντηση ερωτηματολογίου προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο όγκος των θαλάσσιων ενδομεταφορών εμπορευμάτων πριν το 2007 παρουσίασε σταθερή ανοδική τάση στην πλειοψηφία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Ηνωμένο Βασίλειο κυριαρχούσε στις ενδομεταφορές εμπορευμάτων κυρίων του υγρού φορτίου χύδην, ενώ η Ισπανία είχε υψηλό ποσοστό γενικών φορτίων. Στην Ιταλία ο μεγάλος όγκος κυκλοφορίας εμπορευμάτων των θαλάσσιων ενδομεταφορών της αφορούσε υγρά χύδην φορτία. Στις χώρες της ΕΖΕΣ και συγκεκριμένα στην Νορβηγία η κίνηση στη μεταφορά εμπορευμάτων παραμένει υψηλή καθώς αυτό οφείλεται στην υπεράκτια κυκλοφορία πετρελαίου. Από το 2008 και μετά η εικόνα αλλάζει, ειδικά για τις χώρες της νότιας Ευρώπης. Η Ελλάδα και η Ιταλία δέχονται τις μεγαλύτερες πιέσεις και όγκος μεταφοράς εμπορευμάτων μειώνεται ραγδαία στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Η πτώση

αφορά τόσο τα γενικά φορτία, λόγω της οικονομικής κρίσης και της αδυναμίας γενικής κατανάλωσης των πολιτών.(Eurostat, 2014)

Τέλος, έντονες πιέσεις δέχτηκε και το εμπόριο χύδην ξηρού φορτίου προϊόντα, όπως το τσιμέντο και άλλες πρώτες ύλες, σταμάτησαν να μεταφέρονται προς την νησιωτική Ελλάδα εξαιτίας της ραγδαίας πτώσης του κλάδου της οικοδομής.

Με τον καν. 3577/92 η αγορά απελευθερώθηκε και στη μεταφορά των εμπορευμάτων. Στην Ελλάδα μετά το 2001 και τον νόμο 2932/2001, εφαρμόστηκε το νέο καθεστώς. Πλέον ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να δραστηριοποιηθούν ελεύθερα στις τακτικές γραμμές με τη δρομολόγηση φορτηγών πλοίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Οι στόχοι που τέθηκαν και οι αισιόδοξες προβλέψεις αφορούσαν τόσο την επιβατηγό όσο και τη φορτηγό ναυτιλία. Ωστόσο, η παρουσία πλοίων άλλων κρατών λαμβάνει χώρα περισσότερο στον κλάδο των ενδομεταφορών εμπορευμάτων. Στην Φιλανδία η παρουσία, στις θαλάσσιες ενδομεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκε από το 25% τον 2001 στο 36% το 2005 και σε 47% το 2010. Χώρες προέλευσης των πλοίων, ήτοι των πλοιοκτητών ήταν οι χώρες του ΕΟΧ. Στην Ιταλία η παρουσία πλοίων χωρών του ΕΟΧ αυξήθηκε για την μεταφορά εμπορευμάτων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ Ηπειρωτικών λιμένων από 43% το 2001 στο διόλου ευκαταφρόνητο ποσοστό του 47% το 2009. Σημαίνει, δηλαδή, ότι το εμπόριο και η μεταφορά εμπορευμάτων στην Ιταλία πραγματοποιείται με ½ πλοία να είναι ξένων Ευρωπαϊκών συμφερόντων. (Eurostat, 2014)

Στην Γερμανία τα ποσοστά είναι εξίσου και ακόμα περισσότερο εντυπωσιακά. Πάνω από το 50% των θαλάσσιων ενδομεταφορών εμπορευμάτων ασκείται από πλοία συμφερόντων των χωρών του ΕΟΧ. Συγκεκριμένα το 2002 το ποσοστό αυτό ανερχόταν στο 52% ενώ το 2006 αυξήθηκε κατά τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες και έφτασε το 56%. Από τη μελέτη της Eurostat και την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκύπτει, ότι σε όλες τις Ευρωπαϊκές αγορές των θαλάσσιων ενδομεταφορών η κατάσταση στην επιβατηγό ναυτιλία είναι τελείως διαφορετική. Σε αυτή την αγορά κυριαρχούν πλοία της σημαίας του κράτους. Χαρακτηριστικά στην Ελλάδα σχεδόν το σύνολο της αγοράς αντιστοιχεί σε πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία. Συγκεκριμένα από 300 πλοία μόνον τα τέσσερα δεν φέρουν την Ελληνική σημαία και αυτά όμως ανήκουν σε εταιρίες Ελληνικών συμφερόντων. (Eurostat, 2014)

Πλοία τρίτων χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχουν το δικαίωμα να δραστηριοποιούνται στις τακτικές γραμμές σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Στην συμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την Κίνα γίνεται ρητή αναφορά στην απαγόρευση. Επομένως, η απελευθέρωση αφορά μόνον τα πλοία που νηολογημένα στο Ευρωπαϊκό νηολόγιο.

Ο παραπάνω περιορισμός έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο κλάδο της μεταφοράς εμπορευμάτων, διότι πιθανός να προκαλούσε το ενδιαφέρον των επενδυτών.

Η εγκύκλιος του Υπουργείου Ναυτιλίας με Αρ. Πρωτ. : 1151:65/1/2005 τονίζει ότι για Φ/Γ και Δ/Ξ πλοία εφαρμοστέο είναι το άρθρο 166 του ΝΔ 187/73 (ΚΔΝΔ) όπως ισχύει. Οι ρυθμίσεις εναρμονίζονται με τον κανονισμό 3577/92. Μόνον υπό κοινοτική σημαία πλοία Φ/Γ και Δ/Ξ είναι ελεύθερα να μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ όλων ανεξαιρέτως των Ελληνικών λιμένων ανεξαρτήτως είδους εμπορευμάτων και χωρητικότητας υπό τον όρο ότι απολαμβάνουν αντίστοιχα δικαιώματα στη χώρα νηολόγησής τους. (Εγκύκλιος του ΥΕΝ Αρ.Πρωτ. : 1151:65/1/2005)

Σε ότι αφορά την δραστηριοποίηση των Φ/Γ και Δ/Ξ πλοίων δεύτερου ή διεθνούς νηολογίου απαιτείται προσκόμιση βεβαίωσης σύμφωνα με τα περιγραφόμενα.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων διαφοροποίησε τα μέχρι τώρα δεδομένα σε όλες τις αγορές της Ευρώπης. Και στην Ελλάδα υπήρξε αύξηση του ενδιαφέροντος ξένων επενδυτών να συμμετάσχουν στην εν λόγω αγορά.

Οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο της επιβατηγούς ναυτιλίας ξεκίνησαν σταδιακά τις επενδύσεις σε φορτηγά πλοία τύπου 120/RO και RO – PAX. Αποτέλεσμα των παραπάνω εξελίξεων ήταν να ενταθεί ο ανταγωνισμός, ειδικά κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Η κατάσταση για τις μικρές εταιρίες έγινε πραγματικά δύσκολη, μη μπορώντας να αντιμετωπίσουν τα υψηλή κόστη και τους χαμηλούς ναύλους.

Κεφάλαιο 7: Επιβατηγός Ναυτιλία και Εμπορικός στόλος

7.1 Ανταγωνισμός

Οι αγορές με τον Καν. 3577/92 και τον ν. 2932/2001 απελευθερώθηκαν και στην επιβατηγό και στη φορτηγό ναυτιλία. Πλέον στις ενδομεταφορές επιβατών και φορτίων μπορούν να συμμετέχουν πλοιοκτήτες από όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξαιτίας της απελευθέρωσης οι ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές έδειξαν άμεσα το ενδιαφέρον τους για επενδύσεις πέρα από την αμιγώς επιβατηγό ναυτιλία, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στον νέο ανταγωνισμό.

Για το λόγο αυτό ενίσχυσαν το στόλο τους με φορτηγά / οχηματαγωγά πλοία τύπου Ro/Ro και Ro-Pax, σχεδόν όλες οι μεγάλες ελληνόκτητες ακτοπλοϊκές εταιρίες. Η ANEK LINES δρομολόγησε ένα Ro/Ro στην τακτική γραμμή του Β.Α. Αιγαίου ενώ έχει δρομολογήσει πλοία τύπου Ro-Pax σε διάφορες τακτικές γραμμές της Ελλάδας και της Αδριατικής. (ANEK, 2014)

Η εταιρία NEL LINES επεκτάθηκε στον τομέα του cargo με φορτηγά / οχηματαγωγά. Επίσης, με πλοία Ro/Ro εκτελεί δρομολόγια από Πειραιά προς Κάλυμνο, Κω, Ρόδο, Κυκλάδες, Ικαρία ενώ με πλοία Ro-Pax συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία. (NEL,2014)

Ωστόσο, δεν υπήρξαν λίγα τα προβλήματα που προκλήθηκαν από την τακτική δρομολόγηση των Φορτηγών / Οχηματαγωγών πλοίων. Η έλλειψη υποδομών των λιμανιών της Αττικής και συγκεκριμένα του Πειραιά, προκάλεσε εμπόδια στην υποδοχή ορισμένων τύπων της εν λόγω κατηγορίας πλοίων.

Το 2010 έντονη υπήρξε η αντιπαράθεση μεταξύ του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά (Ο.Λ.Π) Α.Ε. με τις πλοιοκτήτριες εταιρίες των δύο δρομολογίων Φ/Γ – Ο/Γ πλοίων «Μύκονος» και «Αρχάγγελος». Επίσης, τα ίδια προβλήματα κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν άλλα τρία πλοία: το «Κολοσσός» σημαίας Μάλτας, το «Ιπότης» σημαίας Κύπρου και το «Πελαγίτης». Ο ΟΛΠ υποστήριξε πως δεν είχε τις υποδομές για να υποδεχτεί τα εν λόγω πλοία στο λιμάνι του Πειραιά και τόνισε την αναγκαιότητα εκτέλεσης έργων για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών.

Επιπλέον, ικανά λιμάνια για την εξυπηρέτηση υποδείχθηκαν αυτά του Λαυρίου, της Ελευσίνας και του Ναυπηγείου του Σκαραμαγκά.

Τα προβλήματα του ελλιμενισμού των φορτηγών πλοίων των τακτικών γραμμών στο εσωτερικό της Ελλάδας συνεχίστηκαν. Ακόμα και το 2014 δεν έχουν δοθεί λύσεις σε ορισμένες περιπτώσεις δρομολογίων.

Στην Χίο για παράδειγμα η Διοίκηση του Εμπορικού Συλλόγου, ζητά από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο να δένουν τα εν λόγω πλοία στο λιμάνι των Μεστών, το οποίο βρίσκεται στο νότιο τμήμα του νησιού και όχι στο λιμάνι της Χίου.

Εκτός από προβλήματα υποδομών των λιμανιών, παρουσιάζονται όπως σ' αυτή την περίπτωση προβλήματα συμφόρησης. Η εκφόρτωση επικίνδυνων φορτίων, καθώς και η καθημερινή πρόσδεση φορτηγών και οχηματαγωγών πλοίων που μεταφέρουν βαρέα οχήματα, προκαλούν τις αντιδράσεις των τοπικών κοινοτήτων.

Εν τούτοις, όπως αποδεικνύεται από την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία αναλύθηκε διεξοδικά παραπάνω, το ενδιαφέρον των Ευρωπαίων πλοιοκτητών για τη μεταφορά φορτίων στις τακτικές γραμμές των ενδομεταφορών είναι ιδιαίτερα έντονο όχι μόνο στην Ελλάδα. Για αυτό τον λόγο ο ανταγωνισμός τα τελευταία χρόνια έχει οξυνθεί και στο εσωτερικό της Ελλάδας όπου οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές προσπαθούν να αποκτήσουν πλεονεκτική θέση στην αγορά έναντι των άλλων.

Ωστόσο, ο «κίνδυνος» για αυτές παραμένει να υφίσταται και να προέρχεται από το ξένο επενδυτικό κεφάλαιο. Μέσα σε αυτά τα νέα δεδομένα, όπως διαμορφώθηκαν με τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις και την απελευθέρωση της αγοράς, εμφανίστηκαν και νέοι κλάδοι στην φορτηγό ναυτιλία των εσωτερικών τακτικών γραμμών. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, για την οποία θα αναφερθούμε στο παρακάτω κεφάλαιο, ενισχύεται ολοένα και περισσότερο περιπλέκοντας την κατάσταση στον χώρο των φορτηγών, πλοίων και ενισχύοντας παράλληλα τον ανταγωνισμό στις τακτικές γραμμές.

7.2 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Ναυτιλία μικρών αποστάσεων, είναι οι θαλάσσιες μεταφορές κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Περιλαμβάνει δηλ. την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις μεταφορές μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ε. Ένωσης καθώς επίσης και τις θαλάσσιες/ποτάμιες μεταφορές από και προς τα ποτάμια λιμάνια της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας.

Γεωγραφικά, η Ναυτιλία μικρών αποστάσεων επεκτείνεται και πέραν των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο. (Γεωργακόπουλος-Βλάχος, 2003)

Από πλευράς μεγέθους και χωρητικότητας των πλοίων που εκτελούν ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, δεν υπάρχει σαφής διαχωριστική γραμμή. Μικρότερα πλοία είναι απολύτως κατάλληλα για υπερωκεάνιους πλόες, ενώ μεγάλα Δεξαμενόπλοια, χρησιμοποιούνται συνεχώς σε διαδρομές μικρών αποστάσεων.

Από πλευράς παρεχομένων υπηρεσιών, η Ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει αρκετές διαφορετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες. Οι βασικές μορφές των παρεχομένων υπηρεσιών, είναι οι μεταφορές χύδην φορτίων, οι μεταφορές οχημάτων, οι υπηρεσίες μικρών "τροφοδοτικών" πλοίων (FEEDERS) και οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών. Τα πλεονεκτήματα που εμφανίζει η ναυτιλία μικρών αποστάσεων καθιστούν του νέο κλάδο ισχυρό παίκτη στον ανταγωνισμό των ακτοπλοϊκών γραμμών. Κατ' αρχήν η Ν.Μ.Α. θεωρείται φιλική προς το περιβάλλον ως μορφή μεταφορά και συμβάλλει στην χαμηλή τιμή των μεταφερόμενων αγαθών. Λόγω του μεγαλύτερου μεγέθους των πλοίων δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας, οι οποίες οδηγούν στο παραπάνω αποτέλεσμα. Η Ν.Μ.Α. μετά την θεσμοθέτηση των νέων νομοθετικών διατάξεων είναι πλήρως συμβατή με τον Εθνικό και Ευρωπαϊκό συγκοινωνιακό σύστημα. (<http://www.shortsea.gr/>)

Με την σταδιακή αναβάθμιση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, ο ανταγωνισμός στις ακτοπλοϊκές γραμμές οξύνεται ακόμα περισσότερο. Εμπορικά πλοία εκτελούν δρομολόγια στις τακτικές γραμμές. Η ικανότητα των εν λόγω πλοίων να δημιουργούν οικονομίες κλίμακας, καθιστούν ελκυστική την ναύλωση των εμπορικών πλοίων με χαμηλότερους ναύλους.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, ωστόσο, δύναται να αποκτήσει πρωταγωνιστικό ρόλο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, ήτοι να επεκταθεί η Ελληνική ναυτιλία στις τακτικές γραμμές άλλων κρατών μελών, εκμεταλλευόμενη την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών . Πέρα από την σημαντική Ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορεί να συμπληρώσει την Ελληνική κυριαρχία στις θάλασσες του κόσμου. (<http://www.shortsea.gr/>)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αγορά της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα. Είναι ολιγοπώλιο, καθώς για πολλά χρόνια η είσοδος σε αυτή ήταν δύσκολη. Ωστόσο στην εξέλιξη των τελευταίων δεκαετιών έγινε προσπάθεια να συμμορφωθεί η Ελλάδα με τους κανόνες του Ελεύθερου ανταγωνισμού και να απελευθερωθεί η αγορά. Σήμερα στην πραγματικότητα, όμως, παραμένουν κυρίαρχες εντός της Ελλάδας οι πέντε μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες (ANEK, Attica, Hellenic Seaways, Minoan Lines, NEL). Βεβαίως, τα χρόνια της μεγάλης οικονομικής κρίσης που διανύουμε από το 2008 έχουν δεχτεί ισχυρές πιέσεις τόσο στις γραμμές της Αδριατικής όσο και στο εσωτερικό των Ελληνικών ακτογραμμών. Τις ίδιες πιέσεις δέχεται και ο κλάδος του εμπορικού στόλου που δραστηριοποιείται στις τακτικές γραμμές των ενδομεταφορών για τη μεταφορά φορτίων.

Αποτέλεσμα της παραπάνω κατάστασης είναι να έχει δημιουργηθεί ένας έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών. Από το 2010, στη μέση της οικονομικής ύφεσης, ο ανταγωνισμός παράλληλα με την αύξηση που παρουσιάζουν τα κόστη των εταιριών καθώς και τη μείωση των ναύλων λόγω της μείωση ζήτησης υπηρεσιών από τους καταναλωτές, προκάλεσαν την αδυναμία πολλών εταιριών να επιβιώσουν.

Ο στόλος συρρικνώθηκε δραματικά, ενώ οι εταιρίες παρουσίασαν τεράστιες ζημιές καθώς τα έσοδα μειώθηκαν δραματικά. Ο πόλεμος συνεχίστηκε έως τα τέλη του 2013 όπου τα στοιχεία παρουσιάζουν μια ελαφριά τόνωση της αγοράς προκαλώντας αισιοδοξία για το μέλλον. Ωστόσο χρειάζονται ακόμα πολλές διορθωτικές κινήσεις, όπως επίσης κινήσεις συνεργασίας των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών για να αντιμετωπίσουν με συνεννόηση μία μαζική εξαγορά του Ελληνόκτητου στόλου από ξένα επενδυτικά κεφάλαια.

Θέματα δρομολογίων και ζητήματα ανταγωνισμού μεταξύ φορτηγών πλοίων RO/RO και οχηματαγωγών καθώς και επίτευξη συνεργασιών είναι τομείς που πρέπει να αποτελέσουν πεδίο σύνθεσης και όχι διαφωνιών. Η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών είναι η κυρίαρχη θεσμική αλλαγή που διαμόρφωσε τις εξελίξεις τις τελευταίας δεκαετίας. Βάσει των νέων μεταρρυθμίσεων οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες έχουν να αντιμετωπίσουν έναν πιο έντονο ανταγωνισμό, αφού πλέον οι πλοιοκτήτες των κρατών μελών μπορούν ανά πάσα στιγμή να εκμεταλλευτούν αδυναμίες και να κερδοσκοπήσουν.

Η Ελλάδα προσπαθώντας να καθυστερήσει τη νέα πραγματικότητα της ελεύθερης αγοράς και στο χώρο των ενδομεταφορών δεν εφάρμοσε για μία δεκαετία

τον κανονισμό 3577/92. Επιπλέον, οι Ελληνικές αρχές θέλησαν να προστατεύσουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες και την Ελληνόκτητη επιβατηγό ναυτιλία από τον ανταγωνισμό. Ωστόσο, αυτή η προσπάθεια προκάλεσε μορφές αθέμιτου ανταγωνισμού, αδιαφάνειας και αναξιοκρατίας.

Για πολλές μικρές Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις το περιβάλλον έγινε ασφυκτικό με αποτέλεσμα στα χρόνια της ανόδου της αγοράς να οδηγηθούν στο κλείσιμο. Επιπλέον, η Ευρώπη πίεζε για την απελευθέρωση της αγοράς παραμένοντας συνεπής στις θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης αγοράς και του πλήρως ανταγωνισμού χωρίς κρατικό παρεμβατισμό, όπως περιγράφοντας αυτές στην Συνθήκη του Μάαστριχ.

Τα φαινόμενα κρατικού παρεμβατισμού και μονοπωλίου ιδίως στην θάλασσα του Αιγαίου ήταν ανεπίτρεπτα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ταυτόχρονα το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ και η κοινωνική κατακραυγή που επέφερε προκάλεσαν την ανάγκη για άμεσες θεσμικές αλλαγές νωρίτερα του καθορισμένου.

Το 2001 αποφασίζεται από την κυβέρνηση η άμεση αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου και η σταδιακή απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Το καμποτάζ έπρεπε να τερματιστεί και οι αλλαγές δεν μπορούσαν να περιμένουν μέχρι το 2004, για τους λόγους που ήδη αναφέρθηκαν.

Το θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο υπήρχε ήδη με τον κανονισμό 3577/92. Η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός του κράτους μέλους, αρχή η οποία απορρέει από τη θεμελιώδη αρχή της ελεύθερης αγοράς, θα εφαρμοζόταν σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η απόφαση ήταν πολιτική, αποτέλεσμα συνεργασίας θεσμικών, κρατικών και Ευρωπαϊκών φορέων οι οποίοι επιζητούσαν την εφαρμογή της αρχής σε όλες τις αγορές. Για αυτό τον λόγο ο Κανονισμός αφορούσε το σύνολο των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών χωρίς καμία εξαίρεση. Παρόλα αυτά δόθηκε μία πίστωση χρόνου ειδικά στις χώρες τις Νότιας Ευρώπης και στην Ελλάδα για να εναρμονιστούν με τις διατάξεις. Η επιλογή ήταν λογική, διότι λόγω των ιδιομορφών που παρουσίαζε η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, καθώς και μακροχρόνια πρακτική που ξεκίνησαν από το 1917 δεν επέτρεπαν στην Ελλάδα να κινηθεί γρήγορα. Ο κανονισμός ανατρέπει ολόκληρο το καθεστώς που ίσχυε και ορίζει νέους κανόνες, για τις ενδομεταφορές. Η προσαρμογή δεν ήταν εύκολη και για άλλες χώρες του Νότου όπως για παράδειγμα την Ισπανία.

Το 2001 η Ελλάδα νομοθετεί τον ν. 2932/01 ο οποίος με τίτλο «ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές» εφαρμόζει τον Ευρωπαϊκό κανονισμό. Η Ελλάδα προσπαθεί να εναρμονιστεί με το νέο νομικό πλαίσιο. Ωστόσο η προσπάθεια θα πάρει χρόνο. Θα υπάρξουν δώδεκα τροποποιήσεις του νόμου μέχρι το 2014, δείγμα της δυσκολίας προσαρμογής που είχε να αντιμετωπίσει η Ελλάδα. Τα προβλήματα ήταν πολλά. Πρώτον η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαφωνούσε με πολλές διατάξεις του νόμου κρίνοντας ότι θίγουν τις διατάξεις του κανονισμού και ότι στην πραγματικότητα παραμένουν εμπόδια στην είσοδο της αγοράς για τους Ευρωπαίους

επενδυτές. Δεύτερον οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν ήταν ευχαριστημένοι, κατ' αρχάς από την απελευθέρωση και έπειτα από ορισμένες διατάξεις. Οι τελευταίοι προσφεύγουν κατά της Ελλάδας.

Η πραγματικότητα είναι πως φοβικά οι Ελληνικές κυβερνήσεις προσπάθησαν να εφαρμόσουν τις κείμενες Ευρωπαϊκές διατάξεις, αλλά από την άλλη ήθελαν να περιορίσουν τις αντιδράσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών εξασφαλίζοντας τους κάποιες ελάχιστες θετικές για εκείνους διατάξεις.

Αποτέλεσμα ήταν να καθυστερήσει η πλήρης απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών για λίγα χρόνια ακόμα. Ταυτόχρονα η Ελληνική Πολιτεία προσπάθησε να εξασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον γνωρίζοντας τις ιδιομορφίες και τις ιδιαίτερες απαιτήσεις της χώρας. Για παράδειγμα οι διατάξεις για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, όπως επίσης το πιστοποιητικό Ελληνομάθειας.

Η Ευρώπη, όμως, αποφασισμένη και θέλοντας να καθορίσει τις εξελίξεις προχωρά το 2006 σε αλλαγή του καθεστώτος για την επιτήρηση του ανταγωνισμού και για την αγορά των ενδομεταφορών. Είναι λογικό η Ευρωπαϊκή Ένωση να αναλαμβάνει τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων για όσες χώρες δεν εφαρμόζουν στην πράξη την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Όσο περνάνε τα χρόνια η Ελλάδα εμφανίζεται αποφασισμένη να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εν πολλοίς τα καταφέρει. Η παραπάνω διαπίστωση αποδεικνύεται από δύο γεγονότα. Πρώτον από την εσωτερική νομολογία του Άρειου Πάγου, όπου εφαρμόζονται κατά γράμμα οι διατάξεις του κανονισμού 3577/92 και ο ν. 2932/01. Δεύτερον από την Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2014. Η έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο αναγνωρίζει τις προσπάθειες και τις μεταρρυθμίσεις που έγιναν στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Τονίζεται, επίσης η είσοδος ξένων πλοιοκτητών στις περισσότερες αγορές μεταφορά εμπορευμάτων. Ωστόσο, η εικόνα δεν είναι ίδια για την επιβατηγό ναυτιλία. Οι επενδυτές εμφανίζονται περισσότερο προσεκτικοί, ίσως και διστακτικοί για να εισέλθουν στην αγορά. Οι αιτίες είναι πολλές, σίγουρα όμως, το περιορισμένο εμπορικό ενδιαφέρον είναι ο βασικότερος λόγος για τον οποίο δείχνουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την μεταφορά φορτίων και όχι επιβατών.

Τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα κατορθώνουν οικονομίες κλίμακας μειώνοντας το κόστος ανά μονάδα παραγωγής υπηρεσιών. Φορτώνουν μεγάλα φορτία, συνήθως ακριβά τα οποία μεταφέρουν στα νησιά από την Ηπειρωτική χώρα. Και στην Ελλάδα το ενδιαφέρον των ακτοπλοϊκών εταιριών για επένδυση στη φορτηγό ναυτιλία των τακτικών γραμμών είναι έντονο. Οι πέντε μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες έχουν στην κατοχή τους φορτηγά πλοία RO/RO και RO-RAX.

Συνεπώς οι νέες νομοθετικές ρυθμίσεις τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο επηρέασαν τον εμπορικό στόλο, ο οποίος κινήθηκε προς τη δρομολόγηση του

στις τακτικές γραμμές. Μάλιστα στην πράξη το ενδιαφέρον και η συστατική «εκμετάλλευσης» νέων διατάξεων βρήκε ανταπόκριση από τους πλοιοκτήτες των κρατών μελών σε αυτό τον κλάδο της αγοράς.

Στα θέματα της άρσης του καμποτάζ της κρουαζιέρας η Ευρωπαϊκή Ένωση τόλμησε κάτι που δεν το έκανε στις άλλες ενδομεταφορές, άνοιξε την αγορά και σε πλοία με σημαία από τρίτες χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα και σε αυτή τη μεταρρύθμιση άργησε να προσαρμοστεί.

Οι αντιδράσεις εντός της χώρα ήταν πολλές. Στο πρόσφατο παρελθόν υπήρξαν, μάλιστα, κινήσεις στο λιμάνι του Πειραιά που εμπόδισαν στην πράξη την απελευθέρωση του κλάδου. Με τον νόμο, όμως, 3872/2010 η απελευθέρωση έγινε πραγματικότητα.

Τα αποτελέσματα όπως τα παρουσίασε η Τράπεζα της Ελλάδας σε πρόσφατη έκθεση της είναι εντυπωσιακά. Στο λιμάνι του Πειραιά καταφθάνουν χιλιάδες επισκέπτες ετησίως οι οποίοι ξεκινούν για τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου. Τα οικονομικά οφέλη αλλά και γενικότερα οι προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού είναι τεράστια.

Ωστόσο, χρειάζονται νέες υποδομές στα λιμάνια τόσο της νησιωτικής Ελλάδας όσο και των μεγάλων λιμένων της ηπειρωτικής χώρας. Υποδομές, όμως, χρειάζονται και στην ενδοχώρα για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών που φθάνουν με τα κρουαζιερόπλοια, στα λιμάνια. Ο χρόνος είναι περιορισμένος και αν δεν προχωρήσουμε άμεσα στην απαραίτητη αναβάθμιση των υποδομών μας, τότε άμεσοι ανταγωνιστές θα εδρεύουν ακόμα περισσότερο στον χώρο. Η Τουρκία ήδη έχει εκμεταλλευτεί τα χρόνια αδράνειας της Ελλάδας.

Εν κατακλείδι, η κατάσταση που επικρατεί στην Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία δημιουργεί συγκρατημένη αισιοδοξία για το μέλλον της. Ταυτόχρονα η επίτευξη της ελάχιστης συνεννόησης με τον εμπορικό στόλο, μέσα στα πλαίσια ενός υγιούς ανταγωνισμού, μπορεί να εξασφαλίσει την βιωσιμότητα του συνόλου των ακτοπλοϊκών εταιριών. Παράλληλα η προσφορά ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών για τους καταναλωτές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό, από την παραπάνω προϋπόθεση.

Το θεσμικό πλαίσιο, έχει διαμορφωθεί και στην χώρα μας σύμφωνα με τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής αγοράς. Οι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η νομοθεσία της Ελλάδας, συνθέτουν το ιδανικό περιβάλλον για την ανάπτυξη ενός υγιούς ανταγωνισμού κατά τα πρότυπα της ελεύθερης αγοράς.

Συνεπώς όλες οι παράμετροι συντρέχουν ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της τελευταίας δεκαετίας, όπως αυτοί αναπροσαρμόστηκαν για την Ελληνική ακτοπλοϊκή ναυτιλία, κατά την διάρκεια της οικονομικής κρίσης, των τελευταίων χρόνων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος Γ., (2007) «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον» εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Γεωργακόπουλος Ε, Βλάχος Γ. (2003) «Ναυτιλιακή Οικονομική», εκδ. Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Κοτσίρης Λ.,(2011), «Δίκαιο Ανταγωνισμού, Αθέμιτος και Ελεύθερος Ανταγωνισμός», Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα

Τριανταφυλλάκης Γ., (2011), «Δίκαιο του Ελευθέρου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Βλάχος Γ. (2011), «Ναυτιλιακή Οικονομική». Εκδ. Αθ. Σπανούλης, Αθήνα.

Αδαμίδης Τ., « Ακτοπλοΐα – αερομεταφορές : κοινά σημεία και αντιθέσεις», 2^η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών με θέμα Ακτοπλοΐα και αερομεταφορές: ανταγωνισμό και συμπληρωματικότητα, Νοέμβριος 1996 τόμος Δ, Μάνατζμεντ ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ).

Antapassi A.- Athanassiou L- Rosaeg E., (2009), “ Competition and Regulation in Shipping and shipping relating industries, Pub. Martinus Nijhoff

Βλάχος Γ.Π., ΑΒ Αλεξόπουλος, «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδ. Α. Σταμούλης, Αθήνα 2000..

Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης α., «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», Εκδόσεις Γιώργος Δαρδάνος, Αθήνα 2006.

Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., « Αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών», εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα

Χριστιανός Β., (2011), « Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Φραγκονικολόπουλος Χ., - Παπαναστασόπουλος Ν., (υπό έκδοση 2015), «Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, Ευρωπαϊκή Ένωση, Θεσμοί και Πολιτική Ολοκλήρωση, διλήμματα και προοπτικές»

Graziano P., - Vink M. P., (ed) (2007), 'Europeanization, new research agendas', Houndmills)

ΑΡΘΡΑ-ΜΕΛΕΤΕΣ

Βλάχος Γ., Μίτση Εμ., (2013), «Έρευνα για τις θεσμικές & οικονομικές εξελίξεις στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία» Passenger Shipping” (περίοδος 2002 – 2012) & δυνατότητα για ένα νέο ανταγωνιστικότερο θεσμικό πλαίσιο», Αθήνα.

e.c. europa. En / transport / modes / maritime / news / doc. / com (2014) 231.el.pdf

Καθημερινή, Ιούλιος 2014. «Πωλήσεις πλοίων και ξένα κεφάλαια αλλάζουν τον χάρτη της ακτοπλοΐας»,

Ελληνική ακτοπλοΐα, 2Νοέμβριος 2014. «Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία»,

McKinsey, (2014), « Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά», Αθήνα

Η εφημερίδα των συντακτών, 5 Νοεμβρίου 2012 «Ο φαύλος κύκλος της άρσης του καμποτάζ»

Ελευθεροτυπία Απρίλιος 2014. «Λιγότερα Μποφόρ στην ακτοπλοΐα»,

Εφοπλιστής Σεπτέμβριος 2014. «Επιβατηγός Ναυτιλίας»

Go Success, Δεκ. 2011. «Η ζήτηση και η Προσφορά Υπηρεσιών επιβατηγών Ναυτιλίας»

Βήμα, 2012. «Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία στο και 1΄της ολοκληρωτικής καταστροφής»

Ναυτεμπορική 20 Οκτ. 2014. «Αναδιάρθρωση δυνάμεων στην ακτοπλοΐα»

Weiler, (1991), The transformation of Europe

ΧΤΡΚ, (2011-12), «Ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα: Επείγον Γενναίες αποφάσεις για τη διατήρηση της Ελληνική Ακτοπλοΐας».

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκθεση 2010-2011.

Ναυτεμπορική, (20/10/2012), «Άρση καμποτάζ και στα σκάφη αναψυχής ανήγγειλε η κυβέρνηση». Α. Τσιμπλάκη.

Ναυτεμπορική, (25/01/2013), «Θετική υποδοχή του νομοσχεδίου από την ακτοπλοΐα» . Α. Τσιμπλάκη.

ΝΟΜΟΙ

Νόμος 3260/2004 ΦΕΚ151/6 Αυγούστου 2004.

Νόμος 3409/2005 ΦΕΚ273/4 Νοεμβρίου 2005.

Νόμος 2932/2001 ΦΕΚ 145/27 Ιουνίου 2001.

Νόμος 3622/2007 ΦΕΚ 281/20 Δεκεμβρίου 2007

Προεδρικό Διάταγμα 44/2013 ΦΕΚ 110/13 Μαΐου 2011

Νόμος 4058/2012 ΦΕΚ 63/22 Μαρτίου 2012

Νόμος 4150/2013 ΦΕΚ 102/29 Απριλίου 2013

Νόμος 4195/2013 ΦΕΚ 211/10 Οκτωβρίου 2013

Εγκύκλιος Αριθ. Πρωτ. 1077. 22.5.2014

Κανονισμό 392/2009

Νόμος 4110/2013 ΦΕΚ 17/ 23 Ιανουαρίου 2013

Νόμος 4223/2013 ΦΕΚ 287/31 Δεκεμβρίου 2013

Αριθμ. ΠΟΛ 104/ ΦΕΚ 550/7 Μαρτίου 2013

Νόμος 3450/2006 ΦΕΚ 64/ ΚΔΔΔ άρθρα 165,166

Κανονισμός 3577/92.

“SWD (2014) 143 Final”

Νόμος 3260/2004 ΦΕΚ 151

Προεδρικό Διάταγμα 124 του 2006

Νόμος 3511/06 ΦΕΚ Α΄258/6

Νόμος 3922/11 ΦΕΚ Α΄35/2011

Νόμος 4072/12 ΦΕΚ Α΄86/2012

Νόμος 4256/2014 ΦΕΚ Α΄92/14-4-2014

Κανονισμό 1419/2006

Απόφαση Αρείου Πάγου αριθμ. 798/2011

Νόμος 3872/2010 ΦΕΚ Α΄148

Εγκύκλιος του ΥΕΝ Αρ.Πρωτ. : 1151:65/1/2005

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://el.wiktionary.org/wiki/καμποτάζ>

<http://www.mvarvitsiotis.gr/default.asp?pageid=16&pageCode=&tablepageID=11&pageNo=22&direction=asc&orderby=&langid=1&pages=21&entryID=347>

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

<http://www.icap.gr/Default.aspx?id=7606&nt=18&lang=1>

http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/DispItem.aspx?Item_ID=4731&List_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter_by=DT

http://web.anek.gr/portal/page/portal/ANEK_prod

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